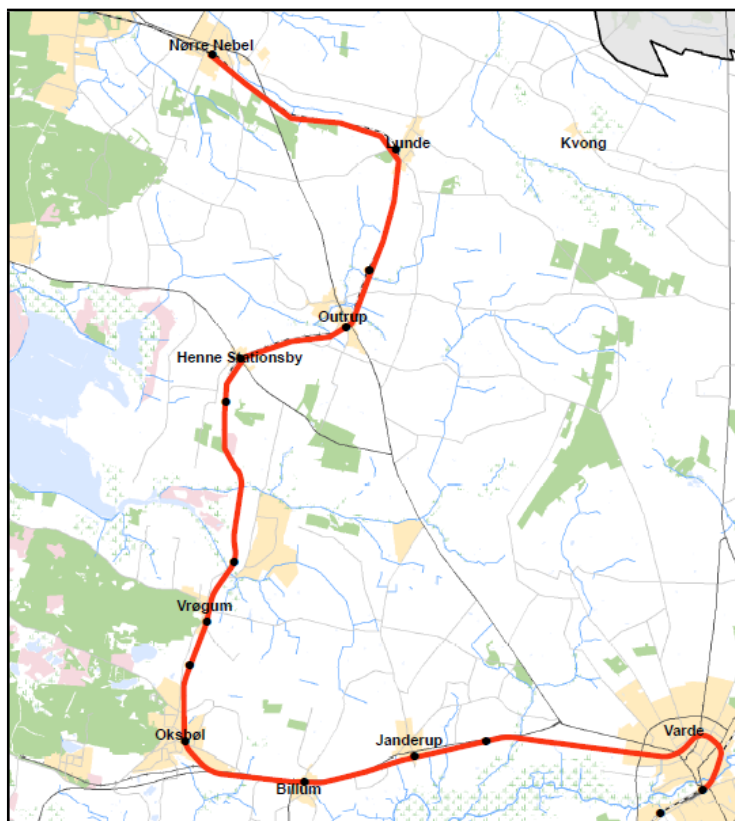


# Analyse af styring og drift af Vestbanen



# Analyse af styring og drift af Vestbanen

## Indholdsfortegnelse

Resume .....	1
Indledning.....	3
Organisatoriske og strukturelle bindinger .....	3
Aktørerne.....	3
Region Syddanmark.....	3
Trafikstyrelsen .....	4
Varde Kommune.....	4
Sydtrafik.....	5
Vestbanen A/S .....	5
Arriva Tog A/S.....	6
Banedanmark .....	6
Opsummering.....	7
Ændret organisation eller arbejdsdeling? .....	7
Nye styringsmodeller .....	10

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

## Resume

Varde Kommunes Økonomiudvalg har ønsket en analyse af styringen og driften af Vestbanen. Analysens hovedkonklusioner beskrives nedfor.

Vestbanen A/S ejer infrastrukturen på Vestbanen jf. den oprindelige anlægslov.

Region Syddanmark bestiller og finansierer trafikken på Vestbanen jf. Lov om Trafikselskaber.

Sydtrafik indgår kontrakter om udførelsen af passagertrafik på Vestbanen og fastlægger billetpriser og billetteringsmetoder jf. Lov om Trafikselskaber.

Arriva Tog A/S udfører offentlig passagertrafik på Vestbanen jf. aftale med Sydtrafik og varetager infrastrukturforvaltningen på banen jf. aftale med Vestbanen A/S.

Varde Kommune har ikke noget lovpligtigt ansvar vedrørende driften på Vestbanen, men har indgået en aftale med Region Syddanmark om at yde et årligt driftstilskud til Vestbanen på 2,8 mio. kr. samt deltage i en evt. fremtidig langsigtet underskudsdekning svarende til kommunens 38 % ejerandel.

Analysen viser, at Varde Kommune har en betydelig og legitim interesse i driften af Vestbanen ift. en optimering i kommunens kollektive trafik, bosætning og uddannelser, samt borgernes påvirkning af banens drift og projekter (f.eks. øget togfrekvens eller lukning af offentlige overkørsler og driftsoverkørsler).

