



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

7. januar 2015 (rettet 31. januar 2015)

Notat ved Ole Iskov

Genoprettelse af trafikken på lukkede banestrækninger

Rådet for Bæredygtig Trafik vil gerne gøre opmærksom på vores ønsker om at få genoptaget driften på nogle p.t. lukkede, men ikke nedlagte banestrækninger, nemlig Tønder-Tinglev banen og Bramming-Grindsted banen. Sidstnævnte ikke mindst i sammenhæng med den kommende bane til Billund og planerne for et nærbanenet omkring Esbjerg.

For så vidt angår Grindstedbanen henvises til ministerens svarbrev af 12. juni 2014, j.nr. 2010-3884, for hvilket vi takker – om end lidt sent. Vi er desværre ikke helt tilfreds med svaret, idet vi fortsat finder, at principperne for ny anlægsbudgettering med tillæg af 50 % til uforudsete omkostninger og brug af "nøgletal" i praksis kan virke prohibitivt for anlæg af nye baner og nyt spor på eksisterende baner. Vi har stadig heller ikke fået at vide, hvorledes beløbet på 1-1½ mia. kr. til reovering af Grindstedbanen egentlig fremkommer, og skal venligst bede om en specifikation.

Vi er i besiddelse af et såkaldt faktaark nr. 7 (Trafikstyrelsen j.nr. TS50400-00023 af 5. februar 2014) med overskriften "Forhåndsfravalg af forlængelser fra Billund via Grindsted mod Esbjerg". Af indholdet fremgår, at forlængelser fra Billund by til Grindsted og derfra til Bramming af samme trafikstyrelse er "vurderet" at have et beskedent passagerpotentiale, nemlig ca. 400.000 rejser (dobbeltture) om året. Af denne grund er der ikke beregnet drifts- eller samfundsøkonomi for de to forlængelser, selv om forlængelsen til Grindsted er medtaget i Trafikstyrelsens forundersøgelse fra 2012. Vi har i høringssvar af 25. november 2014 på Banedanmarks idéfasehøring, hvoraf Transportministeriet og Trafikstyrelsen begge har modtaget genpart, udtrykkeligt gjort opmærksom på, at lufthavnsbanen snarest efter færdiggørelsen bør videreføres til Grindsted, der er den største by i Billund Kommune. Vi har endnu ikke modtaget høringsnotat fra Banedanmark, men skal anmode om, at spørgsmålet tages op politisk sammen med spørgsmålet om reaktivering af Grindsted-Bramming banen, således at strækningen ikke "ties ihjel".

Vi finder, at Trafikstyrelsen måske er kommet lige lovligt let til beslutningen om forhåndsfravalg af begge forlængelser. Der er siden gået et år og sket en vis udvikling i sagen.

- 1) Først og fremmest er Togfonden DK oprettet, hvilket overhovedet nu har muliggjort en egentlig jernbane fra Jelling til Billund Lufthavn. Det vil være naturligt i forbindelse med anlægget at forlænge lufthavnsbanen til Legolands hovedindgang og dermed til Billund by, idet dette i henhold til Trafikstyrelsens

forundersøgelse fra 2012 (tabel 19) vil betyde ca. 360.000 ekstra årlige rejser i 2030 i forhold til en "ren" lufthavnsbane. Tallet kan dog meget vel være højere.

Det vil desuden være lige så naturligt at forlænge banen videre til Grindsted og derfra til Bramming ved reaktivering af den p.t. lukkede bane til Bramming. Dette vil ifølge Trafikstyrelsens faktaark dog som nævnt "kun" generere ca. 400.000 rejser årlig (hvoraf de fleste vil udgå fra eller fortsætte til Esbjerg, kan vi tilføje).

Vi mener fortsat, at Esbjerg Nærbane bør kobles på en renoveret Grindstedbane for yderligere at øge passagertallet – også på nærbanen. Togfonden DK har i denne forbindelse "hjulpet" os ved at afsætte beløb til en opgradering til 140 km/t. af strækningen Esbjerg-Varde og til 120 km/t. mellem Bramming og Ribe. Den nye Jerne (Esbjerg Øst) station, som forventes at blive benyttet af mange passagerer fra Grindstedbanen, bliver ligeledes betalt af staten.

