

Hørings svar

NY BANE TIL BILLUND

GADBJERGLINJEN

– EN BILLUNDBANE MED MENING OG FREMTID I

7. marts 2018, Gadbjerg Lokalråd



Anbefaling af Gadbjerglinje med togstop

Gadbjerglinjen er i dette hørings svar en linjeføring med togstop i Gadbjerg og udgrening fra eksisterende bane vest for Gadbjerg.

Infrastruktur og vækst

Generelle betragtninger

Formålet med Billundbanen er dels at betjene Billund Lufthavn og dels at give den kollektive trafik et generelt løft.

Generelt kan man sige om investeringer i infrastruktur at de isoleret betragtet er penge ud af vinduet. På den anden side kan vi ikke undvære veje, færges og togbaner.

Argumenter for udbygning af infrastruktur må derfor vurderes i forhold til dens afledte samfundsgevinster. Ny infrastruktur påvirker muligheder for erhverv og bosætning på en meget kompleks og uforudsigelig måde der forhindrer at man kan vurdere samfundsgevinster på en klar og entydig skala.

Det er en stor svaghed ved den standende debat om Billundbanen at den reduceres til en diskussion om rejsetidsbesparelse. Det er en ubetydelig del af samfundsgevinster som kan skabes med en Billundbane. Rejsetidsbesparelse er bare nemt at måle modsat de mere afledte effekter. Et eksempel på en afledt effekt kunne være at skoledriften i Gadbjerg med et mere konstant og større elevtal kunne drives mere rationelt. Et andet eksempel på en afledt effekt kunne være at vores unge mennesker klarede studierne på ungdomsuddannelser bedre med mindre rejsetidsbelastning i hverdagen. At vi har svært ved at måle de afledte effekter skal ikke forlede os til at se bort fra dem og alene fokusere på rejsetidsbesparelse. Dette er generel svaghed ved Togfonden i øvrigt.

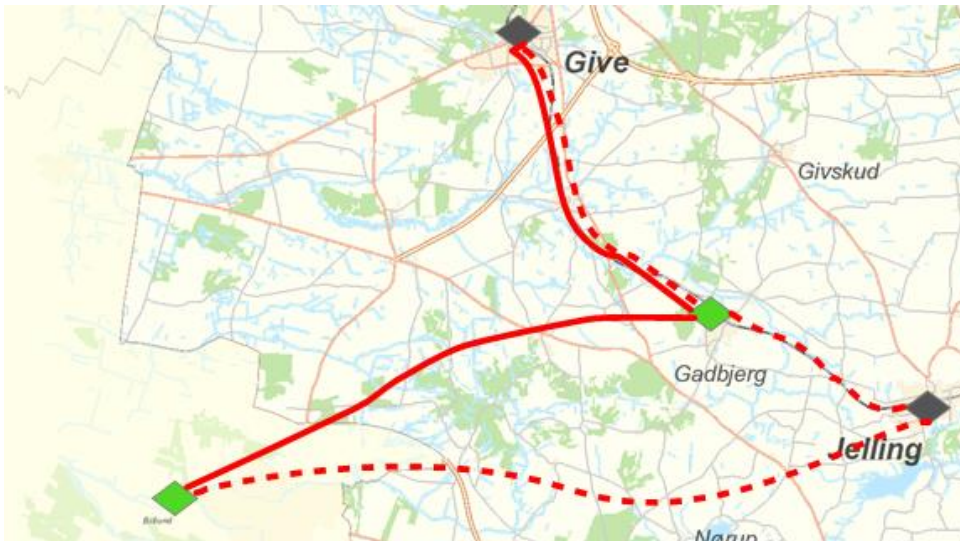
Alle samfundsgevinster skal medtænkes i baneprojektet, og da det er svært at måle, er vi henvist til mavefornemmelse og forestillingskraft. Data og prognoser er uundværlige for en kvalificeret beslutning, men det samlede fornuftige perspektiv kan ikke alene opstilles i et regneark.

Langt de fleste større infrastrukturanlæg skaber vækst... før eller siden.

