

København, 24. februar 2011

Til medlemmerne af Regionsrådet, Region Syddanmark

Vestbanens fremtid

Kære regionsrådsmedlem,

Rådet for Bæredygtig Trafik er et landsdækkende tværpolitisk græsrodsforum, der bl.a. har til formål at skabe bedre vilkår for de bæredygtige trafikanter (fodgængere, cyklister, bus- og togpassagerer mv.) og som arbejder for en markant styrkelse af den kollektive trafik. I denne forbindelse spiller jernbanerne en suveræn rolle som et af de mindst forurenende offentlige trafikmidler, samtidig med at moderne og hurtige tog i modsætning til busser er i stand til at tiltrække flere passagerer - deriblandt bilister.

Vi finder det derfor foruroligende, at der i Regionsrådet fortsat er røster fremme om nedlæggelse af Region Syddanmarks eneste lokalbane, Vestbanen (strækningen Varde-Nørre Nebel), når den nuværende driftskontrakt med togoperatøren Arriva udløber (medio 2012).

For med et relativt nyt spor (fra 1985-89) og nyt værksted - og hvis der supplerende bliver taget skridt til den fornødne opgradering af strækningen og indsættelse af nyt standardmateriel - står Vestbanen egentlig godt rustet til fremtiden. Det vil således være urimeligt spild af kapital og goodwill at nedlægge banen i en tid, hvor klimapåvirkninger, energibesparelser og forurening for alvor er på den politiske dagsorden. Vi mener derfor, at Vestbanen skal bevares og indgå som stammen i egnens kollektive trafiksystem suppleret med fødebuslinjer bl.a. med små telebusser, der vel at mærke skal kunne benyttes til normal takst. Banen bør også indgå i arbejdet inden for rammerne af den grænseoverskridende trafikkommission (Danmark-Tyskland), som netop er nedsat bl.a. på initiativ af transportminister Hans Christian Schmidt.

Glem ikke skinnefaktoren

Det virker, synes vi, paradoksalt, at nogle politikere, trafikforskere, planlæggere og forvaltningsansatte lejlighedsvis formulerer sig kritisk om de mindre jernbaners berettigelse og kapacitet, når man tager den skinnebaserede trafiks grundlæggende fordele i betragtning (passagerkomfort bl.a.). Og når man medregner den såkaldte skinnefaktor, eksempelvis det forhold

at bilister stillet over for kollektive trafikalternativer vil være tilbøjelige til at vælge jernbaner/letbaner og fravælge busser. Godt nok findes der ikke et egentligt videnskabeligt materiale, der dokumenterer "skinneeffekten", men der er talrige vidnesbyrd og passageropgørelser fra ind- og udland, der samstemmende viser, at transport på skinner sammenlignet med busser er mere attraktiv for brugere af kollektiv trafik. Yderligere argumentation får man, når man studerer et par af de hjemlige succes historier: En Movia-analyse af Frederiksværkbanens passagerbenyttelse viser således, at en indsats i form af hyppigere frekvens for afgang, hurtigere tog og bedre buskorrespondancer har resulteret i en passagerfremgang på 16%. Nordjyske Jernbaner, der har moderniseret og optimeret driften, øget passagerservice samt introduceret et udvidet strækningskoncept, beretter ligeledes om synlig passagervækst. Hertil kommer dokumenterede erfaringer fra udlandet, eksempelvis Tyskland. Den tyske interesseorganisation *Allianz pro Schiene* har på sine websider beskrivelser af eksempler på succesrige genåbningsprojekter, dvs. jernbaner, deriblandt lokalbaner, som efter reaktiveringen udviser stigende passagerbenyttelse. Det kan tilføjes, at den tyske jernbaneforsker Axel Kühn med sine analyseresultater yderligere har underbygget de positive effekter af stræknings-genåbninger på regionalt og lokalt plan i udvalgte lande.

