



Lokalbanernes funktion, fremtid og organisatoriske placering i det nationale jernbanelandskab

Folketingets Transportudvalg gennemfører den 24. februar en offentlig udvalgshøring om lokalbanernes fremtidige drift og vedligehold. Høringen på Christiansborg tager sigte på at uddybe både udvalgsmedlemmernes og andre interesseredes videnshorisont på lokalbaneområdet. Under høringen vil man derfor komme omkring banernes vedligeholdelsesmæssige tilstand, økonomien og de fremtidige investeringsbehov. Og det er tydeligt, at de finansieringsmæssige udfordringer, som lokalbanerne står over for i de kommende år, har en forgrundspacering inden for høringens temaramme.

Formålet med høringen i Landstingssalen er dog også at kaste lys over lokalbanernes samfundsmæssige funktion og banernes betydning for vækst og udvikling. Og her vil der blive sat fokus på bl.a. mobilitet, bosætning, uddannelse og det lokale erhvervsliv. Og det er der i den grad behov for, eftersom lokalbanerne udgør en uundværlig del af det samlede kollektive transportsystem i Danmark. Lokalbanerne udfører vigtige opgaver i en samfundsoptik, og de er ofte rygraden i den kollektive trafikbetjening i en landsdel. Og i stedet for at hæfte sig ved – som nogle journalister og et par forskere har gjort – at lokalbaner er dyre at drive, kunne man stille spørgsmålet: Hvad koster ikke-eksistensen af en lokalbane, fraværet af banen i de lokalområder, den betjener? Hvordan estimeres de enorme omkostninger, som lokalområderne vil blive påført, i form af fraflytning, affolkning, serviceudtynding og generel stagnation? Hvis altså man – stik imod lokalbefolkningens, det lokale erhvervslivs, lokalsamfundets og mange lokalpolitikeres ønsker – skrider til nedlæggelse af lokale jernbaner og konverterer tog til busser. Lokalbanernes eksistensberettigelse er

noget, som vi har en klar holdning til i Rådet for Bæredygtig Trafik: Vi støtter helhjertet lokalbanerne og deres vedligeholdelse og opgradering, ja vi kæmper for lokalbanerne! Og denne klare holdning vil vi uddybe i dette notat. Men inden vi når så vidt, vil vi forsøge at komme omkring en række problemstillinger, der relaterer til lokalbanernes tilskudsforhold og organisatoriske rammer.

Indledning: Fra privatbaner til lokalbaner

Allerførst nogle bemærkninger vedrørende terminologien: Formelt set bruges betegnelsen *privatbaner* om de ikke-statslige jernbaner, der varetager lokaltrafik på skinner forskellige steder i Danmark, og dykker man ned i relevante lovtekster og officielle dokumenter (fx om finansiering og tilskudsforhold), støder man på termen *privatbaner*. Privatbanerne er organiseret som private aktieselskaber, idet aktierne dog hovedsagelig ejes af regionale trafikkselskaber og forskellige kommuner. P.t. er der 13 danske privatbaner fordelt på fire selskaber. Men i de senere år har betegnelsen *lokalbaner* vundet indpas og fået stærkere fodfæste i medierne generelt, i jernbanefaglige publikationer og i politiske debatter m.m.

Mulighederne for, at regionerne, og dermed også deres baneselskaber, via statslige tilskud, har kunnet overtage ansvaret for persontrafikken på dele af det statslige banenet startende med forsøg i Nordjylland (Nordjyske Jernbaner NJ) og senere fulgt op af udvidet drift på Østbanen (til Roskilde) og Lemvigbanen (til Skjern) plus etableringen af helt nye baner, herunder letbaner, viser, at der er behov for en grundlæggende revision af privatbanebegrebet. Og i samme ombæring at få 'omdøbt' banerne til f.eks. Regionale baner eller Lokalbaner. Som bekendt har vi i dag en fungerende letbane i Aarhus, medens letbaner i København og Odense vil blive indviet i de nærmeste år.

Privat- eller statsbane?

Det er primært historiske (og økonomiske) tilfældigheder, der har afgjort hvilke baner, der i dag er privatbaner (lokalbaner) og hvilke der er statslige, og hvem der har kørt som operatør på strækningerne. Nogle baner har tidligere været private og er i dag statslige, f.eks. Falsterbanen, Svendborgbanen og Hareskovbanen. Modsat er en tidligere statsbane i dag privatbane, strækningen Hillerød – Snekkersten, "Lille Nord".

Endvidere har nogle privatbaner kørt gennemgående tog på det statslige banenet med tog eller vogne f.eks. til/fra København (Lollandsbanen, Odsherredsbanen samt Frederiksværkbanen og Gribskovbanen). Samarbejdet med DSB har desuden betydet, at DSB kørte gennemgående tog mellem København og bl.a. Nakskov på Lollandsbanen og Nykøbing Sj. på Odsherredsbanen. Tølløsebanens tog har i mange år kørt på statens spor mellem Tølløse og Holbæk samt mellem Høng og Slagelse. I 1997 solgte Banedanmark infrastrukturen Høng-Slagelse til daværende Høng-Tølløse Jernbane, som i dag er en del af Lokaltog A/S.

Også i dag udfører privatbanerne (lokalbanerne) trafik på det statslige banenet, f.eks. på strækningen Snekkersten-Helsingør hvor selskabet Lokaltog står for driften.