Da Varde Kommunes formelle indflydelse på driften af Vestbanen er begrænset anbefaler forvaltningen følgende konkrete tiltag for at få en mere løbende og direkte indflydelse på Vestbanens drift:

1. Varde kommune og Sydtrafik anmoder Vestbanen A/S om at udarbejde en fælles visionsplan for selskabets ejere. *Skribent: Vestbanen A/S.*
2. Varde Kommune udarbejder en "Ejer- og interessentstrategi for Vestbanen" der tager udgangspunkt i Varde Kommunes og Sydtrafiks fælles visionsplan. *Ansvarlig: Varde Kommune.*

Hovedelementer i "Ejer- og interessestrategi for Vestbanen" kan bla. være følgende:

- Varde Kommune arbejder for, at der udarbejdes en markedsføringsplan for Vestbanen. Indhold og mulig revision af planen vurderes én gang årligt på det politiske dialogforum. *Ansvarlig for udarbejdelsen: Sydtrafik.*
- Varde Kommune arbejder for, at kommunen på lige fod med den anden aktionær, har en administrativ tilforordnet der deltager i Vestbanen A/S' bestyrelsesmøder med taleret. *Ansvarlig: Varde Kommune.*
- At der skabes tre dialogfora
  - Årligt åbent interessentforum, hvor Vestbanen A/S og dens aktionærer, samt Arriva fremlægger "året der gik", planer for det følgende år og visionerne på den lange bane, samt inviterer til dialog med de fremmødte. Ud over en åben

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

invitation forventes de inviterede at være de berørte udviklingsråd, forbrugerråd, forening til Vestbanens bevarelse. *Arrangør: Vestbanen A/S, Sydtrafik eller Varde Kommune.*

- Årligt politisk dialogforum mellem Region Syddanmark, kommunens Udvalg for Plan og Teknik, samt Sydtrafiks og Vestbanen A/S's bestyrelse. Formålet er at drøfte vision og fremadrettede tiltag, samt status for drift og planer. *Arrangør: Sydtrafik.*
- Halvårlige administrative møder ml. Varde Kommune, Sydtrafik, Region Syddanmark, Arriva og Vestbanen. Formålet er primært at drøfte driftsstatus, men også at diskutere visioner og planer. *Arrangør: Sydtrafik.*
- Vestbanen inddrages aktivt i kommunens Planstrategi og kommuneplanlægning. *Ansvarlig: Varde Kommune.*

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

## Indledning

Med baggrund i de nye driftsforhold på Vestbanen og Varde kommunes naturlige behov for at sikre, at Vestbanen fremadrettet kan indgå optimalt i den kollektive trafikbetjening af kommunens borgere og turister, besluttede Økonomiudvalget på sit møde 29.8.2012 at anmode forvaltningen om:

**at** der gennemføres en analyse af ulemper og fordele ved de nuværende *organisatoriske og strukturelle bindinger*, som gælder for Vestbanens drift og ejerforhold.

**at** der gennemføres en analyse af ulemper og fordele ved at etablere en *ændret organisation eller arbejdsdeling* omkring Vestbanens drift og ledelse.

**at** der på baggrund af ovennævnte analyser opstilles forslag til *nye styringsmodeller* med henblik på optimering af Vestbanens både langsigtede og daglige indgåelse i den offentlige trafikbetjening.

**at** økonomiudvalget på et af de førstkommende møder forelægges plan og tidsramme for analysearbejdet.

## Organisatoriske og strukturelle bindinger

### Aktørerne

Aktørerne omkring finansieringen og driften af Vestbanen er beskrevet nedenfor. Med mindre det er nævnt specifikt, er opgaverne for de offentlige aktører givet ved lov og for de private aktører givet gennem kontraktvilkår.

Finansielt er nettotilskuddene til Vestbanen i 2013 budgetteret som følger:

Region Syddanmark	-24,0
Trafikstyrelsen	-0,9
Varde Kommune	-2,8
I alt	-27,7

Region Syddanmark og Trafikstyrelsens tilskud finansierer Sydtrafiks budgetramme for Vestbanen.

### Region Syddanmark

Region Syddanmark har jf. Lov om Trafikselskaber:

- Rollen som bestiller af den kollektive regionale trafik hos Sydtrafik, privatbanetrafik.
- Ansvar for finansieringen af den regionale kollektive bus- og privatbanedrift i regionen.