Når vi anfører dette, er det fordi der efter vores opfattelse er behov for at synliggøre og "rehabiliter" de lokale jernbaners bidrag til transportarbejdet. I den ophedede for-og-imod-jernbane-diskussion og i udvekslingen af argumenter for og imod busser på den ene side og togdrift på den anden side er der desværre ofte en tendens til at overse, forbigå eller bagatellisere jernbanefaglig viden og den skinnebårne transports klare fortrin. Det er ikke alle, der tænker på, at jernbanen fx er et meget mere barnevognsvenligt transportmiddel end busser, og at Vestbanen fx i stort omfang benyttes af dagplejemødre med barnevogne.

I det hele taget bør man være opmærksom på, at kampen om Vestbanen og bevarelsen af den skinnebaserede transportform også rummer også en social dimension. For der findes faktisk folk i Vestjylland, som ikke selv har bil eller adgang til et firehjulset køretøj. En hel del erhvervsaktive og mobilitetsstærke borgere tyr til bilen, når de skal på job, købe ind, transportere sig i fritiden etc., men der er fx ganske mange unge, som i sagens natur er uden bilejerskab (og det er ikke alle, der ejer en knallert eller scooter), og stort antal ældre/pensionister, ikke-erhvervsaktive og økonomisk dårligt stillede er i samme situation. For ikke at tale om den enlige mor med barnevognen. Sidstnævnte grupper bliver tabere, hvis banen nedlægges ud fra et misforstået hensyn til skatteyderne.

Vestbanens fordele

Konsolideringen og videreudviklingen af togdriften på Vestbanen vil betyde, at uddannelsessøgende og pendlere vil få en godt og effektivt transporttilbud, de kan gøre brug af, når de skal tilbagelægge afstanden til og fra uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser i Esbjerg, Varde og Oksbøl.

På Vestbanens plusside tæller endvidere, at en moderniseret togløsning vil bidrage til at støtte den regionale udvikling i udkantsområderne. Bosætning og arbejdspladsudvikling i udkantsområderne vil blive stimuleret af en togløsning. For borgerne og for erhvervsvirksomhederne, som opererer i Vestbanens betjeningsområde, vil fortsat togdrift endvidere blive opfattet som en garanti for, at udkantsområderne ikke tilsidesættes eller nedprioriteres i de regionale kollektive transportløsninger.

En moderniseret Vestbane med nye tog er desuden i tråd med hovedprincipperne i regeringens aftale med overskriften "En grøn transportpolitik", idet en togbaseret løsning harmonerer fint med målet om en reduktion i CO₂-udledningen. Togløsningen vil samtidig være i præcis overensstemmelse med transportministerens ovenfor nævnte udsagn "En jernbane i vækst", ligesom den lever op til Infrastrukturkommissionens anbefaling om, at "landsdelene skal kobles på transportkorridorerne" (januar 2008).

I forlængelse af Regionsrådets beslutning i juni 2010 om at bevare Vestbanen vil det være oplagt at gå videre med planerne om en egentlig nærbanetrafik i det vestjyske. Naturligvis indgår Vestbanen som en del af planerne, og når banen får nyt materiel af samme type, som de togsæt Arriva kører med på strækningen Tønder – Struer, vil det være oplagt i første omgang at etablere en gennemgående togforbindelse Nr. Nebel – Esbjerg – Ribe. På sigt kan man forestille sig direkte tog Tønder/Niebuil – Nr. Nebel, da det er velkendt, at jo færre skift, der er, jo flere rejsende. Denne mulighed bør indgå i den dansk-tyske kommissionsarbejde med fokus på Grænseregionens transportbehov. En nærbane er en stabil rygrad i den daglige pendlertrafik, og som så rigtigt påpeget af Erhvervsrådet i Varde, er en nærbane et plus, når der skal trækkes udvikling og dynamik til et område.