Omvendt kan operatører, der kører på det statslige jernbanenet, også trafikere lokalbanestrækninger. Det sker således på Vestbanen (ved Arriva) med gennemgående tog Nr. Nebel-Esbjerg, og i perioden forud for ibrugtagningen af letbanen i Aarhus også på Odderbanen (ved DSB) med gennemgående tog Odder-Grenå.

Samkørsel med flere operatører på samme strækning kan også give et bedre trafikudbud og en mere effektiv udnyttelse af materiel.

Hvorvidt en banestrækning bør være statslig eller privat (regional) burde i stedet for af historiske årsager fastlægges ud fra en vurdering af banens betydning for betjeningen af det område, den ligger i og for sammenhængen i landsdelstrafikken.

Sammenligning med vejnettet

Her kan vejnettets tilhørsforhold være et udgangspunkt for en vurdering. Før amternes nedlæggelse og overflytningen af disses vejnet til staten og kommunerne var der en vis sammenhæng mellem hvilke strækninger, der på såvel banesiden som vejsiden varetoges af staten og hvilke der var regionale (amtslige).

Med dagens mange flere statsveje vil det derfor være naturligt at sammenligne ud fra det tidligere statsvejnet:

Strækninger med statsvej, men med privatbane:

- Odsherredsbanen,
- Lollandsbanen,
- Hirtshalsbanen, der endvidere indgår i det europæiske TEN-banenet.

Strækninger med statslig bane, men med amtsvej:

- Bramming – Tønder,
- Tinglev – Sønderborg,
- Esbjerg – Struer,

Og delvis:

- Ringsted – Næstved,
- Langå – Struer,
- Struer – Thisted.

For de øvrige statslige baner var der også statsveje med i princippet samme linjeføringer.

Hvorvidt denne sammenligning kan danne udgangspunkt for en evt. ændring af banernes tilhørsforhold må naturligvis også skulle bero på en række andre forhold. Herunder ikke mindst den konkrete togbetjening af strækningerne. Hvor den egentlige landsdelstrafik må forudsættes udført på et statsligt banenet, men hvor den mere regionale og lokale trafik kan udføres af regionalt funderede baneselskaber.

Nye muligheder for privatbanerne (lokalbanerne)

Med baggrund i lokale ønsker blev der i forbindelse med ændringen af Lov om Trafikselskaber givet mulighed for, at man i Nordjylland med statsligt tilskud til Region Nordjylland kan overlade det til Regionen at indkøbe jernbanetrafikken, i det konkrete tilfælde lokalbaneselskabet Nordjyske Jernbaner, til dækning af det regionale og lokale trafikbehov.

Værd at nævne er også, at Region Sjælland i "Vision for banetrafikken i Region Sjælland" (marts 2013) har udarbejdet en vision for jernbanernes passagertrafik i regionen. Man går her på tværs af organiseringen/opdelingen i statslig og regional jernbane og flytter i stedet fokus over på en sammenhængende banebetjening, f.eks. gennem et større samarbejde mellem DSB og det daværende selskab

Regionstog (i dag Lokaltog). Sammen ville de to aktører inden for rammerne af denne vision kunne skabe en effektiv trafikbetjening på hele det regionale net.

Nye typer af "privatbaner" – nu og i fremtiden

Letbaner

Etablering af letbaner i og omkring de større byer har resulteret i en helt ny type "privatbaner". Men disse forudsættes så finansieret på helt andre måder end de gamle privatbaner. Også selv om letbanetogene vil skulle benytte tidligere såvel statslige som regionale banestrækninger.

Dette er i første omgang tilfældet i Aarhus, hvor den statslige banestrækning, Grenåbanen, blev ombygget med statstilskud til letbane og efterfølgende overgivet fra staten til regionen og kommunerne uden efterfølgende tilskud. Og i en proces, hvor Odderbanen overgik fra regional privatbane til letbane.

Fra andre lande kendes letbaner i form af "Tram-train", der på samme måde som letbanen i Aarhus benytter egentlige jernbanestrækninger, men også med blandet trafik. Det er en transportform, som også kan tænkes indført på sigt for nogle af de øvrige kommende letbaner ved tilkoblinger til det øvrige banenet og evt. som ny driftsform på andre banestrækninger, såvel statslige som på lokalbanerne.

Det vil også være naturligt, som det fremgår af visionsplanen for Lokaltog A/S, at omdanne Nærumbanen til letbane og koble den til letbanen i Ring 3.

Infrastrukturforhold på privat- og regionalbaner

For de statslige regionale banestrækninger er der påregnet en opgradering til hastigheder på op til 160 km/t for fleres vedkommende, og selv for de mindst trafikerede statslige baner som Tinglev – Sønderborg og Struer - Thisted er der påregnet anvendt mange penge til opgraderinger. Hertil kommer de helt nye signalanlæg på hele det statslige banenet.

Tilsvarende opgraderinger burde derfor være naturlige for sammenlignelige privatbaner med udgangspunkt i scenarie 3 i

Danske Regioners notat ”Overblik over investeringsbehov for privatbanerne 2016-2025”.

<https://www.ft.dk/samling/20141/almdel/tru/bilag/140/1489834.pdf>

I denne sammenhæng finder man det også naturligt at drøfte en elektrificering af Lollandsbanen, Odsherredsbanen, Hirtshalsbanen og Skagensbanen set i sammenhæng med de statslige planer om elektrificering – ikke mindst set i en mulig trafikeringsmæssig sammenhæng, nævnt tidligere i dette notat.

Også privatbanernes passagertal, der i nogle tilfælde klart overstiger benyttelsesvolumenet på nogle af de statslige regionale banestrækninger, må tages i betragtning, når det skal vurderes hvor opgraderingerne har størst virkning.