Det fremgår ligeledes af regionernes lånebekendtgørelse, at regionerne har automatisk låneadgang til privatbanerne (dvs. udenfor den almindelige låneramme): "Udgiften til investeringer i rullende materiel til passagertrafik på jernbane (privatbaner) samt udgiften til investeringer i jernbaneinfrastruktur, herunder stationsanlæg og værksteder m.v."

I overensstemmelse hermed besluttede Regionsrådet den 28. februar 2011, at togdriften på Vestbanen skulle fortsætte i nuværende trafikomfang med samdrift Varde-Esbjerg

Regionen betaler i dag driftstilskud til Vestbanen igennem Sydtrafik (sammen med Varde kommune), renter og afdrag på investeringslån, samt står som garant for Vestbanens investeringslån.

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

Regionen afsatte i 2011 en budgettramme på i alt 21.9 mio. kr. til Vestbanen, hvoraf 4,4 mio. kr. ikke pristalreguleres. I budget 2013-2016 er der afsat i alt 24 mio. kr. årligt til Vestbanen. Finansieringen sker af Region Syddanmarks bloktilskud til regional udvikling.

## Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen administrerer og udbetaler de i Trafikaftalen af 4. april 2000 vedtagne tilskud der er øremærket til privatbanerne.

I dag betyder det, at der udbetales ca. 0,9 mio. kr. i investeringstilskud øremærket til Vestbanen. Tilskuddet udbetales i dag til Sydtrafik efter aftale med Regionen, hvor det tidligere blev udbetalt til Region Syddanmark.

Herudover fører Trafikstyrelsen det jernbanemæssige og sikkerhedsmæssige tilsyn med Vestbanen, hvor kontaktparten er Arriva Tog A/S.

Trafikstyrelsen har desuden indgået en aftale med Arriva Tog A/S og Sydtrafik om samtrafik på strækningerne Nr. Nebel-Varde og Varde-Esbjerg, som muliggør de direkte forbindelser ml. Nr. Nebel og Esbjerg.

Slutteligt har Trafikstyrelsen indgået aftale med Vestbanen A/S om fælles materielpulje og reservemateriel, der gør at Vestbanen A/S ikke har skullet anskaffe et ekstra togsæt som reservetog.

## Varde Kommune

Varde Kommune har ikke nogen lovfæstede forpligtigelser ift. driften af Vestbanen.

Varde Kommune er mindretalsaktionær i Vestbanen A/S med en andel på 38 %, mens Sydtrafik har aktiemajoriteten med 62 %.

Kommunen bestiller og betaler for den lokale kollektive trafik hos Sydtrafik, men ikke for trafikken på Vestbanen. Jf. Lov om Trafikselskaber har Region Syddanmark rollen som bestiller af den offentlige passagertrafik på Vestbanen, ligesom ansvaret for finansieringen af Vestbanen også ligger hos Region Syddanmark.

Jf. Transportministerens brev af 22. december 2010 J. nr. 2010-4902, er

”der ikke i Lov om trafikselskaber bestemmelser, der forhindrer, at en kommune kan medvirke økonomisk til driften af en privatbane, hvis den måtte ønske det. Det er dog en forudsætning, at der er tale om kommunalbestyrelser, som ved lovens ikrafttræden deltog i privatbaneselskaber, hvilket er tilfældet for Varde Kommune i forbindelse med Vestbanen.”

På den baggrund har Varde Kommune indgået aftale med Region Syddanmark om at betale et ikke-regulerbart driftstilskud til Vestbanen på 2,8 mio. kr. i 25 år fra 2012. Aftalen betyder også, at ”Kommunen medvirker til en langsigtet dækning af den risiko der er forbundet med driften af banen - defineret som forskellen mellem det årlige tilskudsbudget og det indeksregulerede basisbudget - med en andel på 38 % svarende til kommunens ejerandel af selskabet.”