Hensyn til Nordvestjylland

Med Jellingløsninger reduceres rejsetiden fra Vejle til Billund med 4 ubetydelige minutter på bekostning af mere voldsom rejsetidsforøgelse på 30 minutter for rejsende via Struerbanen (Holstebro, Herning, Brande og Give).

Et hurtigt blik på linjeføringerne vil afsløre at et retfærdigt og meningsfuldt kompromis mellem hensyn til øst og hensyn til nordvest kræver udgrening vest for Gadbjerg.



Aftaleteksten bag Togfonden nævner eksplicit at Billundbanen skal gavne de prioriterede byer Vejle, Herning og Billund. På den baggrund undrer vi os over at Herning ikke har været en aktiv part i projektet og en del af Teknikerudvalget.

Det politiske opdrag fra Togfondens aftaletekst lyder:

En banebetjening af Billund vil bidrage til et generelt løft af den kollektive trafik i Midt- og Østjylland og skabe sammenhæng mellem landsdelstrafikken og de prioriterede byer i Timemodellen, herunder bl.a. Vejle og Herning og Billund.

EN MODERNE JERNBANE – UDMØNTNING AF TOGFONDEN, 2014, side 8.

Hvis Herning havde været med i processen på linje med Billund og Vejle, havde vi måske undgået en så skæv landsregional fokusering som Jellingløsninger er udtryk for.

Robust linjeføring i skinnenet

Lufthavnen ønsker at pålægge det nordvestjyske en halv time ekstra rejsetid for at tilgodese det større antal passagerer fra Østdanmark med en så lille rejsetidsbesparelse at den enkelte nok ikke vil opleve det. Måske får lufthavnen en marginal konkurrencefordel i forhold til Kastrup Lufthavn.

Det gælder dog *kun* i den nuværende situation. Hvis fx udflytning af statslige arbejdspladser, den Midtjyske motorvej, ny togforbindelse til Aarhus over Thyregod/Låsby eller eventuel øget lufthavnsaktivitet på Fyn påvirker passagermønstret så flere – måske flertallet – af Billund lufthavnspassagerer er rejsende over Give, så vil lufthavnen pludselig stå skidt med en kringlet og 30 minutter for langsom forbindelse til den primære kundegruppe.

Det sikreste er at vælge en robust struktur der tilgodese begge grupper. Derfor er Gadbjergløsning faktisk også den mest fremtidssikre løsning for Lufthavnen.

Lufthavnens anbefaling er kortsigtet og styret af ønske om øget indtjening baseret på marginale konkurrencefordel. Men når Staten anlægger nye jernbaner bør vi trække linjeføringerne ud fra brede samfundsinteresser og landsdelens behov, og ikke ud fra isolerede kommercielle interesser. Offentlige investeringer i infrastruktur bør komme hele landet til gavn og understøtte harmonisk og decentraliseret udvikling.

Vækst i Vejle opland

Gadbjerg er et sogn med ca. 1200 indbyggere og en betydelig udstrækning midt i Vejle kommune. Indbyggertallet har stort set været konstant de sidste 60 år. Sognet grænser op til Jelling og ligger i det man kan kalde vækstlaget. Forskellen i grund- og ejendomspriser mellem Gadbjerg og Jelling er markant. Forskellen i køretid til Vejle er kun 6-7 minutter. Unge familier der skal købe hus for første gang eller expats, kan nemmere slå sig ned i Gadbjerg. Vækstbæltet omkring Vejle by breder sig år for år længere og længere ud.

Gadbjerg har som en af de eneste landsbyer oplevet – om beskeden så dog – vækst.

For at øge tilflytningen til kommunen er det ikke uvæsentligt at pleje dette vækstlag. Her kommer Billundbanen med togstop i Gadbjerg som en meget veltimet gave til kommunen.

Gentagne runder med besparelser på den kollektive trafik har øget behovet for nye løsninger. Især har de unge et akut behov for bedre transport til ungdomsuddannelser og øvrige sociale aktiviteter som typiske henlægges længere væk fra hjemmet med alderen.