En benchmark i 2012 har i øvrigt vist, at der på sammenlignelige strækninger er stor forskel på vedligeholdelsesomkostningerne pr. banekilometer mellem privatbanerne og Banedanmark. Dette må formodes til dels at skyldes, at Banedanmark bygger og vedligeholder sidebanerne ud fra normer på samme høje niveau som hovedstrækningerne på trods af, at der ikke er tilnærmelsesvis samme tunge trafik. Men også at privatbanerne med deres begrænsede midler har forstået at effektivisere vedligeholdelsen af infrastrukturen.

Det kan derfor tænkes, at der også for de statslige sidebaner og nogle af de nye baner kan anvendes nogle enklere og dermed billigere banenormer.

Meget forskellig og uigennemskuelig finansiering af jernbanen i Danmark

Privatbanernes aktuelle økonomiske situation og de øvrige ovenfor beskrevne forhold viser tydeligt, at finansieringen af jernbanen i Danmark som helhed fremtræder som et større kludetæppe – et forhold, der bør give anledning til en samlet revurdering af de fremtidige finansieringsmæssige forhold for jernbanesektoren i Danmark.

Selv for de nytilkomne letbaner må man konstatere, at der er forskellige finansieringsformer. For alle letbanerne gælder dog, at

staten alene er med til at finansiere selve anlægget af infrastrukturen, men ikke materiel og værksteds- og trafikstyringsanlæg samt den efterfølgende drift.

Transportministeriet har her som udgangspunkt haft den meget firkantede holdning, at dette skal være et gældende princip for finansiering af letbaner. Det må imidlertid være den enkelte banes betydning for stat, region, kommuner og kunder, der afgør fordelingen af parternes andele i finansiering og drift.

Letbaner, der ikke udelukkende kører i et storbyområde, kan siges at svare til en statslig regionalbane eller en regional lokalbane (privatbane). Letbanens yderste strækning på Djursland i retning mod Grenå har således mere karakter af en statslig regionalbane snarere end en lokal bane. Odderbanen, som blev en del af den århusianske letbane, overgik dermed også fra regional privatbane til letbane. Men også efter dette hamskifte har man fastholdt det nuværende driftstilskud via Regionen til privatbanen.

Ring 3 letbanen i Storkøbenhavn er reelt en regional bane. Den erstatter en række regionale buslinjer, men ingen kommunale ruter. Alligevel skal kommunerne være medfinansierende her.

Det er jo så også her påfaldende, at Nærumbanen, der ligesom Ring 3 letbanen betjener området mellem Kongens Lyngby og Lundtofte, har en helt anden finansieringsform, både hvad angår investeringer og drift. Helt uden kommunalt tilskud. Men med reelt statsligt tilskud i kraft af tilskuddet til regionen.

Metroen

Og til sidst en bemærkning om Metroen i København (der rent teknisk og normmæssigt er en letbane, og trafikeres efter reglerne for letbaner) er finansieret af staten og kommunerne, men her er der ingen region med. Til gengæld har staten medfinansieret voldsomt, således også bl.a. indskudt salgsprouvet for havnearealer.

Efter disse bemærkninger om privatbanebegrebet med afstikkere til nye "privatbanetyper" og en lokalbaneform under forvandling og gennemgangen af banernes finansieringsforhold og organisatoriske

rammer vil vi nu se nærmere på lokalbanernes opgaver og samfundsnytte.

Den kollektive trafiks betydning for Udkanten

De lokale og regionale jernbaner er af vital betydning for de områder, de betjener.

Lektor Pia Heike Johansen fra Syddansk Universitet har forsket i landdistrikter og betydningen af offentlig transport på landet. Heike Johansen påpeger således, at der er meget store indirekte konsekvenser af dårlig offentlig transport i landets udkantsområder. Det vil således koste Udkantsdanmark og mange lokalsamfund uden for de store byer dyrt, hvis den kollektive trafik nedgraderes eller ikke prioriteres.

<http://www.bt.dk/politik/forsker-offentlig-transport-holder-huspriserne-oppe>

Pia Heike Johansens undersøgelsesresultater og vurderinger er på flere måder et tiltrængt modspil til Aalborg-transportforskeren Harry Lahrmanns karakteristik af lokale og regionale jernbaner som værende dyre og irrelevante.

Værd at nævne er desuden publikationen *Stationsbyer i dag* Redigeret af Niels Boje Groth og Christian Fertner. Udgivet af Realdania, 2013. Pdf-fil kan downloades fra Realdanias websted

<https://realdania.dk/publikationer/faglige-publikationer/stationsbyer-i-dag>.

Citat fra bogens forord: "Som grundlag for arbejdet er der blevet gennemført screeningsstudier med henblik på at kortlægge stationsbyernes typologi og indkredse relevante problemstillinger, som stationsbyerne står over for. Der fokuseres særligt på stationsbyer på 1.000-5.000 indbyggere. De har som regel haft en rolle som kommunecentre, men har nu tabt denne funktion igen. Studierne bygger på statistiske data og en undersøgelse af stationsbyernes rolle i de kommunale centerstrukturer. Seks case byer er blevet undersøgt, og der er fokus på de ændringer, stationsbyerne står overfor i forbindelse med den seneste strukturreform, ligesom der er fokus på betydningen af de regionale forskelle for stationsbyens fremtid, om den er beliggende i et pendlingsopland til en større by eller er beliggende i et yderområde." På s. 49-53 er der en beskrivelse af

mobilitet i stationsbyer med omtale af bl.a. indbyggernes transportvaner.

