



Lufthavnsbane til Billund

Trafikstyrelsen har, på baggrund af „Aftale om bedre mobilitet“ fra 26. november 2010, gennemført en forundersøgelse af banebetjening af Billund lufthavn. Der er undersøgt en række linjeføringer, og ikke uventet anbefales en østlig linjeføring rettet mod Vejle og dermed gode forbindelser mod både Horsens-Aarhus og Fyn-Sjælland. De undersøgte linjeføringer er udpeget på baggrund af rejsestrømme og efter drøftelser med kommuner og erhvervsliv, herunder Billund Lufthavn, Legoland og Lalandia.

Billund lufthavn er Danmarks næststørste lufthavn med 2,7 mio. flyrejser i 2011. Inklusive hente-bringe rejser og pendlerrejser er der i dag knapt 4 mio. ture årligt relateret til lufthavnen. Ud fra lufthavnens forventninger til udviklingen i flytrafikken, ventes antallet af ture at stige til knapt 7 mio. ture i 2030. Samtidig har Billund lufthavn ligesom resten af Billund kommune i dag en markedsandel for kollektiv trafik på 3-4 %, hvilket er lavt sammenlignet med en række andre lufthavne af tilsvarende størrelse. Etableres der banebetjening til Billund, skønnes denne andel at kunne øges til 5-6 %.

Undersøgelsen foreslår to linjeføringer, der enten tilsluttes Vejle-Herning banen via Jelling eller anlægges som en letbane direkte fra Vejle. I begge løsninger placeres en perron i lufthavnen umiddelbart foran lufthavnsterminalen med bedst mulig adgang. Da banen betjener en lufthavn forudsættes den betjent af tog i halvtimesdrift en stor del af døgnet. Dette betyder også, at driftsomkostningerne for banen er væsentlig højere i forhold til passagertallet end for andre tilsvarende baner i Danmark.

Jelling-løsningen omfatter en ca. 18 km ny enkeltsporet jernbane til Billund lufthavn med en tophastighed på 120 km/t, og med tilslutning til den eksisterende Vejle-Herning bane ved Jelling. Løsningen medfører en rejsetid på ca. 29 minutter mellem Vejle og Billund lufthavn og anslås at kunne anlægges for ca. 0,7 mia. kr. Der er taget hensyn til at baneanlæggene ikke belastes med godstransport, hvilket har givet mulighed for lidt reducerede anlægsomkostninger. Herudover er der foretaget en analyse af mulighederne for at anlægge banen med reducerede krav i forhold til Banedanmarks normer og bestemmelser, hvilket anslås at kunne nedbringe anlægsomkostningerne med ca. 10%.

Ulempen ved Jelling-løsningen er, at den vil medføre en meget tæt trafik på Vejle-Herning banen, som kan forringe regulariteten på strækningen. Derfor kan det blive nødvendigt at isolere strækningen fra de landsdækkende tog, så der altid må stiges om i Vejle. Tilslutning til Vejle-Herning banen

kunne alternativt ske ved Gadbjerg i stedet for ved Jelling, for at opnå det kortest mulige nyanlæg, men det giver imidlertid tæt trafik over en længere strækning, hvilket vurderes uheldigt. Interessant nok foreslår analysen ikke kapacitetsudvidelse af strækningen Vejle-Gadbjerg med flere krydsningsspor eller etapevis dobbeltspor som løsning, hvilket i øvrigt kunne gavne trafikken generelt mod Herning-Struer.