Desuden er der et levende erhverliv i Gadbjerg der ligeledes kan få gavn af bedre kollektiv trafik for unge med elev- og læreplads i byen.

Medarbejdere på Gadbjergs institutioner og ansatte i byen får også bedre forhold hvilket kan medvirke til at øge udbuddet af arbejdskraft.

Gadbjerg er aktiv by med et rigt foreningsliv, plejehjem, skole, børnehave, dagplejetilbud. Der er et væld af mindre næringsdrivende, nicheproduktion, kunst-terapicenter, PC-forretning, pizzeria, købmand og meget mere.

Hele bosætningspakken er klar med institutioner, foreninger og ledige byggegrunde.

Centerbyerne

Togstop i Gadbjerg vil formentlig også gavne Jelling og Give. Centerbyerne har forretninger, biblioteker og andre faciliteter som ikke findes i Gadbjerg. Ældre og unge kan med jernbaneforbindelsen få adgang til centerbyernes tilbud.

Der vil med Gadbjerglinjen opbygges en stærk infrastrukturel rygrad som vil understøtte en positiv udvikling og dække et fremtidigt behov for bosætningsmuligheder i Vejle kommunes store opland.

Mindre gene for borgere

Jellingløsningerne er henholdsvis 19 og 19,6 km lange. Gadbjerglinjen kræver kun 14,3 km ny bane. Det siger sig selv at man derved kommer på tværs af færre

borgere. Den sydlige Jellingløsning der gennemskærer to landsbysamfund, udgør et så voldsomt indgreb at man må forvente at området med tiden affolkes.

Alle tre baner vil genere nogle, men med Gadbjerglinjen får vi den bane der generer absolut mindst, og den *eneste* af de tre der skaber udvikling i Vejles vidtstrakte opland.

Aarhus-perspektivet

I togfonden indgik en strækning fra Aarhus til Silkeborg. Strækning er mig bekendt kun forundersøgt. Under forudsætning af at projektet realiseres tegner der sig et nyt perspektiv.

Med afgrening fra Låsby mod Thyregod kan man forbinde Aarhus og Billund med et fremtidigt jernbaneprojekt. I det lys vil en Gadbjerglinje være det eneste rigtige for at undgå at rejsende skal køre unødigt mange kilometer frem og tilbage. Rejsetiden vil vel være omkring 1 time som fra Herning hvis forbindelsen går over Gadbjerg. En fremtidig Aarhus-forbindelse vil med Jellingløsninger være ukonkurrencedygtig med en rejsetidsforøgelse på 30 minutter.

Som tidligere nævnt vil Gadbjerglinjen give den mest robuste struktur i jernbanenettet.

Konklusion

Gadbjerglinjen skaber mindst gene for kommunens borgere.

Gadbjerglinjen giver mest udvikling.

Gadbjerglinjen holder flest muligheder åbne og er mest robust for fremtidige scenarier regionalt.

Esben Leonhard Frederiksen
Formand for Gadbjerg Lokalråd

Kuldbjergvej 15
7321 Gadbjerg

BILAG:

Kommentar til VVM-redegørelse

Banedanmarks VVM-redegørelse (Høringsudgaven) er præget af en politiserende bias til fordel for Jellingløsninger. Herunder vil jeg begrunde mit indtryk.

I en e-mail fra Lufthavnen direkte til den daværende projektleder på *Ny bane til Billund* skriver Anders Nielsen til Iben Markus Møller at man ønsker en af Jellingløsningerne på grund af tidsbesparelsen.

Bortset fra ovennævnte har jeg ikke overblik over motiverne til denne favorisering af Jellingløsninger.

Resumé

Side 4

Jellingløsninger fremstilles som om de skaber mere udvikling på grund af en rejsetidsbesparelse 4 minutter. Som tidligere nævnt er samfundsgevinsten meget mere end marginal konkurrencefordel for Billund Lufthavn. Udvikling og vækst som følge af jernbaner og togstop er ikke begreber Banedanmark har fagligt funderet værktøjer eller modeller til at vurdere. Direkte adspurgt på borgermøde i Jelling d. 30. januar var svaret at det eneste man regnede på var rejsetidsbesparelser.