Regionsrådsmedlem i Region Hovedstaden og folketingskandidat for SF Peter Westermann diskuterer i en interessant kronik i Information den 8. januar 2021, hvordan de små byer – de mindre købstæder og vel også en hel del stationsbyer (i geografisk og lokalhistorisk forstand) – kan styrkes. Han fremhæver, at det er vigtigt at sikre, at disse byer ikke tømmes for funktioner, basisfaciliteter og vitalitet. Der er også et afsnit om den kollektive trafik i kronikteksten: ”Den kollektive trafik lider under årtiers manglende statslige investeringer, men selv med maksimal udbygning af den kollektive trafik, vil store dele af landet alligevel være underforsynet. De mange samkørsels- og deleløsninger kan ses som en udvidelse af den samlede kollektive trafik. Næste skridt bliver at koble dem til den kollektive planlægning, så de også indgår i Rejseplanen.” Og selvfølgelig kan man gøre noget her, men Mobility as a Service (MAAS) og tilsvarende ordninger kan ikke stå alene. Det vil være naturligt som første prioritet at genskabe de mange nedlagte busruter, udbygge busnettet og frem for alt styrke lokal- og regionalbanerne.

<https://www.information.dk/debat/2021/01/livlige-smaa-byer-genskabes-handling-nedefra-borgere-koebstaden-foren>

Lokalbanerne – i det omfang de får lov til at køre optimalt, med nyt materiel, på fornyede skinner, med høj afgangsfrekvens og brugertilpasset køreplan – er helt konkret uundværlige, når det fx drejer sig om at transportere elever og studerende til gymnasier og uddannelsessteder. Tilsvarende med jobpendling.

Og lokalbanerne kan gøres endnu mere attraktive og brugervenlige, hvis deres togbetjening udvides, og de får mulighed for at lade deres togsæt køre på ”statslige skinner”. Brugervenlige gennemgående togtilbud gør det muligt at minimere skift undervejs for togbrugerne. Og det bliver nemmere at komme fra A til B. Et nyligt eksempel på udvidelse af en lokalbanes kørsel er det regionale jernbaneselskab Lokaltog A/S's overtagelse af driften på strækningen Køge-Roskilde som følge af, at Region Sjælland har fået overdraget ansvaret for togstrækningen mellem Køge og Roskilde fra staten. Derved forlænges den nuværende Østbane helt til Roskilde. Det skorter i øvrigt ikke på offensive idéer omkring Østbanen og dens togdrift. To socialdemokratiske regionspolitikere, Heino Knudsen og Jan

Hendeliowitz, har således slået til lyd for en øget togfrekvens, togafgange hvert kvarter, mellem Hårlev og Roskilde. Skal ønsket om kvartersdrift mellem Hårlev, Køge og Roskilde omsættes til praksis, kræver det mere sporkapacitet mellem Køge og Køge Nord. I øjeblikket er der kun et enkeltspor, som også skal benyttes af de kommende direkte tog fra Næstved over Køge og Køge Nord til København. Denne flaskehals ønsker de to S-politikere at fjerne ved at anlægge dobbeltspor på en knap tre kilometer strækning mellem Køge og sporforgreningen nord for Ølby Station.

På et visionsplan er der desuden – som tidligere nævnt – for nogle år siden blevet præsenteret forslag sigtende mod, at Odsherredsbanen og Tølløsebanen får mulighed for at kunne køre på DSB-strækninger videre mod Roskilde og helt ind til København. Nævnes bør også Nordjyske Jernbaners overtagelse af den regionale jernbanedrift mellem Skagen, Frederikshavn, Hjørring, Aalborg og Skørping, hvor Region Nordjylland har det formelle trafikføberansvar, medens Nordjyllands Trafikselskab (NT) står for det administrative. Endvidere Lemvigbanens overtagelse af kørslen på banestrækningen Holstebro-Skjern ved køreplansskiftet i december 2020. En rimeligt dugfrisk vision for togdrift, der kombinerer en lokalbanestrækning og dele af jernbanenettet, som anvendes af DSB, er blevet luftet af regionsrådsformand Heino Knudsen i et debatindlæg i Lolland-Falsters Folketidende. Knudsen gør sig her til fortaler for en direkte forbindelse mellem Lolland og Københavnsområdet. Det skal dog indskydes, at DSB, som allerede nævnt, for år tilbage kørte gennemgående tog mellem København og bl.a. Nakskov på Lollandsbanen. Men regionsrådsformandens læserbrev starter sådan her: ”Det lyder måske lidt vildt, men forestil dig at tage toget fra Nakskov direkte til København! Du starter måske din arbejdsdag med at sætte dig i sædet, drikke en slurk kaffe og åbne din computer i stillekupéen”. Vildt måske, men helt sikkert inden for skiven, og også set i et fremtidigt Femern-perspektiv.

Borgerreaktioner understreger betydningen af skinnetransport og stationsadgang i nærmiljøer

TV2 Østjylland bragte i sommeren 2019 et indslag med omtale af landsbyen Thorsagers genkomst som stationsby i og med at Thorsager er blevet standsningssted på Aarhus Letbane. Af de korte interviews med lokale beboere fremgår det klart, at Thorsagers

attraktivitet og tilflyttersvenlighed – fx fra børnefamiliers side – er blevet klart forøget med stationsadgangen. Der meldes i indslaget også om øget interesse for huskøb i landsbyen.

<https://www.tv2ostjylland.dk/syddjurs/lille-far-trinbraet-efter-50-ar-nu-er-antallet-af-smaborn-fordoblet>

Et andet TV2 Østjylland-indslag omtaler lokalbefolkningens bestræbelser på at få genåbnet stationen i ex-stationsbyen Hovedgård, som ligger mellem Skanderborg og Horsens. Hovedgård Lokalforsamling arbejder for togstop, og Rådet har fået konsulentfirmaet Rambøll til at udarbejde en rapport, der mere detaljeret undersøger denne mulighed. Den viser, at der er et grundlag for stationsgenåbningen. Godt nok var Hovedgård standsningssted på den Østjyske Længdebane, altså en hovedlinje, men vi ser de samme argumenter fremført, fremhævelsen af jernbaneadgang som nøgle til lokal udvikling og vækst i et lokalområde.

<https://www.tv2ostjylland.dk/horsens/46-aar-uden-togstop-nu-intensiverer-tidligere-stationsby-kampen-for-at-faa-toget-tilbage>

En tilsvarende kamp for genåbning af et standsningssted har vi set udfolde sig i en anden tidligere østjysk stationsby, Laurbjerg. Her går det ikke så godt, idet det ikke har været muligt at finde opbakning til projektet på Christiansborg. Også her er det attraktivitetsfaktoren, som stationsforkæmperne har slået på.

<https://www.tv2ostjylland.dk/favrskov/laenge-ventet-station-er-alligevel-ikke-pa-vej-det-er-en-katastrofe>

Privatbanen Vestbanen omtales i en artikel i Jyllands-Posten, bragt den 9. juni 2020. Af de interview, som bringes i artiklen, fremgår det klart og tydeligt, at de adspurgte i Nørre Nebel værdsætter Vestbanen og afviser al tale om denne lokalbanes nedlæggelse. Den interviewende journalist Lars From finder ikke en eneste i Nørre Nebel, som vil undvære banen. Alle er glade for den. Og mange politikere på tværs af det politiske spektrum er også imod nedlæggelse. Derimod er nogle forskere klare i mælet, de mener, at banen er alt for dyr og at busdrift ville være det oplagte alternativ. Men her har vi jo netop svaghederne i trafikforskernes og transportøkonomernes (og CEPOS') ensidige og jævnt hen ubrugelige beregninger. En central anke er, at regnemodeller og kalkuler slet ikke inddrager eller forsøger at værdisætte de enorme tab, som lokalsamfundene vil lide ved ikke-eksistensen af en

lokalbane, som følge af butikslukninger, fravalg af erstatningsbussen, stagnation, fraflytning m.m. Her er nogle klip fra interviewet i Jyllands-Posten:

”Jeg har ikke noget kørekort. Hvis toget ikke kørte, ville jeg ikke kunne komme på arbejde, så det ville jeg være rigtig meget ked af. Jeg ville selvfølgelig kunne cykle, men det ville jeg ikke kunne holde til i længden,« siger Katarina Nielsen.”

”Hendes arbejdsgiver, slagter Lars Andersen, formand for Nørre Nebel Håndværker og Handelsstandsforening, er ikke i tvivl om, at togbanen har en positiv betydning for Nørre Nebels udvikling. Han er glad for politikernes udmelding og fremhæver, at toget giver de unge gode transportmuligheder til gymnasiet og andre skoler i Varde, mens børn fra oplandet kan tage toget til skolen i Nørre Nebel. Samtidig er toget med til at fremme byens udvikling. Det samme siger flere borgere i Nørre Nebel, som Jyllands-Posten har talt med.”

”Jo flere ting, der er i en by som Nørre Nebel, jo nemmere er det at tiltrække f.eks. de unge,« siger Lars Andersen. Han mener, at toget kan bidrage til, at unge flytter tilbage til Nørre Nebel efter endt uddannelse. Der kommer flere unge hertil med børn. De køber eller bygger huse. Så jeg tror, at banen i fremtiden vil blive mere brugt.«
<https://jyllands-posten.dk/indland/ECE12199873/politikere-freder-tog-med-store-offentlige-tilskud-det-er-de-glade-for-i-noerre-nebel/>

Selv om der her er tale om mediehistorier og ikke forskningsbaserede undersøgelsesresultater, bekræfter det, at skinnedefaktoren har betydning for et lokalsamfunds trivsel, og at mindre byer/lokalsamfund, som ligger langt fra større/store byer, klart drager fordel af lokaliseringen ved en aktiv jernbane. Det er den samme type iagttagelser, der indgår i argumenterne for lokalbanernes bevarelse – med Tølløsebanen, Vestbanen og Østbanen som helt konkrete illustrationer. Stagnation, fraflytninger og lukning af butikker og supermarkeder i stationsbyer, udviklingen til spøgelsesby m.m. ville blive mere markant, hvis den lokale jernbane blev nedlagt, og skoleeleverne, de uddannelsessøgende og erhvervspendlernes transportmuligheder derved blev forringet.

En fladedækkende jernbanebetjening er ikke gratis

Det koster naturligvis noget at have en forsvarlig trafikbetjening i yderområder og udkant. Og da yderområdernes overlevelse og vækst og udvikling uden for København og de store byer er noget, som mange politikere går ind for, må der naturligvis afsættes de fornødne midler hertil. I denne forbindelse er det værd at hæfte sig ved nogle af de temaer og dagsordener, som indenrigsminister Kaare Dybvad – geograf og forfatter til bogen ”Udkantsmyten: Hvordan centraliseringen af Danmark ødelægger vores økonomi og sociale sammenhængskraft” (2015) – har været og fortsat er optaget af. Det turde være indlysende, at man ved at nedprioritere eller ligefrem beslutte nedlæggelse af en lokalbane er med til at modarbejde intentioner om decentralisering og skubbe den regionale balance i negativ retning.

Det er let – og kræver ikke de store færdigheder – at sammenligne tal for jernbaner og finde ud af, hvilke baner, som tilsyneladende ligger i den tunge ende og som dermed behændigt kan påhæftes prædikatet Danmarks ”dyreste”. Men de aktuelle driftsomkostninger og udgifterne til vedligeholdelse og infrastrukturfornyelser og anskaffelse af nyt og tidssvarende materiel skal vejes op imod langtidsvirkningerne af jernbanenedlæggelser. De skal sættes i relation til de massive samfundsøkonomiske tab, der ville blive påført betjeningsområder og centrale stationsbyer i de berørte kommuner (byer som fx Lemvig, Sorø, Store Heddinge og Varde), hvis banerne blev lukket. Erfaringer fra Danmark og udlandet viser, at kompenserede busløsninger på ingen måde kan matche togets komfort og hurtighed.

Sat på spidsen kan nedlagte lokalbaner få beboere og lokale politikere til at lukke og slukke. Og når en egn eller landsdel mister sin lokalbane, skabes der en negativ spiral, som indebærer stagnation og fraflytning i (udkants)områder, som måske i forvejen er ramt af serviceudtynding og lider under centraliseringens effekter. Erstatning af skinner med bus, evt. Bus Rapid Transit (BRT), er ofte en problematisk og utilstrækkelig løsning. Den umiddelbare økonomiske gevinst står slet ikke i forhold til de negative langtidseffekter af konverteringen til busdrift.

Nødvendigt med et bredere fokus

Det er derfor nødvendigt at tænke sig grundigt om her. Godt nok virker busalternativet tilforladeligt og spiseligt og giver indtryk af at være en oplagt løsning på et presserende problem inden for den kollektive trafik. Og der lokkes med en lavthængende frugt i form af umiddelbare besparelser. Men der er al mulig grund til at tage de kritiske briller på. Ofte forsømmer man i de studier og analyser, der bestilles fra politisk hold, at inddrage de bredere samfundsmæssige og lokalpolitiske perspektiver, ligesom man forbigår og undervurderer konsekvenserne af en lukning af en lokalbane. Faktisk findes der studier og undersøgelser, der estimerer tab, stagnation og negative udviklinger i kølvandet på en banenedlæggelse. Og det er ikke blot hjemlige undersøgelser og studier, der er tale om her. Problematikken er undersøgt i flere lande.

Med de senere års store stigninger i passagertallet på alle landets privatbaner, hvoraf nogle har større passagertal end de mindste statslige banestrækninger, finder vi det selvsagt vigtigt, at alle privatbanerne opretholdes og udbygges samt at deres økonomi styrkes.

Tyske vurderinger af bus contra tog

Når vi diskuterer bevarelsen og styrkelsen af de lokale og regionale jernbaner, deres formål og fremtid, kan det være nyttigt og perspektivudvidende at skele til udlandet. Rådet for Bæredygtig Trafik har således ad flere omgange indhentet en række oplysninger om lokalbaner i sammenligning med busdrift og bussers og baners miljøregnskab fra Tyskland.

Martin Roggermann fra organisationen Allianz pro Schiene, en tysk interesseorganisation for jernbanetransport (<https://www.allianz-pro-schiene.de/en/>), gør i sit svar på Rådet for Bæredygtig Trafiks henvendelse således opmærksom på, at problematikken omkring banenedlæggelser og busdrift som erstatningstilbud til togbrugerne langt fra er ny, og den er velkendt i Tyskland. Også i tyske sammenhænge forekommer det, at man leger med tanken om at erstatte skinnebaseret transport med busløsninger. Hyppigt drejer det sig om kortsigtede her-og-nu-besparelsesforslag. I denne forbindelse henvises der til et studie, der blev gennemført ved Universitetet i Kassel. Studiet analyserer udviklingen i efterspørgslen efter transport

i forbindelse med omstilling af banebetjening til busdrift i den kollektive trafik. Hovedresultaterne ser således ud:

- Omstillingen fra bane til bus resulterer i 45% færre passagerer
- Selv med et dobbelt så stort bustilbud, målt i busafgange, altså et busomfang, der er dobbelt så stort som det tidligere banebaserede transporttilbud, må man regne med 9% færre påstigere

Hold fast i togdriftens fordele

Grunden til dette er, at skinnetrafik tilbyder passagererne fordele i form af rejsetid (kortere), komfort og sikkerhed under kørslen.

Når man fjerner togdriften og erstatter den med busser, er det faktisk den ”omvendte skinnefaktor”, der gør sig gældende, kunne man sige. Man mister passagerer, af hvilke mange vil tage bilen. Og det forrykker naturligvis regnskabet i ugunstig retning.

Med omstillingen fra skinnetrafik til busdrift begiver man sig ud i uføret, dvs. man fanges i en uundgåelig nedgangsspiral. Overgangen fra tog til busbaseret betjening medfører i tidens løb betragtelige tab af passagerer. Som reaktion herpå går man, forventeligt og forudsigeligt, i gang med, fra busoperatørernes og det politiske niveaus side, at udtynde omfanget af busafgange etapevis, indtil man ender med kun at kunne tilbyde en minimalløsning med et meget skrabet udbud af afgange. Fremgangsmåden er velkendt og en sikker recept på forringelse af den kollektive transport og tilsvarende stimulering af privatbilismen.

Vi fulgte i rådsregi op på henvendelsen til Allianz pro Schiene vedr. busbetjeningen og togdrift i den lokale og regionale kollektive trafik. Vi bad i denne sammenhæng om referencer til tyske publikationer, der går mere i dybden med de påviselige fordele ved jernbanedrift sammenlignet med BRT-løsninger og busdrift og tillige belyser den nedadgående spiral i antallet af passagerer, dvs. den synlige effekt af jernbanelukninger og overgang til busbetjening.

Zöllner-studiet

I det opfølgende svar henvises der til et studie af Ralf Zöllner:

Einsatzbereiche von Schienenregionalbahnen (Schriftenreihe Verkehr Heft 13), Kassel: Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrssysteme und

Verkehrsplanung, 2002. [Kasseler Dissertation] 165 s.
Litteraturfortegnelse på siderne XIV-XXI & 10 bilag.
Zöllners akademiske afhandling inden for studiet af lokal og regional kollektiv trafik har tydeligvis en slags pionerstatus og betragtes som "autoritativt", og som en publikation man generelt i Allianz pro Schiene tillægger central betydning og generelt refererer til.

Resumé af Zöllner-undersøgelsen

I afhandlingen beskrives en analyse af et antal fungerende regionale jernbaner med persontrafik (udvalgte jernbanelinjer). Og som led i analysen blev der for hver enkelt jernbane indsamlet strukturelle data vedrørende indbyggertal, beboere, lokalsamfund, arbejdsplads-pendlere, skolebørn og skoler og undervisningsinstitutioner med beliggenhed i de pågældende jernbaners definerede betjeningsområder. Der blev herudfra lavet en sammenligning af eksisterende køreplaner og togbrugernes behov for togtransport for at få klarlagt, om der var korrespondance mellem de rejsendes behov og det faktiske udbud af togafgange.

Arbejdet inkluderer også en detaljeret analyse af de omkostninger og indtægter, der er forbundet med regional togdrift.

Da regional togdrift kun kan evalueres på en rimelig og hensigtsmæssig måde, hvis man i analysen inddrager en alternativ busforbindelse, blev der ved hver enkelt undersøgt regional togstrækning opstillet en hypotetisk situation med en busforbindelse som transportmæssigt alternativ. Og herudfra blev der lavet en sammenligning af de to betjeningsformer, driften på den eksisterende jernbane stillet over for en fiktiv busrute. Ud fra denne sammenligning blev den regionale togbetjening og det hypotetiske busalternativ herefter beskrevet i nærmere detaljer med fokus på passagerefterspørgsel, økonomi samt strukturelle og driftsmæssige forhold i bredere forstand.

Relevansområder, plussider og argumenter for regional passagertogsdrift blev herefter beskrevet med henblik på at klarlægge de strukturelle fordele, der kan være forbundet med at køre tog på regionale jernbaner.

I praksis er den her beskrevne enkle og overskuelige brugervenlige vurderingsprocedure egnet som en argumentationshjælp, når man beslutter, om man skal reaktivere eller sløjfe jernbanelinjer for i stedet at satse på busbetjening af en given strækning. Der er som led i dette arbejdet blevet udviklet en håndtérbar prognoseprocedure afpasset efter de strukturelle data og køreplansomfang og udbud af afgange. Der foreligger således et værktøj til bestemmelse af passagerernes efterspørgsel efter togservice på regionale jernbanestrækninger samt anvisninger på gennemførelse af en estimeringsproces for beregning af de omkostninger, der er forbundet med driften af et regionalt jernbaneselskab.

Link til undersøgelsens resumé:

<https://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung-und-dienstleistungen/forschungsprojekte/einsatzbereiche-von-schienerregionalbahnen.html>

Skinnebonus

Fordelen ved togtransport sammenholdt med busbetjening, den såkaldte "skinnebonus" eller skinnefaktor (passagergevinst ved skift eller opgradering fra bus til jernbane og tilsvarende tab ved passagerafvandring som følge af overgang til busdrift som erstatning for tog), er af Zöllner beregnet til 35-45%.

Det skal dog anføres – efter læsningen af omtaler baseret på Google-søgninger, at "skinnebonus" som beregningsfaktor primært relaterer sig til beregninger og overvejelser, der går på afvejningen af og sammenligningen mellem letbaner og busser og BRT. Altså et differentieringsredskab, der vist stort set udelukkende anvendes ved vurdering af kollektive trafikmidler i byrum. Og altså ikke i landdistrikter og områder uden for store/større byer.

Der henvises også til en ældre publikation med gennemgang af en række andre succesrige regionalbaner:

https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/allianz_pro_schiene_stadtlandschiene_3_n_euaufgabe_januar_2010.pdf

Og denne henvisning ledsages af følgende kommentar: Eksemplerne viser, at mange af de jernbaner, der allerede var erklæret døde, faktisk

var i stand til at fremvise en utrolig vækst i passagerer. Og opskriften på succes er næsten altid den samme: Kvaliteten af tilbuddet er forbedret (inklusive køreplan med timedrift, nyt materiel og måske også gode adgangsforhold for cyklister), og der er foretaget investeringer i infrastrukturen (f.eks. strækningsmodernisering og fornyelse af tracéet). Dette er lige præcis modstykket til de sædvanlige undergravende besparelser, som uundgåeligt fører til, at flere til sidst vælger at køre i bil.

Vigtigt er det selvfølgelig at tilføje, at der ikke fra den tyske jernbaneinteresseorganisation er kommet svar på spørgsmålet om lokale/regionale baners styrkesider og konkurrence- og passagerfordele i sammenligning med Bus Rapid Transit (BRT) som kollektivt trafikmiddel og mulig erstatningsløsning (jf. planerne om en BRT-løsning på Stevns i Østbanens tracé). Og altså uden for bymiljøer, forstæder o.l.! Her har vi klart et behov for mere viden, således at diskussionen kan blive mere evidensbaseret. Det svar, vi har modtaget fra Pro Schiene, går konkret på den evaluerende sammenligning af tog og bus (konventionel busdrift).

Vi har i øvrigt noteret, at Movias screeningsnotat "MOVIA BUS PÅ BANEN: SCREENING AF BRT PÅ LOKALBANERNE" (december 2019) ikke indeholder referencer til rapportlitteratur, artikler m.m. fra udlandet til belysning af BRT-problemstillingerne i relation til Østbanen.

Det hører også med i billedet, at der i flere europæiske lande i de senere år har været et stigende antal genåbninger af lokalbaner og regionale jernbanestrækninger. Genåbningstendensen har særligt kunnet iagttages i Tyskland.

Reaktivering af nedlagte jernbaner i Tyskland

VDV – Die Verkehrsunternehmen, en interesseorganisation, der vel kan sammenlignes med Kollektiv Trafik Forum i Danmark, har offentliggjort publikationen *Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken*. Det er et rigtig spændende initiativ, og materialet, som fremlægges digitalt, bør helt klart nærstuderes af planlæggere og transportpolitikere i Danmark.

Ligesom i Danmark fjernede massenedlæggelserne af jernbaner i det 20. århundrede et voldsomt stort antal jernbanestrækninger i Tyskland. Alt for mange vil vi vel sige, når vi skuer tilbage og samtidig prøver at se på dagens behov for velfungerende, brugerattraktiv og klimavenlig skinnetransport. Men der er i de seneste år blevet gennemført en veritabel genåbningsoffensiv, der har vakt mange glemte og nedlukkede jernbaner til live. Og der arbejdes for gennemførelse af flere genåbningsprojekter.

Indholdsfortegnelsen, som i oversat version bringes nedenfor i uddrag, giver en forsmag på de mange spændende emner og synsvinkler, som omtales og diskuteres i skriftet:

Genåbnede jernbaner hjælper klimaet - Reaktiveringen styrker strukturelt svage områder og landsdele - Ingen mellemstore centre på landkortet uden jernbaneforbindelse! - Muligheder inden for godstransport - Fortidens forkerte beslutninger - Grunde til at reaktivere de lukkede baner - Tabel: Forslag til reaktivering af jernbanelinjer.

<https://www.vdv.de/reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2020.pdf>

Se også: <https://www.railjournal.com/passenger/main-line/passenger-trains-return-to-bentheim-railway/>

<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/die-schiene-kommt-zurueck/>

Men man kan også med fordel kaste et blik over Sundet, for at hente inspiration fra Skånes kollektive transportsystem. Skånetrafiken og dens måde at fungere på er værd at nærstudere. I Skåne/Sydsverige ser vi genåbninger af nedlagte jernbaner og debatter, der markerer klare lokal- og regionspolitiske ønsker om reaktivering af jernbanestrækninger. Og vi ser nyanlæg af jernbaner. Og udfoldede visioner for jernbanens strategiske, samfundsrelevante og klimacentrale rolle i årene fremover.

Men hvorfor reaktiverer man baner i nabolande? Hvad er argumenter og motiver, og hvilke beregninger lægger man til grund? Hvem finansierer og i hvilken målestok? Og hvem var de drivende kræfter i processen frem mod reaktiveringsbeslutningen? Kort sagt, det kunne være interessant at indhente viden om beslutningsgrundlaget og de

passagerprognoser, økonomiberegninger m.m., som ligger til grund for reaktiveringsbeslutningen.

Det er værd at holde fokus på.

Afsluttende bemærkning

Det er meget vigtigt, at man i den udviklingsstrategiske kontekst gør meget ud af at klarlægge, konkretisere og detaljere, hvordan regionernes lokalbaner, de regionale jernbanestrækninger og letbanerne med deres transportkapacitet og deres markante klima- og miljøfordele målrettet kan indgå i byrumsplanlægning, planlægningen af nye udviklingsområder (erhverv og boliger). Det er fx særdeles vigtigt, at man fra planlæggerens side helt konkret beskæftiger sig med cykelstationsnærhedsprincippet og nye bolig- og virksomheders lokalisering i forhold til de standsningssteder på banerne. Man bør fx også have opmærksomheden henledt på adgangsveje til lokalbanernes standsningssteder, fx gang- og cykelstier; det er vigtigt, at bæredygtige trafikanter tilgodeses her. Det kan gøres ved at man implementerer princippet om cykelstationsnærhed.

Man kunne i øvrigt ønske sig, at forskning og undersøgelser fra udlandet, fx fra Tyskland, hvor mange nedlagte jernbaner, som omtalt ovenfor, er blevet genåbnet i de senere år, i højere grad blev inddraget i hjemlige analyser af den kollektive transports, og ikke mindst lokalbanerne og de regionale jernbaners, nytte, værdi og udviklingspotentialer. Således at vi fik et mere nuanceret grundlag at diskutere tingene på.

19.02.2021 Leif Kajberg og Niels Wellendorf