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

Infrastrukturmæssigt har Varde Kommune nogle forpligtigelser ift. driften af Vestbanen ved at man ejer og vedligeholder:

- Overkørsel og overkørselsanlægget ved Boulevarden (varetages i praksis af Banedanmark som så fakturerer Varde Kommune)
- Ringkøbingvejbroen over banen i Varde
- Omfartsvejbroen ved Oksbøl/Hesselmed – overdraget fra det tidl. Ribe Amt
- Stitunnel fra Østparken til Nørregade i Oksbøl.

## Sydtrafik

Det er Sydtrafik som indgår kontrakter med jernbaneoperatører om udførelsen af offentlig passagertrafik på Vestbanen jf. Lov om Trafikselskaber.

Sydtrafik har derfor også det overordnede ansvar for passagertrafikken på Vestbanen, som udøves gennem de kontraktstyringsmuligheder der ligger i operatøraftalen med Arriva Tog A/S.

Sydtrafik modtager tilskuddene til Vestbanen fra Region Syddanmark og Trafikstyrelsen, og udbetaler disse til Arriva Tog A/S og Vestbanen A/S, samt andre driftsparter, f.eks. Rejsekortet eller Sydtrafik selv.

Sydtrafik fører tillige tilsyn med økonomien og administrationen i Vestbanen A/S jf. Lov om Trafikselskaber.

Sydtrafik har takstkompetencen på Vestbanen jf. Lov om Trafikselskaber. Det betyder, at Sydtrafik har det overordnede ansvar for billetpriser og billetteringsmetoder på Vestbanen. Sydtrafik har indgået en bruttokontrakt med Arriva, hvilket betyder, at alle billetindtægter tilfalder Sydtrafik. Modsat aftalerne med de andre privatbaner, tilfalder gevinsten ved øgede passagertal derfor trafikelskaber (Sydtrafik) og ikke privatbanens operatør (Arriva på Vestbanen). Der er dog i operatøraftalen med Arriva indskrevet en bonusmodel for tilgang af flere passagerer jf. aftale mellem Regionen og Sydtrafik.

Sydtrafiks rolle svarer til Trafikstyrelsens mht. udbud af passagertrafik, kontraktansvar og tilsyn med jernbaneselskaber på det statslige jernbanelanet.

For at fastholde og gerne udbygge samtrafikken mellem Vestbanen og Trafikstyrelsens trafik på Esbjerg-Varde strækningen, forventes Sydtrafik at udbyde trafikken på Vestbanen samtidigt med Trafikstyrelsens udbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland i 2018 eller 2020.

## Vestbanen A/S

En gruppe bevillingshavere (senere Vestbanen A/S) fik ved "Bekendtgørelse angaaende meddelelse af eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Nørre Nebel over Billum til Varde" af 5. oktober 1900 tildelt koncessionen på driften af Vestbanen. Denne lov er stadig gældende, men jf. loven udløb koncessionen i 1990. Dvs. at andre operatører kan ansøge Vestbanen A/S (infrastrukturforvalteren) om kanaladgang til at køre togtrafik på Vestbanen enten ifm. køb af offentlig passagertrafik eller som fri trafik.

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

Ribe Amt indgik i 2003 aftale med Arriva om at Arriva overtog de to roller som hhv. togoperatør og infrastrukturforvalter på Vestbanen, svarende til de roller DSB/Arriva og Banedanmark har på det statslige jernbanenet.

Vestbanen A/S ejer infrastrukturen på Vestbanen, men har indgået aftale med Arriva Tog A/S om at varetage den lovpligtige myndighedsrolle som infrastrukturforvalter.

Vestbanen A/S er et aktieselskab ejet af Sydtrafik (62 %) og Varde kommune (38 %) og drives efter de almindeligt gældende selskabsretlige regler.

Selskabet ledes af en bestyrelse på 5 mand, hvoraf 3 er udpeget af Sydtrafik og 2 af Varde Kommune jf. selskabets vedtægter. Selskabets direktion og administration vil årligt, i de næste tre år, udgøre ca. 1 årsværk.

