

TIL FOLKETINGETS TRANSPORTUDVALG.

LEGOLANDBANEN.

Århus 2013-11-14

Erland Egefors.

Med oprettelsen af Togfonden synes der at være gået lidt haussé i jernbaneprojekter, hvilket i øvrigt ikke kan undre, for når undtages de store broprojekter, har jernbanerne været negligeret i mange år. Desværre er der en utrolig skævhed i projekterne eller også foregår alt for meget efter princippet: lad ikke den ene hånd vide, hvad den anden gør. Der er nu igen planer fremme om en jernbaneforbindelse til Billund, enten som en sidebane Jelling – Billund eller en helt ny jernbane Vejle – Billund i Vandelbanens tracé. På den anden side af den jyske højderyg ser det derimod sort ud, den sidste rest af ”Den skæve Bane”, den 40 km lange strækning Bramming – Grindsted, har været forsømt i mange år. På grund af sporets dårlige tilstand blev godstrafikken indstillet 3. juni 2012 og Folketinget har indstillet til nedlæggelse september 2014. Da der kun var 12 banekilometer Billund – Grindsted, vil det være logisk med en jernbaneforbindelse Billund – Grindsted – Bramming – Esbjerg, hvilket for Grindsted – Bramming strækningen vil betyde nye spor m.m. Det er dog enklere og billigere at sætte en eksisterende jernbane i stand i stedet for anlæg af en helt ny jernbane med ekspropriationer med mere.

BILLUND STATISTIK.

Fabrikant Godtfred Kirk Christiansen fik i 1961 anlagt en 800 meter startbane til sine privatfly og fik senere flyvepladsen udvidet til en egentlig lufthavn med 1660 meter startbane, indviet den 1. november 1964. Det første år var der 4200 passagerer, det tal blev dog mangedoblet gennem årene, i 1975 var der 582.600 passagerer, i 2005 steg tallet til 1.980.470 og i 2012 nåede antallet op på 2.734.804 passagerer. Når dertil lægges 1,6 millioner årligt besøgende i Legoland, Billunds egen trafik og pendlere til Lego fabrik, Legoland, lufthavn med videre, vil der være over fire millioner rejsende. Der er naturligvis kun besøgende til Legoland i sommermånederne, men modsat giver det også passagerer i en periode, hvor de fleste pendlere har ferie.

Da Billund er Danmarks næststørste lufthavn og dens opland er stort, er der også behov for tog til andre byer end Vejle - Fredericia, eksempelvis Kolding - Tinglev, Esbjerg - Tønder, Herning – Holstebro, Horsens – Århus, foruden flyrejsende kan have brug for at skifte mellem Billund og Kastrup lufthavne. Mange tyskere tager på ferie ved havet, de har ikke så meget hav dernede, mange rejser med tog Hamburg – Westerland eller de kører i bil til Niebüll og lader den blive transporeret med biltog til Westerland på øen Sylt. Eller de vælger danske strande ved Nordsøen eller tager på udflugter fra Westerland. Legoland er et af de store udflugtsmål, hvorved det vil være oplagt med gennemgående tog Niebüll – Tønder – Bramming – Esbjerg/Bramming – Grindsted – Billund.

JERNBANERNE VEST FOR VEJLE.

Den 14 km lange jernbane Vejle – Give blev anlagt 1894 som privatbane og blev i 1914 forlænget til Herning, samtidigt blev hele banen omdannet til statsbane. Der er 98,70 km Fredericia – Herning og 73 km Vejle – Herning. På grund af de vanskelige terrænforhold er banen meget snoet gennem Grejsdalen, hvilket modvirker høje hastigheder. I tjenestekøreplanen gyldig maj 1966 – maj 1967 angives 40 – 60 km/t som maksimum Vejle – Jelling, mellem Jelling og Holstebro 100 km/t. I dag tillades noget højere hastigheder, dog ikke gennem Grejsdalen. Når jernbanen tilmed er enkeltsporet, hvorved modgående tog skal afvente krydsninger på stationerne, er det ikke relevant med lyntog på strækningen, de kan ikke komme hurtigere frem end tog, der standser ved alle stationer.