Store jernbaneinvesteringer i disse år

På Christiansborg er der et klart flertal for at udbygge jernbanesektoren i Danmark, nye jernbaneanlæg er i støbeskeen forskellige steder i landet, og i Odense, Århus og København er anlæggelsen af letbaner rykket et stort skridt nærmere. Der holdes desuden løbende møder og konferencer om jernbanestrategien og -udviklingen i Danmark. I maj afvikler paraplyorganisationen BaneBranchen således sin tredje årlige jernbanekonference med overskriften "Jernbanen i MEGA vækst? - The Danish Railway Boom?". Der er altså penge i jernbaneudbygning, og milliarder skal investeres i de kommende år. Det skaber nye arbejdspladser og har gavnlige afsmittende virkninger på beskæftigelsen.

Men medens der skal lægges kilometervis af nye skinner østpå, er der i Sydvestjylland, i Varde-Esbjerg-området, er risiko for, at regionens eneste lokalbane bliver lukket, og at der dermed går arbejdspladser tabt. En lukningsbeslutning betyder samtidig, at man må vinke farvel til det statstilskud, som regionen hidtil har nyt godt af til forskellige formål. Det er en ubærlig udvikling, som simpelt hen må afværges. I skrivende stund er der i øvrigt indtruffet det meget vigtige, at det i indenrigs- og sundhedsminister Bertel Haarders netop afsendte skrivelse til Folketingets

Kommunaludvalg af 23. februar 2011 (vedr. lov om regionernes finansiering §5 stk. 6) markeres, at der ikke vil blive ændret i tilskudsreglerne i relation til regionerne. Det må således betragtes som en kendsgerning, at regionen vil gå glip af op imod 19 mio kr. ved at beslutte at lukke Vestbanen. *Det er særdeles væsentligt, at Regionsrådet tager denne beslutning ad notam.*

Behov for at se fremad

Det er efter vores opfattelse meget centralt, at man i debatten om Vestbanen ser fremad og ikke hænger sig for meget i banens nuværende situation, passagerantal, køretider, materiel, serviceniveau mv. Det gælder om at tænke fremadrettet, konstruktivt og kreativt. Vi må ikke ud fra snævre besparelses- og skatteyderhensyn nedlægge en del af det samlede skinnet i landet og dermed forringe den kollektive trafiks fremtidige slagkraft i Vestjylland. Vi skal jo huske på, at klima, energi og reduktioner i CO2-udledningerne i transportsektoren i dag er utrolige vigtige punkter på den politiske dagsorden. Nærmest symbolsk er prisen på benzin netop nået op over de magiske 12 kroner, og der vil være udsigt til markant højere priser på olie og benzin og måske knaphed på disse drivmidler allerede om få år. Den storpolitiske situation p.t. rummer klare fingerpeg i denne retning, ligesom internationalt anerkendte energianalytikeres vurderinger ret entydigt peger i retning af massivt øget efterspørgsel på olie og i konsekvens heraf et stigende oliepriseniveau. Det vil øge den kollektive trafiks betydning, også i landdistrikter og udkantsområder, og flere husstande vil se det som en nødvendighed at reducere bilafhængigheden og fx kombinere individuelle transportmidler med de kollektive. Også af denne grund er det vigtigt at fastholde jernbaneløsninger i Vestjylland og samtidig gøre det skinnebaserede transporttilbud i lokalområderne så attraktivt som muligt.

Beslutningen skal træffes nu

Vi håber, at regionen vil leve op til sit ansvar som infrastrukturforvalter på transportområdet, og at Regionsrådet i overensstemmelse hermed vedtager at fremtidssikre Vestbanen, når punktet er til behandling på mødet på mandag. Vi understreger samtidig, at det er vigtigt at træffe den endelige beslutning på mødet den 28. februar; en udsættelse af beslutningsprocessen vil ikke være gavnlig. Anskaffelse af nyt togmateriel er således en proces, der kan være langstrakt og kompliceret, og som involverer forskellige godkendelsesprocedurer m.m. undervejs; derfor er det vigtigt, at opgraderingen af banen og moderniseringsarbejdet indledes så hurtigt som muligt. Med andre ord, togsættene skal bestilles nu, således at der ikke går for lang tid inden de er driftsklare og kan indsættes på Vestbanen.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Formand, Rådet for Bæredygtig Trafik