Selskabets formål er ifølge vedtægterne:

*"at drive jernbanevirksomhed i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning og den for banen udstedte eneretsbevilling" og "rute- og lastbildrift, der kan drives af datterselskaber"*

Driftsmæssigt er Vestbanen A/S' opgaver i dag koncentreret om ejeransvaret for infrastruktur og togmateriel som f.eks.:

- Strategiplanlægning
- Projekter til forbedring af infrastruktur
- Udlejning af togmateriel, bygninger og infrastruktur til Arriva
- Løbende dialog med Sydtrafik og Arriva om infrastrukturforvaltning
- Sikre at infrastruktur og togmateriel vedligeholdes af kontraktholder (Arriva)
- Beslutning om ikke planlagt (og ikke kontraktmæssigt aftalt) vedligehold
- Selskabsadministration, budget og regnskab

## Arriva Tog A/S

Arriva Tog A/S har indgået en aftale med Sydtrafik om at udføre offentlig passagertrafik på Vestbanen, herunder standarder for det anvendte materiel og serviceniveau (fremtoningen af materiel, regularitet, etc.).

Arriva Tog A/S har samtidigt indgået aftaler med Vestbanen A/S om anvendelsen af Vestbanen A/S' infrastruktur til udførelsen af den offentlige passagertrafik på Vestbanen, samt vedligeholdelsen af den anvendte infrastruktur.

## Banedanmark

Banedanmark fik pr. 1. januar 2012 overdraget ejerskabet og ansvaret for Vejdirektoratets overkørselsanlæg ved de offentlige veje.



# Analyse af styring og drift af Vestbanen

Banedanmark har efterfølgende ved trafikaftalen af 11. juni 2012 fået tildelt 54 mio. kr. til en opgradering og udskiftning af de tekniske installationer for de sikrede overkørsler ved de offentlige veje på Vestbanen.

## **Opsummering**

Vestbanen A/S ejer infrastrukturen på Vestbanen jf. den oprindelige anlægslov.

Region Syddanmark bestiller og finansierer trafikken på Vestbanen jf. Lov om Trafikselskaber.

Sydtrafik indgår kontrakter om udførelsen af passagertrafik på Vestbanen og fastlægger billetpriser og billetteringsmetoder jf. Lov om Trafikselskaber.

Arriva Tog A/S udfører offentlig passagertrafik på Vestbanen jf. aftale med Sydtrafik og varetager infrastrukturforvaltningen på banen jf. aftale med Vestbanen A/S.

Varde Kommune har ikke noget lovpligtigt ansvar vedrørende driften på Vestbanen, men har indgået en aftale med Region Syddanmark om at yde et årligt driftstilskud til Vestbanen på 2,8 mio. kr. samt deltage i en evt. fremtidig langsigtet underskudsdekning svarende til kommunens 38 % ejerandel.

## **Ændret organisation eller arbejdsdeling?**

Behovet og mulighederne for en ændret organisation eller arbejdsdeling vurderes i det følgende ift. nogle af de historiske problemstillinger der har været omkring Vestbanen, og nogle af de potentielle fremtidige problemstillinger.

### **Standsningssteder**

Den endelige beslutning om hvilke standsningssteder der skal betjenes ligger hos Region Syddanmark som trafikbestiller, mens ansvaret for den praktiske udmøntning af bestillerkravet ligger hos Sydtrafik.

Regionsrådet har på sit møde 26. september 2011 taget beslutning om bevarelse/nedlæggelse af standsningssteder; "Spørgsmålet må afklares mellem Vestbanens ejerkreds under hensyntagen til en samlet optimering af områdets kollektive trafikbetjening".

Region Syddanmark har derfor med sin beslutning givet Varde Kommune en aktiv rolle ifm. bevarelse/nedlæggelse af standsningssteder på Vestbanen. Beslutningen relaterer sig til 7 specifikke standsningssteder, og er derfor kun en indikation om at regionen mener, at Varde Kommune har en rolle ift. en samlet optimering af områdets kollektive trafikbetjening.

Efter et møde mellem Sydtrafiks bestyrelse og politiske repræsentanter fra Varde Kommune enedes man om at nedlægge 3 standsningssteder.