Vandelbanen, Vejle – Vandel – Grindsted Jernbane, blev indviet for de 28,3 km Vejle – Vandel september 1897 og 20. maj 1914 blev strækningen Vandel – Grindsted indviet, den første jernbane til Grindsted. Dermed var Vandelbanen totalt 47,20 km lang og Billund lå i km 35,10. Vandelbanen havde egen station ved Svendsgade og i dag er Vestbanevej anlagt på tracéen. Via en forbindelsesbane til Vejle Nordbanegård, Vejle – Give banens station ved sygehuset, havde den forbindelse til det øvrige banenet. Den krydsede Grejs Å vest for Nordbanegården, krydsede Jellingevej-Gormsgade, krydsede åen bag byen ved bomuldsspinderiet og løb langs Svendsgade. Hvorvidt denne tracé kan bruges i dag, er tvivlsomt på grund af tæt bebyggelse og mange gader med videre. Banetracéen følger ådalen til Bindeballe, hvor den svinger nordpå til Randbøl, kommer op på det plateau, som Vandel og Billund ligger på. Tracéen er syd for Vandel og Billund, det vil sige syd for landevejen, den følger Grindsted Å. ”Den skæve Bane”, diagonalbanen Laurbjerg – Thorsø – Gjern – Silkeborg – Brande – Grindsted – Bramming er anlagt ad flere omgange. Den 40 km lange strækning Grindsted – Bramming åbnede den 1. december 1916 og året efter åbnede strækningen Grindsted – Brande. Den sidste strækning, der blev åbnet, var Brande – Funder den 1. oktober 1920. Persontrafikken blev indstillet den 23. maj 1971, og i 1977 var det også slut med godstrafikken Grindsted – Filskov.

Den tredje jernbane til Grindsted er Troldhedebanen, TKVJ, der blev indviet 25. august 1917. Den blev ført igennem til Troldhede, fordi der var fundet store forekomster af brunkul under første verdenskrig. Entreprenørselskabet Wrigth, Thomsen & Kier gravede mange brunkul i Troldhede. Med en strækningsslængde på 87,90 km Troldhede – Kolding plus den 9,5 km lange sidebane Gesten – Vejen (1917 – 1951) var Troldhedebanen Danmarks længste privatbane. Der var 30,70 km Troldhede – Grindsted og 57,6 km Grindsted – Kolding. Banen går nordøst om Kolding, i dag er der et stort grønt område med natursti og golfbane. Troldhedebanen blev nedlagt 31. marts 1968.

Varde – Grindsted Jernbane, VaGJ, er den sidste til Grindsted, indviet 13. april 1919. Den var 44,30 km lang og på trods af, at den går gennem meget tyndt befolkede egne, holdt den ud til den 31. marts 1972.

Grindsted har altså været et jernbaneknudepunkt med totalt fire jernbaner.

Danmarks Statistik har for 2013 en samlet længde på 2649 km jernbane, heraf har 941 km dobbeltspor og 642 km er elektrificeret.

LEGOLANDBANEN.

1943 – 1945 anlagde Organisation TODT Fliegerhorst Vandel, efter krigen overtog Hærens Flyvetjeneste området og anvendte det frem til 2003, hvor enheden blev flyttet til Flyvestation Karup. I en tidligere bunker blev Vejle Bunker-Museum indrettet med samlinger af diverse effekter fra flyvepladsen og andre militære anlæg i området. Sidste sommer besøgte jeg museet, da jeg aftjente min værnepligt 1967 – 68 ved Jydsk Trænregiment, der havde et drivmiddelkompagni stationeret i Vandel. Jeg kørte lidt rundt i området, ville se de steder, hvor vi arbejdede med rensning af dunke og havde depoter. Der var dog ikke meget at se, for der graves grus i plantagerne, hvorved landskabet er totalt ændret. Grusgravningen, der foregår i det sydøstlige område af arealet, gav dog stof til eftertanke. En helt ny jernbane gennem disse grusgrave vil kunne anlægges med meget bløde kurver og med en mere direkte linjeføring mellem Vingsted og Vandel, fordi højdeforskellen mellem ådalen og højsletten kan overvindes med gennemskæringer ved grusgravene. Beregnet fra Vejle Nordbanegård har den gamle tracé 11,8 km Vejle – Vingsted og 16,5 km Vingsted – Vandel. En mere direkte linjeføring Vingsted – Vandel vil være 14 – 15 km lang, foruden den vil være egnet til høje hastigheder.

