



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

3. marts 2014

Transportminister Magnus Heunicke
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Esbjerg Nærbane og Grindstedbanen

Kære Magnus Heunicke

Med henvisning til din forgængers brev af 15. oktober 2013, nr. 2013-78, skal jeg beklage, at vi allerede kort tid efter din tiltrædelse som transportminister må ulejlige dig med spørgsmålet om den hvilende Bramming-Grindsted banes fremtid. Vi har på møde med Pia Olsen Dyhr den 25. oktober 2013 allerede bebudet en opfølgning på sagen.

Vi havde forinden i brev af 30. juli 2013 bedt om en redegørelse for, hvorledes et beløb på 1-1½ mia. kr. til reovering af Grindstedbanen fremkommer. Af Pia Olsen Dyhrs svar fremgår, at beløbet ikke er baseret på undersøgelser af den konkrete bane, men tager udgangspunkt i Trafikstyrelsens forundersøgelse (juni 2012) af banebetjening af Billund Lufthavn. Undersøgelsens anlægsudgifter er beregnet af bl.a. firmaet Rambøll, men det fremgår ikke, hvor meget man har været "i marken". Forundersøgelsen får imidlertid i en anmeldelse i tidsskriftet "Jernbanen" nr. 2/2013 af den meget jernbanekyndige fhv. lektor Vigand Rasmussen, Vejle, ikke ubetinget gode ord med på vejen. Vi ser os ikke i stand til at verificere de anslåede anlægsudgifter i forundersøgelsen, men gør opmærksom på, at der uanset valg af løsning for Billundbanen (via Jelling eller direkte fra Vejle) er tale om helt eller delvis nye jernbaner/letbaner med større eller mindre jordarbejder.

Derimod ligger strækningen Bramming-Grindsted, hvor den har ligget siden 1916, om end for tiden spærret på grund af dårligt spor. I realiteten er der "kun" tale om sporbytte uden større jordarbejder, og uden at det er nødvendigt med en VVM-undersøgelse. Det er imidlertid rigtigt, at banen takket være manglende vedligeholdelse siden 1971 nu er så medtaget, at en komplet reovering af sporet med ny eller rensket skærveballast, nye betonsveller og nye skinner er helt nødvendig. Derved adskiller strækningen sig ikke væsentligt fra den desværre nedlagte Slagelse-Næstved bane, som du måske kan huske. Begge baner er/var 40 km lange, men ingeniørfirmaet Atkins fik af trafikelskabet Movia inden sporoptagningen i opdrag at undersøge Slagelse-Næstved banens tilstand med henblik på at opgøre, hvad det ville koste at genetablere og idriftsætte

banen. Atkins foretog en egentlig visuel besigtigelse af banen, men uden geotekniske analyser, således at der toges forbehold for blød bund o.l., idet Atkins tilføjede, at undersøgelsen var foretaget af særdeles erfarne fagfolk. Vi har derfor ingen betænkeligheder ved at anvende hovedtallene (i 2008-priser og ekskl. moms) fra denne undersøgelse, når vi for Grindstedbanen tillægger 20 % for senere prisforhøjelser. Et budget for renovering af Grindstedbanen kunne herefter se således ud:

Optagning og bortkørsel af sveller og skinner	4 mio. kr.
Fjernelse af bevoksning, oprensning af grøfter og dræning af spor	11 mio. kr.
Genskabelse af tværprofil på minimum 60 % af strækningen (ballast)	22 mio. kr.
Stabilisering af to dæmninger ved Glejbjerg (anslået)	12 mio. kr.
Nye betonsveller og skinner	190 mio. kr.
Retablering af offentlige overkørsler (gummiplader og ny asfalt)	2 mio. kr.
Nedlæggelse af private overkørsler	3 mio. kr.
Etablering af 17 halvbomanlæg (veje)	34 mio. kr.
Sikring af 20 private overkørsler med led	2 mio. kr.
Etablering af en krydsningsstation (inkl. perron, læskur, vej, parkering)	6 mio. kr.
Vigespor på krydsningsstation	12 mio. kr.
Renovering af spor på Grindsted Station (inkl. sidespor til godstog)	12 mio. kr.
Ny gangtunnel på Grindsted Station (til nuv. rutebilst., anslået)	10 mio. kr.
Etablering af 4 øvrige stationer (inkl. perron, læskur, veje, parkering)	10 mio. kr.
Istandsættelse af 10 betonbroer	10 mio. kr.
Istandsættelse af 16 stenkister (over vandløb)	2 mio. kr.
ERTMS (nyt signalanlæg, 3 master)	5 mio. kr.
Tillæg for 2013-priser (20 % af 347 mio. kr.)	70 mio. kr.
Uforudsete udgifter (15 % af renoveringsoverslag 417 mio. kr.)	63 mio. kr.
I alt	480 mio. kr.