Det er et absurd begrænset mål for samfundsgevinsten ved god infrastruktur. Banedanmark omtaler kun udvikling i Billund. Udvikling i Vejle, Vejles opland og nabobyerne mod nordvest berøres ikke i resumeet (Gadbjerg nævnes dog længere inde i redegørelsen).

Side 8

Det er nok redegørelsens vigtigste side. Den indeholder nemlig den sammenfattende tabel med udvalgte parametre som de tre linjeføringer sammenlignes ud fra.

Nu er der rigtig mange tal og mål man kan vælge i mellem når man skal lave en sigende og oversigtlig sammenfatning. Et princip for udvælgelsen af data må være at vise hvor linjeføringerne er forskellig. Et andet princip for udvælgelsen er at data må være relevante. Afstanden fra skinnerne til månen (himmelleget) er for eksempel både stort set det samme og målet er også til ligegyldigt; skønt faktisk og videnskabeligt.

Længde

I sammenfatningstabellen har Banedanmark angivet den samlede strækning af skinner der skal anlægges. Det mål er nærmest ens for alle tre løsninger. Det er heller ikke et videre relevant længdemål. Der er ikke tale om den samlede strækning der skal tilbagelægges fra Jelling til Billund, for kørsel på eksisterende skinner er ikke medregnet. Gadbjerglinjen består af en del nyanlagt bane, en del udvidet og en del eksisterende enkeltspor. Det sidste mål er ikke med regnet i tabellen.

Endnu værre er det at det længdemål der er virkelig interessant, er stykket af nyanlagt bane i jomfrujord. Det udtrykker omfanget af gene og behovet for ekspropriation. Gadbjerglinjen kræver kun 14,3 km ny bane og adskiller sig positivt og væsentligt på dette parameter. Det formår Banedanmark at nedtone ved at føre den voldsomme forskel ned i en fodnote.

Ekspropriation

På samme måde har man valgt et intetsigende mål for ekspropriation. Det relevante mål hvor der er forskel på løsningerne, er naturligvis de permanent eksproprierede hektar, og ikke antal hele ejendomme som Banedanmark har valgt at anføre og dermed dække over at Gadbjergløsningen kun kræver ekspropriation af 46 ha mod 71 for den sydlige Jellingløsning og 63 for den nordlige. Disse tal er anført men først i den sidste halvdel af redegørelsen.

Rejsetider

Rejsetider angives ikke for forbindelse mod Herning. Det er også en betydelig mangel, da det ikke fremgår at besparelsen på Jellingløsningerne koster en 30 minutters ekstra rejsetid for rejsende fra nordvest.

Birkemus

Oversigten efterlader det indtryk at det kun er Gadbjerglinjen der gennemskærer velegnede habitater for birkemus. I den sidste del af redegørelsen fremgår det imidlertid at alle tre linjer har det problem.

Side 10

Banedanmark fremstiller det som om alle gæster i Legoland og alle Lufthavnens passagerer får fordel af tidsbesparelsen på 4 minutter uanset at langt fra dette store antal mennesker *ikke* alle kommer østfra. Hermed stilles Jellingløsninger i et ufortjent gunstigt lys.

Trafikal nytte

Side 46

Det er kun tidsbesparelsen på Jellingløsningerne der bruges til at motivere anlæggelse af Billundbanen. Det står i skærende kontrast til alle de perspektivrige argumenter der er for en Gadbjergløsning. Men det perspektiv er her fraværende. Under afsnit om befolkning nævnes dog Gadbjerglinjens potentiale i forhold til at skabe vækst (s. 65).

Side 48

Gadbjerglinjen blev fjernet efter idéhøringsfase med den begrundelse fra Banedanmark at den vil medføre kapacitetsproblemer mellem Jelling og Gadbjerg. Det er dog et problem der nemt og uden ekstra gene for borgere løses med anlæggelse af dobbeltspor. Det anførte vi allerede dengang og det er da også nu medtaget i Gadbjergløsningen.

Ikke desto mindre fremstilles det som noget der problematiserer Gadbjergløsningen.