Er problemstillingen derimod om der skal opføres et nyt standsningssted, er det Vestbanen A/S som ejer af infrastrukturen og efter aftale med trafikudbyderen Sydtrafik, der skal beslutte at opføre et nyt standsningssted. Vestbanen A/S vil være bygherre ved opførelsen af et nyt standsningssted. I praksis bør Vestbanen A/S, i overensstemmelse med sine vedtægter, generelt

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

være positivt stemt for udviklingstiltag på banen, i fald der følger finansiering med udviklingsønsket.

## **Perronafstande**

Som ejer af infrastrukturen på Vestbanen er det Vestbanen A/S der er ansvarlig for, at perronerne opfylder de myndighedskrav der udstikkes af Trafikstyrelsen. Overholdes myndighedskravene, kan alt togmateriel godkendt til brug i Danmark køre på banen.

I den forgangne debat blev Varde Kommune forsøgt stillet til ansvar for, at afstanden mellem tog og perroner var blevet øget med overgangen til de nye tog på Vestbanen. Umiddelbart kan man måske godt forstå, at kommunen (og Sydtrafik) som ejere af Vestbanen forsøges ansvarliggjort – det er en meget almindelig reaktion når offentlige instanser er involveret.

I bagklogskabens klare lys, kunne man måske mere klart have sendt ansvaret og forklaringsforpligtigheden videre til Vestbanen A/S. Og Vestbanen A/S kunne måske mere klart have påtaget sig rollen som ansvarlig for infrastrukturen. Dette ville også have været med til at klargøre de forskellige roller i sagen herunder, at Varde Kommunes ansvar ifm. Vestbanens drift er meget begrænset på trods af kommunes store interesse i banens drift.

## **Billetter**

Ansvaret for billetpriser og billetteringsmetoder er Sydtrafiks. Fastlæggelsen af billetpriser er omfattet af Sydtrafiks normale proces for fastlæggelsen af billetpriser og inddrager alle kommuner i Sydtrafiks område.

Problemstillingen på Vestbanen var omstillingen til en ny billetteringsmetode. Vestbanen var først til at overgå til rejsekortet i Sydtrafiks område da man ikke længere kunne anvende billetmaskiner i togene. De to hovedpunkter i forbindelse med overgangen var anskaffelsen af Rejsekort til (ældre) ikke IT-kyndige og billetter til turister<sup>1</sup>.

Igen blev Varde Kommune inddraget på trods af, at ansvaret lå et andet sted. Kommunen bidrog også til at afhjælpe problemet med inddragelsen af Borgerservice. Problemet kan opsummeres til at være et manglende beredskab til at afhjælpe en uventet problemstilling, samt en manglende proaktiv kommunikationsindsats overfor alle interessenter da problemstillingen var erkendt.

Det manglende beredskab vurderes at have været medvirkende til at forlænge og oppuste problemstillingen. Samtidig bemærkes, at kommunen igen blev forsøgt stillet til ansvar for noget man ikke er ansvarlig for, men har en stor interesse i fungerer uden problemer.

## **Passagertal**

Principielt er der ingen der er ansvarlig for, at passagertallene på Vestbanen øges eller fastholdes. Indirekte har alle interessenter dog en interesse i at passagertallene øges da det vil reducere de økonomiske driftsrisici forbundet med Vestbanen og – på den lidt længere bane – tilskudsbehovet.

Ansvaret for at det planlagte serviceniveau (kvaliteten) opretholdes ligger hos Sydtrafik. Ansvar for markedsføringen af den regionale og lokale kollektive trafik ligger hos Sydtrafik om end

---

<sup>1</sup> Debatten omfattede også i mindre grad SMS- og smart phone billetter der også var inkluderet i den "billetterpakke" der blev introduceret for Vestbanen.

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

specifikke markedsføringskrav skal aftales med bestilleren (Region Syddanmark). Ansvar for opfyldelsen af ønsket om at øge passagertallet på Vestbanen ligger derfor indirekte hos Sydtrafik.

Varde Kommune har en interesse i, at Vestbanen integreres optimalt i den lokale kollektive trafik, hvorfor kommunen er nødt til at være i dialog med Sydtrafik herom når købet af lokal kollektiv trafik og skolekørsel planlægges.

Det vurderes derfor, at ansvaret for øgede passagertal og markedsføringen af Vestbanen som udgangspunkt ligger hos Sydtrafik, men kun kan planlægges optimalt i en løbende fremadrettet dialog med Varde Kommune.