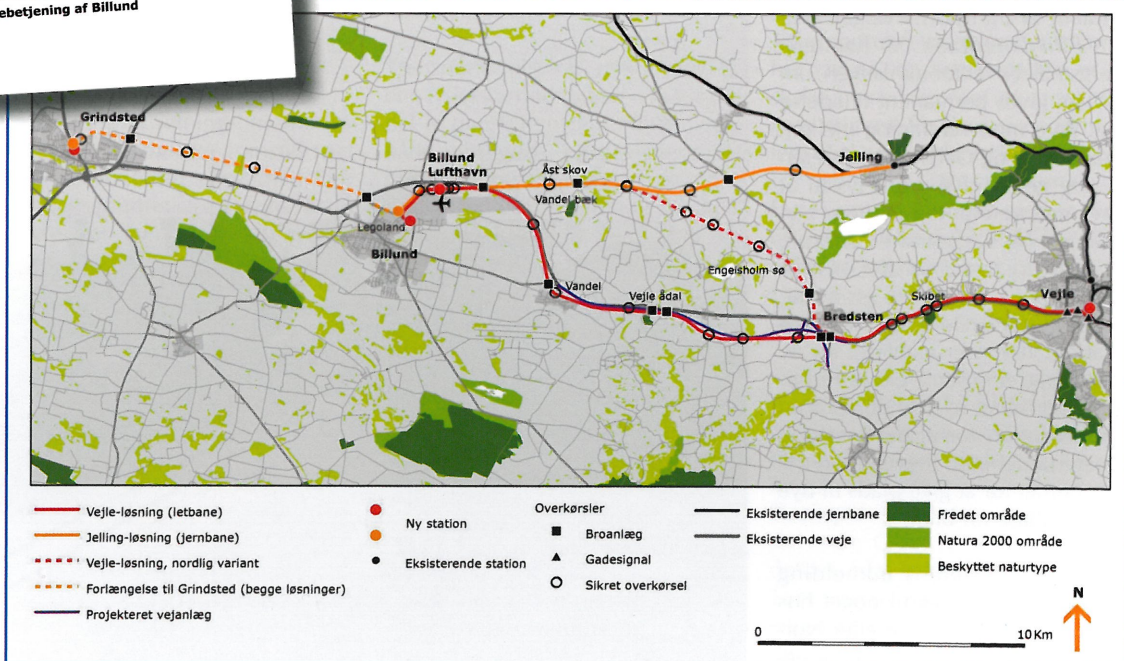
Vejle-løsningen omfatter en ny bane direkte mellem Vejle og Billund lufthavn på ca. 28 km. Da banen skal passere gennem Vejle by, er denne løsning undersøgt som letbane med elektrisk drift og en tophastighed på 100 km/t. Rejsetiden er lidt kortere, ca. 23 minutter, og letbanen anslås at kunne anlægges for ca. 1,2 mia. kr. inkl. rullende materiel.

Syd for lufthavnen ligger Billund by, der er kendetegnet ved turistattraktionerne Legoland og Lalandia. Disse havde i 2010 tilsammen ca. 2 mio. besøgende, svarende til 4 mio. ture. I alt er der knap 11 mio. ture årligt relateret til Billund by, hvilket forventes at stige til omkring 14 mio. ture i 2030. Analysen peger på, at passagerpotentialet for en bane kan fordobles, såfremt banebetjeningen forlænges et par km til et holdested nær Billund by, tæt ved Legoland. Mange af disse rejser vil være lange fritidsrejser fra øst, foretaget af besøgende til Legoland og Lalandia.

Det vurderes, at passagerpotentialet kan forøges til 1,0 mio. rejser årligt i 2030 for Jelling-løsningen, og 1,2 mio. rejser for Vejle-løsningen, da der i denne løsning vil kunne anlægges en station helt tæt ved



Juni 2012



Trafikstyrelsens forslag til linjeføring af ny regional bane fra Jelling til Billund/Grindsted henholdsvis letbane Vejle til Billund. Jernbanen bygges for maks. 120 km/t og en stor del af vejpassager udføres med overkørselsanlæg fremfor broer, for at holde omkostningerne nede.

hovedindgangen til Legoland. Dette svarer til passagertallet på større privatbaner, og er på niveau med statslige baner som fx Svendborgbanen, Grenaabanen eller strækningen Holbæk-Kalundborg.

Rejsetiden mellem Billund lufthavn og Billund by er ca. 3 min., og omkostninger til forlængelse af banen fra Billund lufthavn til Billund by/Legoland anslås til omkring 70 mio. kr.

Forundersøgelsen kigger også på en yderligere forlængelse af jernbanen/letbanen fra Billund til Grindsted. En eventuel 13 km videre forlængelse af banen fra Billund til Grindsted, vil tilføre banen yderligere 0,3 mio. rejser. Når banen videreføres mod Grindsted, er det dog ikke muligt at placere en station helt tæt ved Legoland. I Vejle-løsningen med en letbane vil 0,2 mio. rejser derfor falde fra som følge af længere afstand til stationen. Passagergrundlaget ved forlængelse til Grindsted er primært korte ture til/fra arbejde og uddannelse, som ikke bidrager så meget i form af passagerindtægter og transportarbejde på banen. Rejsetiden mellem Billund by og Grindsted skønnes til ca. 10 minutter og Jelling-løsningen inkl. forlængelse til Grindsted, anslås at kunne anlægges for 1,0 mia. kr., mens Vejle-løsningen, inkl. forlængelse til Grindsted, anslås til 1,6 mia. kr.

De foreslåede løsninger af banebetjening af Billund lufthavn og Billund by/Legoland er dog ikke samfundsøkonomisk rentabel, selvom der tages hensyn til tidsgevinster for passagerer, billetindtægter fra de nye kollektive rejser, samt mulige besparelser på busdriften. Skal banen være lønsom, skal passagertallet være 7 gange højere. Vil man studere undersøgelsen nærmere, kan den downloades på www.trafikstyrelsen.dk eller www.trm.dk under publikationer.