Da det på grund af tæt bebyggelse m.m. næppe er realistisk med en linjeføring ved Vestbanevej til Vejle Nord, kan en ”Legolandbane” tilsluttet længdebanelen via godsbanegården i Vejle. Derved vil banen også kunne betjene Idrættens Hus ved Vestre Engvej og kan vestpå benytte ådalens sydside til

Vingsted. Det vil give en 8 – 9 km lang jernbane Vejle – Vingsted, hvor den gamle tracé har 11,8 km. Totalt giver det for hele strækningen Vejle – Vandel 22 – 24 km, hvor den gamle tracé har 28,3 km. Mellem Vandel og Billund kan den gamle tracé ”genbruges”, men da den løber syd for Billund og lufthavnen ligger nordøst for Billund, må banen nødvendigvis svinge mod nord og vest ved Billund. Den gamle tracé Billund – Grindsted er 12,10 km lang, den nye vil derved være længere. Anslås strækningen til 13 km bliver ”Legolandbanen” totalt Vejle – Grindsted 42 km lang, hvorimod den gamle tracé er 47,2 km lang.

”Den skæve Bane” var 28,10 km lang mellem Grindsted og Brande, afstanden Brande – Herning er 24,20 km. Kører intercitytog og lyntog Vejle – Billund – Grindsted – Brande – Herning skal de tilbagelægge 94,30 km plus 25,7 km Fredericia – Vejle. Dermed bliver strækningen en smule kortere end den nuværende via Jelling og Give, der er 98,7 km for Fredericia – Herning og 73 km for Vejle – Herning. Hvad der dog har langt større betydning end om afstanden er 90 eller 100 km er baneanlæggets opbygning. Med de skarpe kurver i Grejsdalen og andre steder samt enkeltspor og mange overkørsler er Vejle – Give – Brande banen ikke egnet til høje hastigheder, foruden en ombygning vil koste mere end en helt ny jernbane. I dag tager en rejse Vejle – Herning med intercitytog næsten en time, med en ny bane som skitseret, ”Legolandbanen”, vil rejsen kunne gøres på den halve tid, afhængig af antal stop m.m., men det vil flere steder være muligt med 200 km/t. Vejle Godsbanegård ligger sydvest for Vejle Station, tog fra Fredericia og vice versa vil derfor skulle rembroussere, hvilket dog ved kørsel med motorvogne med førerplads i begge ender ikke er noget problem.

I dag er rejsetiden med lyntog Kastrup – Vejle 2 timer og 24 minutter. Trods rembrousement, som kan gøres på få minutter, kan turen mellem Kastrup og Billund lufthavne klares på under tre timer. For rejsende nordfra vil det være en absolut fordel. Lyntog tilbagelægger i dag de 82,8 km Århus – Vejle på 46 minutter, og da afstanden Vejle – Billund vil være det halve og hastigheden højere på en ny jernbane, kan en togrejse Århus – Billund klares på godt en time.

Afstanden København – Fredericia via Storebæltsforbindelsen er 220,60 km og jernbanen København – Kastrup er 11,5 km lang. Anslås ”Legolandbanen” til 42 km giver det 299,8 km, i runde tal 300 km. Det svarer til afstanden Århus – København, som dieseltogsæt kan tilbagelægge på to timer og et kvarter i lyntogskøreplan, vel at mærke på gamle og snoede jernbanestrækninger. Lyntog vil kunne klare turen Kastrup – Billund på et par timer og Kastrup – Herning på tre timer.

ØKONOMI OG MILJØ.