## **Samtrafik**

Der er ingen der på nuværende tidspunkt har et lovgivningsmæssigt ansvar for samtrafikken. Samtrafikken er en aftalemæssig udmøntning af et ønske hos primært Sydtrafik og Varde Kommune, om at have en direkte forbindelse fra Nr. Nebel til Esbjerg. Et ønske der også understøttes af Esbjerg Kommune.

Kontraktmæssigt har Sydtrafik og til dels Trafikstyrelsen ansvaret for at sikre, at Arriva overholder de aftalte forpligtigelser omkring samtrafikken. Vestbanen A/S har ansvaret for og stiller 2 togsæt til rådighed for samtrafikken jf. aftale ml. Trafikstyrelsen og Vestbanen A/S.

Den samtrafik der udføres i dag skal stadig optimeres. Største problemstilling er at sikre, at endnu flere afgang er direkte forbindelser mellem Esbjerg og Nr. Nebel end de knap 70 % der er direkte i dag.

Varde Kommune har intet formelt eller uformelt ansvar ifm. samtrafikken, på trods af en stor kommunal interesse i samtrafikkens succes ift. bosætning, pendlere og uddannelsessøgende.

Det vurderes derfor, at kommunens legitime interesser bedst varetages i en løbende fremadrettet dialog med Arriva og Sydtrafik.

## **Overkørsler**

Trafikstyrelsen arbejder mod at alle usikrede overkørsler i Danmark enten nedlægges eller sikres med alarm/blink eller vejbohm/blink for at øge jernbanesikkerheden. Samtidig ønsker Transportministeriet, at de ældre offentlige overkørsler moderniseres eller saneres.

For Vestbanen gælder, at Banedanmark er ansvarlig for de offentlige overkørsler og Vestbanen A/S for de private (i dag usikrede) overkørsler.

Disse to projekter vil påvirke Varde Kommunes borgere og i særdeleshed lodsejerne langs Vestbanen. Kommunen har et formelt ansvar som vejmyndighed ifm. projekterne, og vil derigennem kunne påvirke projekterne, herunder medvirke til at sikre en fornøden afvejning af hensynet til lodsejere og borgere.

Det vurderes, at kommunen bedst kan varetage sine interesser ved at sikre en intensiv løbende dialog med Vestbanen A/S. Den endelige beslutning om projektet forventes at blive overdraget til statens ekspropriationskommission efter indstilling fra Vestbanen A/S's bestyrelse.

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

Ud over dialogen med Vestbanen A/S vil kommunen ved en eventuel ekspropriationskommissionens behandling af projektet kunne fremføre lokale interesser, som kan indgå i det endelige grundlag for kommissionens beslutninger om projektet.

## **Nærbane**

Sydtrafik, samt Esbjerg og Varde Kommune, har igangsat en analyse af potentialet for en nærbane Oksbøl-Varde-Esbjerg-Ribe.

Vigtige elementer i at kunne realisere en nærbane vil være et øget trafikløb samt potentielt en opgradering af en eller flere elementer af Vestbanens infrastruktur (f.eks. skinner eller krydsningsstationer).

Da Region Syddanmark er trafikbestiller og har finansieringsansvaret for Vestbanen, vil en nærbane ikke kunne realiseres uden regionens involvering. Der vil mellem 2020 og 2030 alligevel opstå et behov for modernisering af infrastrukturen, da dele af den på det tidspunkt vil være udskiftningsmoden. Derfor vil der for visse elementer kun være tale om en evt. fremrykning af investeringer der alligevel skulle afholdes inden for en overskuelig periode.

Det vurderes, at en tidlig og løbende inddragelse af Region Syddanmark vil være den bedste måde at sikre et positivt forløb for etableringen af en nærbane såfremt kommunen mener, at der er basis for en sådan.

## **Nye styringsmodeller**

Den ovenstående analyse af de roller aktørerne på Vestbanen har og deres arbejdsdeling ifm. tidligere og fremtidige problemstillinger viser, at Varde Kommunes formelle indflydelse på driften af Vestbanen er begrænset.

Analysen viser ligeledes, at Varde Kommune har en betydelig og legitim interesse i driften af Vestbanen ift. en optimering i kommunens kollektive trafik, bosætning og uddannelser, samt borgernes påvirkning af banens drift og projekter (f.eks. øget togfrekvens eller lukning af offentlige overkørsler og driftsoverkørsler).

Kommunens ejerrolle er formelt begrænset til aktionærrollen og dermed til udøvelse på Vestbanen A/S' ordinære og ekstraordinære generalforsamlinger.

Det er derfor forvaltningens vurdering, at kommunal indflydelse på Vestbanens drift skal udøves gennem løbende dialog med interessenterne. For at styre denne dialog, og for at klargøre kommunens interesse i Vestbanens drift, vurderer forvaltningen, at man med fordel kan udarbejde en kort og klar "Ejer- og interessentstrategi for Vestbanen".

Formålet med strategien skal være bredere end en snæver udøvelse af kommunens ejerrolle i Vestbanen A/S. Strategien skal også klarlægge den rolle, som kommunen ønsker at have og udøve for at påvirke den fremtidige drift af Vestbanen f.eks. gennem etableringen af et antal dialogfora.

For at sikre, at ejerne arbejder hen imod de samme langsigtede mål for Vestbanen vurderes det, at Varde Kommune og Sydtrafik med fordel kan udarbejde en fælles vision for Vestbanen.

# Analyse af styring og drift af Vestbanen

Forvaltningen vurderer desuden, at Sydtrafik bør opfordres til at udarbejde en markedsføringsplan for Vestbanen. Vestbanen udgør en betydelig investering i den kollektive trafik i kommunen og der bør derfor være løbende opmærksomhed på, at udnyttelsen af denne investering maksimeres.

Konkret anbefaler forvaltningen at:

1. Varde kommune og Sydtrafik anmoder Vestbanen A/S om at udarbejde en fælles visionsplan for selskabets ejere. *Skribent: Vestbanen A/S.*
2. Varde Kommune udarbejder en "Ejer- og interessentstrategi for Vestbanen" der tager udgangspunkt i Varde Kommunes og Sydtrafiks fælles visionsplan. *Ansvarlig: Varde Kommune.*

Hovedelementer i "Ejer- og interessestrategi for Vestbanen" kan bla. være følgende:

- Varde Kommune arbejder for, at der udarbejdes en markedsføringsplan for Vestbanen. Indhold og mulig revision af planen vurderes én gang årligt på det politiske dialogforum. *Ansvarlig for udarbejdelsen: Sydtrafik.*
- Varde Kommune arbejder for, at kommunen på lige fod med den anden aktionær, har en administrativ tilforordnet der deltager i Vestbanen A/S' bestyrelsesmøder med taleret. *Ansvarlig: Varde Kommune.*
- At der skabes tre dialogfora
  - Årligt åbent interessentforum, hvor Vestbanen A/S og dens aktionærer, samt Arriva fremlægger "året der gik", planer for det følgende år og visionerne på den lange bane, samt inviterer til dialog med de fremmødte. Ud over en åben invitation forventes de inviterede at være de berørte udviklingsråd, forbrugerråd, forening til Vestbanens bevarelse. *Arrangør: Vestbanen A/S, Sydtrafik eller Varde Kommune.*
  - Årligt politisk dialogforum mellem Region Syddanmark, kommunens Udvalg for Plan og Teknik, samt Sydtrafiks og Vestbanen A/S's bestyrelse. Formålet er at drøfte vision og fremadrettede tiltag, samt status for drift og planer. *Arrangør: Sydtrafik.*
  - Halvårlige administrative møder ml. Varde Kommune, Sydtrafik, Region Syddanmark, Arriva og Vestbanen. Formålet er primært at drøfte driftsstatus, men også at diskutere visioner og planer. *Arrangør: Sydtrafik.*
- Vestbanen inddrages aktivt i kommunens Planstrategi og kommuneplanlægning. *Ansvarlig: Varde Kommune.*

Forvaltningen bemærker ligeledes, at ovenstående anbefalinger vil kræve, at Varde Kommune og de involverede interessenter afsætter de fornødne ressourcer til at implementere tiltagene på både kort og lang sigt.