Region Syddanmark

Aarhus-Hamburg på 2½ time

Region Syddanmark melder sig nu også på banen, til at få højhastighedstog. Regionen har længe ønsket mere fokus på den dansk-tyske jernbaneforbindelse gennem Sønderjylland og Slesvig-Holsten. I erkendelse af, at Transportministeriet ikke har den samme interesse for banestrategier i denne del af landet, har man bedt rådgivervirksomheden Atkins om at analysere korridoren Aarhus-Hamburg samt den udvidede time-model, hvor Es-



Illustration Atkins Danmark

I analysen for højhastighedstog Aarhus-Hamburg foreslås en ny fjernogstation ved Erritsø/Taulov som fælles omdrejningspunkt for hele Trekantområdet. De blå linjer er nuværende strækninger i området, den røde linje et forslag til timemodellens linjeføring uden om Fredericia og den gule viser en mulig føring af en højhastighedslinje mod syd henholdsvis timemodellen mod Esbjerg.

bjerg og Sønderjylland også indgår som elementer.

Hurtigste togforbindelse fra Aarhus til Hamburg er i dag med ICE-tog på 4 timer og 30 min; kører man i bil kan turen gøres ca. 1 time hurtigere. Vejafstanden mellem de to byer er ca. 340 km, hvorimod jernbanen er ca. 60 km længere (Aarhus-Padborg 218 km og Padborg-Hamburg 180 km). Strækningshastigheden er generelt mellem 120-180 km/t og bortset fra to daglige forbindelser, skal der skiftes adskillige steder undervejs. På banestrækningen er der i dag mange flaskehalse på begge sider af grænsen i form af bl.a. enkeltsporede strækninger, hastighedsnedsættelser på grund af banens forløb eller tilstand, overkørsler, sækbanegården i Kiel og ikke mindst i Rendsburg, hvor der er en sløjfe og en bro, der fører banen højt over Kielerkanalen.

Analysen viser at allerede i 2030 kan køretiden halveres til to en halv time, hvis der investeres i nye højhastighedsstrækninger i såvel Tyskland som Danmark. Her er midlet bl.a. at gøre brug af timemodellens 3. etape Odense-Aarhus via Trekantområdet, etablering af ny fjernogstation og udfletningsanlæg omkring Erritsø/Taulov, ny station ved Flensburg Weiche og ved Kiel Suchsdorf, samt en generel opgradering af strækningen Kolding-Flensburg-Kiel-Neumünster til 200 km/t. Ruten gennemkører et område med ca. 4 mio. indbyggere (ekskl. Hamburg og Aarhus). Tiltagene gør det også muligt, at indlemme Esbjerg i time-modellen med en køretid på én time Odense-Esbjerg og have stop ved Erritsø/Taulov.

Vælges i en senere udbygning frem mod 2050 at lægge højhastigheds-

bane hele vejen og kun stoppe én gang mellem Aarhus og Hamburg, kan rejsetiden for de hurtigste tog komme helt ned på blot 1 time og 16 minutter.

Formand for Syddansk Mobilitetsråd og regionsformand for Syddanmark Carl Holst (V) er ikke imponeret af dagens forhold: „Det er utroligt, at vi har en togdrift, der er på niveau med de tophastigheder, man kørte med i 1950'erne. Jernbanen er forsømt i en grad, så den ikke er et reelt alternativ til bilen eller lastbilen. Vores nabolande Sverige og Tyskland vil i løbet af de kommende 10-15 år have et net af højhastighedstog, som syd for den danske grænse vil blive bundet sammen med ditto franske, spanske og italienske systemer. Men Danmark bliver altså en bremseklods på den europæiske jernbanemotorvej.“

Strækningen Aarhus-Flensburg-Hamburg indgår i EU-Kommissionens forslag til det såkaldte TEN-T-program over de vigtigste infrastrukturstrækninger i Europa. Det betyder, at både EU og nationale myndigheder er forpligtet til at arbejde for TEN-T nettets virkeliggørelse, hvilket også åbner nogle muligheder for europæisk medfinansiering til projektet, og netop her øjner regionsformanden mulighed for finansiering: „Mange glemmer, at Hamburg er en langt større og vigtigere handelsby for Vestdanmark end København. Gevinsterne ved at binde det østjyske bybånd sammen med Hamburg via højhastighedstog er uvurderlig i forhold til at skabe fornyet vækst og nye arbejdspladser, men det kræver at vi kommer i gang nu.“

Rapporten kan downloades her: www.3spor.dk

Tommy O. Jensen