- 2) Vi har sammen med vores facebookgruppe Grindstedbanens Venner afholdt en underskriftsindsamling til støtte for Grindstedbanen, hvilket har resulteret i 1.125 underskrifter (som er afleveret til transportministeren).
- 3) Vi har endvidere på ny undersøgt godspotentialet og kan oplyse, at Lego fra sin fabrik i Kladno i Tjekkiet ugentlig sender tre godstog med op mod 40 veksellad med Legoprodukter til kombiterminalen i Billwerder ved Hamburg, hvor vekselladene overflyttes til lastbiler (kilde Berlingske Tidende 21. marts 2013). Det vides ikke, hvorfor togene ikke videreføres til kombiterminalen i Taulov, men de bør naturligvis køre helt til Billund. DuPont (der producerer fødevarerilsætninger) i Grindsted formodes at være interesseret i genoptagelse af jernbanetransport af eddikesyre og helst mere end det (sidesporet til virksomheden er intakt). Flybrændstof til Billund Lufthavn bør af bl.a. miljø- og sikkerhedshensyn transporteres med jernbane, som det er tilfældet for lufthavnene i bl.a. Arlanda, Gardermoen og Zürich. Fra Legolands hovedindgang kan der formentlig lægges rilleskiner i gaden til lufthavnens godsterminal og brændstofdepot med plads til omløbsspor. Der er således opgaver nok for en "vaks" godsoperatør, og vi stiller os lidt uforstående overfor, at Trafikstyrelsen tilsyneladende ikke har undersøgt godspotentialet nærmere.
- 4) Grindstedbanens Venner har lokalt revurderet persontrafikken, idet vores forslag om Esbjerg Nærbanes kobling på Grindstedbanen mærkeligt nok er stødt på en vis modstand fra Esbjerg Kommunes side. Vi mener, at en jernbane direkte fra Esbjerg til Billund Lufthavn vil være en kæmpefordel for byen. Således ankommer der fra udlandet årligt ca. 45.000 flypassagerer, der skal til Esbjerg. Hertil kommer i afgangende retning ca. 20.000 passagerer fra Esbjerg og ca. 15.000 fra banens opland til Billund Lufthavn. Hovedparten af disse flypassagerer må formodes at tage toget først og fremmest af økonomiske årsager, idet parkeringspladserne ved lufthavnen er relativt dyre at benytte. Billund byder som bekendt også på andet end lufthavnen, og Grindstedbanens Venner regner med mindst 300 daglige fornøjelsesture med toget i sommerhalvåret til Legoland, Legohouse og Lalandia m.fl. Foranstående giver omregnet til dobbeltrejser i alt ca. 268.000 mulige togrejser på helårsbasis.

Skolerne langs banen kan på skoledage "levere" transport af ca. 200 elever, der i dag kører i bus, og som for at spare tid må antages at ville benytte toget. Der er i Esbjerg mange større uddannelsesinstitutioner i stationsnærhed, og det anslås, at i alt ca. 600 elever yderligere på skoledage rejser til Esbjerg fra Billund, Grindsted og stationsbyerne langs banen. På årsbasis vil det dreje sig om i alt ca. 320.000 dobbeltrejser.

I foranstående er ikke medregnet egentlig pendlertrafik i forbindelse med arbejde, men Grindstedbanens Venner er allerede langt over Trafikstyrelsens tal. Der er heller ikke medregnet f.eks. udenlandske turister, besøgende til sygehuset i Esbjerg, rejsende til og fra timemodellens lyntog i Esbjerg, synergieffekt i forbindelse med Esbjerg Nærbane, indkøbsture til Esbjerg og Grindsted og mange andre faktorer. Til gengæld har vi ikke taget hensyn til Danmarks Statistiks såkaldte TU-data, idet der er tale om mindre bysamfund med relativ tæt bebyggelse omkring stationerne og tyndt befolket landdistrikt. Det kommer imidlertid nok bag på de fleste, at der alene i Schleswig-Holstein og Hamburg er et turistmarked på 2,7 mio. mennesker med bopæl i stationsnærhed – og de har langt fra bil alle sammen. Der er således også opgaver nok for turistbureauet. Alene Legoland og Lalandia tegner sig for ca. 2 mio. gæster om året.

Undersøgelsen er naturligvis foretaget ganske uvidenskabeligt, men lokalkendskabet tæller. Mellemregninger m.v. stilles om ønsket gerne til rådighed. Nok er der tale om udkantsdanmark, men tallene viser, at udviklingen siden persontrafikkens ophør på banen i 1971 ikke er gået i stå. Folk i Sydvestjylland betaler skat som alle andre, og hvorfor skal de ikke have adgang til ordentlig kvalitet i den kollektive trafik.

- 5) Region Syddanmark har i 2015 afsat midler til en analyse af en bane fra Billund Lufthavn til Esbjerg, herunder analyse af muligheder og konsekvenser af en sådan forbindelse. Analysen skal samtidig beskrive de turist- og erhvervsmæssige fordele ved en samlet trafikforbindelse, der forbinder lufthavnen med turistområderne ved den jyske vestkyst og Naturpark Vadehavet. Sydtrafik, Esbjerg og Billund kommuner inviteres med i analysearbejdet. Det er vores håb, at analysen vil belyse de reelle trafiktal for både passagerer og gods nærmere.

Sammenfattende mener vi, at der nu foreligger så mange gode grunde til at reaktivere Bramming-Grindsted banen, at Transportministeriet bør tage skridt til en egentlig forundersøgelse af banen. Vi skal samtidig henstille, at Banedanmark ikke foreløbig får tilladelse til at fjerne sporet mellem Bramming og Grindsted, idet et nyt spor lettest kan udlægges pr. jernbane, ligesom det i en eventuel overgangsperiode vil være muligt at køre med skinnecykler på banen.

Bilag

Henvisninger:

Brev af 3. marts 2014 til transportministeren vedrørende Grindstedbanen fra Ole Iskov, Rådet for Bæredygtig Trafik:

<http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/tru/bilag/190/1341759.pdf>

Pressemeddelelse af 14. marts 2014 fra Rådet for Bæredygtig Trafik om
Grindstedbanen:

<http://www.ft.dk/samling/20131/almindel/tru/bilag/212/1347280.pdf>