Økonomi og miljø er indbyrdes afhængige størrelser, ikke mindst i forbindelse med offentlig trafik. Transportselskabets indtjening er afhængig af antallet af passagerer eller godsmængden for hver givet transportenhed, uanset om der er tale om transport til vands, til lands eller i luften. Flytrafik er den dyreste form for transport og samtidig den, der har det største energiforbrug og derved også største miljøbelastning, foruden der er store støjgener ved flytrafik. SNCF har udført mange forsøg og foretaget mange beregninger for TGV tog, især i forhold til fly og biler. Trods de høje hastigheder, i køreplantrafik 300 – 320 km/t, er energiforbruget pr. passager en sjettedel af, hvad jettfly og biler bruger af energi. Da billetpriserne endvidere ligger under, hvad flybilletter koster, har SNCF med TGV demokratiseret høje hastigheder. En dobbeltsporet jernbane med 25kV elektrificering koster i anlægsomkostninger og vedligeholdelse pr. km det halve af, hvad en firesporet motorvej koster, men kapaciteten er det dobbelte. Udvidelsen til dobbeltspor og elektrificering i Sønderjylland inklusive broer og omlægning af veje m.m. kostede pr. km det halve af, hvad anlægget af motorvejsstrækningen Hørning – Ølst kostede. SNCF mener også, at på strækninger på under ti kilometer er lavspænding

rentabel, hvorimod for strækninger på ti kilometer eller mere giver 25kV elektrificering lave omkostninger og laveste energiforbrug. Jo højere spænding, desto mindre energiforbrug. Det er vanskeligt med sammenligninger mellem elektriske tog og fly, fordi elektriske togs energiforbrug ikke kan omregnes direkte til liter. Det kan derimod dieseltogs og da brændstoffet for såvel dieselmotorer som gasturbiner i jettfly basalt set er petroleum, kan der direkte sammenlignes. Et IC3 togsæt har et forbrug på 1 liter pr. km og har 144 siddepladser. Det svarer til kapaciteten i indenrigsfly og da forbruget er seks gange større, er tallene henholdsvis 300 liter og 1800 liter for turen Kastrup – Billund. Med en hundrede procents belægning vil forbruget pr. passager være henholdsvis 2 liter og 12,5 liter, hvorimod det ved 25 procents belægning ser mere radikalt ud, henholdsvis 8 liter og 50 liter. Desværre er det de barske realiteter, indenrigsfly har ikke mange passagerer, de fleste er forretningsfolk og politikere.

En ”Legolandbane” med lyntog Kastrup – København – Vejle – Billund – Grindsted – Herning – Holstebro – Struer vil give meget kortere rejsetider end det er tilfældet i dag, hvorved behovet for de energislugende og ressourcekrævende indenrigsfly falder væk, foruden befolkningen i banens opland får langt bedre betjening med tog. Alle kan købe en billet til et tog, men ikke alle har økonomisk mulighed for at rejse med fly, hvortil kommer andre faktorer som flyskræk m.m. Den gamle jernbane Vejle – Give – Brande vil være ideel for nærtrafik og i sæsonen veteranog Vejle – Jelling.

Dansk Folkepartis trafikordfører Kim Christiansen udtaler til ”Politiken” mandag, at med en sidebane Jelling – Billund kan man skifte tog i Jelling. Han kan i øvrigt ikke være lokalkendt, for han siger, at togene skal køre til lufthavnen og derefter til Legoland. Faktum er, at lufthavnen og Legoland ligger overfor hinanden. Det mest logiske vel være en station sammenbygget med lufthavnsterminalen, noget i stil med arrangementet i Kastrup.

En jernbane Jelling – Vandel vil være cirka 15 km lang og Vandelbanens strækning Vandel – Billund var 6,8 km lang, i runde tal vil en sådan jernbane altså være 22 km lang. Hvis man følger Kim Christiansens idé, skal flypassagerer skifte mellem fly og tog i Billund, køre 22 km med et tog til Jelling og derefter igen skifte tog til enten mod Vejle eller mod Herning. Hvorefter de i Vejle igen skal skifte tog, det giver mange skift og det er besværligt med meget bagage, foruden der skal holdes styr på køreplaner, tognumre, perronnumre, og der kan nemt blive ventetider. Det vil ikke være attraktivt for de rejsende, hvorved en sådan løsning bliver en underskudsforretning.

Den teknologiske udvikling har bevirket, at elektriske tog i dag er alle andre typer tog langt overlegne med hensyn driftsøkonomi, driftssikkerhed, komfort, energiforbrug, miljø og hastigheder. Når Danmark kun har 2649 km jernbane, burde det være en økonomisk overkommelig opgave at få hele nettet elektrificeret og ligeledes få anlagt dobbeltspor og nedlagt overkørsler i niveau. Leveres elektriciteten af kraftvarmeværker er eltogs forbrug henholdsvis 40 og 60 procents af dieseltogs, om sommeren kan spildvarmen ikke i samme grad som om vinteren udnyttes til fjernvarme. Når affald ved forbrænding omdannes til varme og el, organisk affald udnyttes til biogas, foruden vand – og vindkraft giver el, vil det samlede regnskab betyde et meget lavt forbrug af olie for transportsektoren. Jernbanerne kan blive uafhængige af olie, hvorved prisstigninger på olie ikke har indflydelse på billetpriserne.

BRITERNE FAVORISERER BILER.

I skrivende stund fik jeg en artikel medietalsmand Bruce Williamson, Railfuture, Railway Development Society Limited, England. Artiklen er vedhæftet artiklen her, essensen er, at billetpriserne er steget det dobbelte af inflationsraten i år. De sidste tal viser 2,2 procent inflationsrate, men billetpriserne steg juli til 3,1 – 4,1 procent.

”Passagererne har været presset nok”, udtaler Bruce Williamson. ”Finansministeren har frosset skatterne for bilister, han må derfor også stoppe disse prisstigninger på billetter til tog”.

Mantraet for de, der går ind for privatisering og udlicitering, er konkurrence giver lavere priser og derved er et gode for forbrugerne. Men intet jernbaneselskab i verden har privatiseret og udliciteret i en sådan grad som de britiske, alligevel er billetpriserne blandt de højeste i verden og som nævnt langt over inflationsraten. Hvorimod eksempelvis forbundsbanerne i Schweiz har de laveste billetpriser i det vestlige Europa, men Schweiz er selvfølgelig heller ikke med i EU. Alle jernbanestrækninger er elektrificeret på nær en godsbane mellem Schweiz og Tyskland, hvorved såvel driftsomkostninger som energiomkostninger er lave. Et elektrisk tog skal kun på værksted, når bremseklodser skal skiftes og hjulene afdrejes, det skal kun vaskes og rengøres indvendigt.

PRISSTIGNINGER BRITISKE TOG

Passengers can look forward to rail fare increases of twice the rate of inflation in the new year. Latest inflation figures show that inflation (CPI) fell to 2.2% last month, lower than expected. However, fares are due to go up by 1% more than July's RPI of 3.1% i.e. 4.1% on average - that is very close to twice the level of inflation quoted today. Not only that, but rail companies have a further 2% flexibility, meaning that the cap is 6.1% - almost three times inflation.

"We think passengers have been squeezed enough" said Bruce Williamson from the campaign group Railfuture. "The Chancellor has frozen fuel duty for motorists, so he must now do the fair thing and put an end to these inflation-busting rail fare rises. When the government was "kind" to passengers by setting the maximum flex at +2% rather than +5% what this actually did was raise fares even higher for many passengers, since the total revenue received was meant to stay the same – in other words, fares that might only have gone up by 5% might go up to 6% to compensate, for example. This sleight of hand doesn't fool us and it won't fall passengers when they feel the impact on their wallets"

"Even with fare increases of RPI +0%, which would be a step in the right direction, passengers would still be squeezed because RPI is still about 0.5% above CPI. The government always claims that it prefers to use the lower CPI figure, except when it comes to rail fare increases. Strange, that"

"The very welcome improvements to the railway that the government is delivering should be funded by generating savings through that investment (such as electrification, which allows trains to run more cheaply than diesel equivalents) and attracting more people onto the railway, not by making existing passengers pay more."

Notes to editors:

Railfuture is the UK's leading independent organisation campaigning for better rail services for both passengers and freight.

Railfuture's website can be found at: www.railfuture.org.uk

Follow Railfuture on Twitter: <https://twitter.com/Railfuture>

For further information and comment please contact:

Bruce Williamson, media spokesman
Tel: 0117 927 2954 Mobile: 07759 557389
media@railfuture.org.uk

--

Railfuture is the campaigning name of the Railway Development Society Limited, a (not for profit) Company Limited by Guarantee.

Registered in England and Wales No 5011634.

Registered Office:- 24 Chedworth Place, Tattingstone, Suffolk IP9 2ND