I lighed med Atkins i Slagelse-Næstved rapporten har vi alene medregnet et tillæg på 15 % til uforudsete udgifter og ikke 50 %, som Banedanmark normalt gør, bl.a. ud fra den betragtning, at der trods alt er tale om en relativt begrænset og overskuelig opgave. Sporet forudsættes lagt med 60 kg skinner baseret på en maksimal hastighed på 160 km/t. med stationer i form af trinbrætter som hos bl.a. Regionstog på Sjælland og med mulighed for ½ times drift.

Da en østlig baneløsning til Billund Lufthavn nu må anses for realistisk, har vi nedskåret vores ambitionsniveau og udeladt det hidtidige forslag om en forlængelse fra Grindsted til Billund. Vi mener derimod fortsat, at Grindstedbanen bør indtænkes i en kommende Esbjerg Nærbane (Oksbøl-Varde-Esbjerg-Bramming-Ribe) med direkte tog mellem Esbjerg og Grindsted. På længere sigt kan man udmærket forestille sig forlængelse ikke alene til Billund, men også nordpå til f.eks.

Brande eller Horsens. Der er flere muligheder, og Esbjerg Nærbane kunne sagtens udstrækkes til f.eks. Niebüll med de mange gode togforbindelser sydpå til Hamburg m.v.

Vi har ikke indregnet pris for nye tog, idet man ikke på nuværende tidspunkt ved, hvilken operatør der i givet fald vælges til en reaktiveret Grindstedbane, men for os at se kan der kun blive tale om enten DSB eller Arriva. DSB får således adskillige tog tilovers, når IC2 og IC4 forventelig kommer i fuld drift, og Arriva leaser normalt sine tog. Vi foreslår, at Grindstedbanen i givet fald medtages i det kommende trafikudbud.

Bramming-Grindsted banen kan således efter vores bedste overbevisning sættes i stand for under det halve af, hvad Trafikstyrelsen er nået frem til. Gennem vores samarbejde med STTS er vi bekendt med tilsvarende "for høje" priser for reovering af strækningen Tønder-Tinglev. Når f.eks. en region eller en kommune iværksætter en større reparationsopgave, indhenter man forinden normalt tilbud på opgaven. Vi forstår ikke helt, hvorfor Banedanmark ikke blot indhenter EU-tilbud på de to opgaver. I dag udfører Banedanmark alligevel kun mindre reparationsopgaver i eget regi. Den hidtidige praksis med anvendelse af "nøgletal" kan i realiteten forhindre, at velmotiverede forslag om jernbanerenoovering nyder fremme alene på grund af prisen, og Trafikstyrelsen og Banedanmark spiller dermed en de facto politisk rolle. Både DSB og Banedanmark har efter persontrafikkens nedlæggelse i 1971 forsømt forebyggende vedligehold af Grindstedbanen, og "man ligger derfor, som man har redet". Vi har bemærket, at Banedanmark var først ude med forslag om nedlæggelse af banen – og allerede før udløb af 2 års fristen. Banen er imidlertid stadig Banedanmarks og dermed statens ejendom, og vi finder det derfor rimeligt, at sporfornyelsen m.v. afholdes af Banedanmarks midler, og at kommunerne alene afholder udgifterne til adgangsveje og parkeringspladser efter sædvanlig praksis. Udgifterne til udstyr på stationerne kan måske afholdes af Sydtrafik (dvs. Region Syddanmark), som det ville være tilfældet for en privatbane.

I "Forundersøgelse af banebetjening af Billund Lufthavn" er Bramming-Grindsted banen perifert omtalt forskellige steder, uden at der er foretaget nogen egentlig undersøgelse af den, idet man især hæfter sig ved de såkaldte rejsestrømme, som hævdes at være østvendte. Det er nok muligt, men principielt finder vi det forkert ikke at inddrage Grindstedbanen i denne forundersøgelse. Vi har forsøgt i de forskellige tabeller at udlede de mulige passagertal for en "ren" Bramming-Grindsted bane, men er afstået herfra, dels fordi materialet forekommer lidt uoverskueligt, og dels fordi man i forundersøgelsen selv påpeger usikre tal. Da vi imidlertid må insistere på, at der forinden videre foretages en professionel reel forundersøgelse af Grindstedbanen, skal vi foreslå, at spørgsmålet om det potentielle antal passagerer og eventuel nedlæggelse af busruter indgår i en sådan forundersøgelse. Vi håber, at du vil se med velvilje på forslagene i dette brev.

Med venlig hilsen

Ole Iskov

Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik

hilsen
Ole Iskov
Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik