

0 Resumé og konklusioner

Denne screeningsanalyse vurderer potentialet for en nærbane på strækningen Ribe-Esbjerg-Varde-Oksbøl, der binder de største byer sammen i Esbjerg og Varde Kommuner. De fem største byer på Nærbanen har over 100.000 indbyggere tilsammen.

Overordnet viser analyserne, at Nærbanen er et samfundsøkonomisk godt projekt.

I den første del af analysen er den kollektive trafik med fokus på banetrafikken analyseret. Der er stor intern pendling i de to kommuner, således både bor og arbejder næsten 70.000 borgere inden for de to kommuner. Banebetjeningen består af IC-tog, Re-tog og Vestbanen.

Vestbanen er i 2012 begyndt at køre til Esbjerg på de fleste afgang i stedet for som tidligere til Varde. Fra Ribe og Bramming skal der skiftes tog for at komme til Varde og Oksbøl. De enkelte baner har typisk 1-2 afgang pr. time på en hverdag i dagtimerne og færre afgang aften og weekends.

Nærbanen

En nærbane vil binde Vestbanen, banerne Varde-Esbjerg og Ribe-Bramming-Esbjerg sammen i et system og med faste afgangstider i dagtimerne. I Nærbanen vil en ny station Jerne i den østlige del af Esbjerg by være relevant, da denne station også tidligere har været vurderet at være i samfundsøkonomisk balance af Trafikstyrelsen.

Scenarier

Nærbanen er illustreret i Figur 0.1. Der er for Nærbanen opstillet tre scenarier:

- › **Scenarie 1: Gennemgående tog og faste minuttal** med faste afgangstider og halvtimesdrift på hverdage kl. 06-18 mellem Varde-Esbjerg-Bramming-Ribe og timedrift mellem Oksbøl-Varde. Også en ny Jerne st. etableres.
- › **Scenarie 2: Fast halvtimesdrift** som scenarie 1, udvidet med halvtimesdrift Oksbøl-Varde, hvor tog fra Skjern sammenkobles med Vestbanen (én gang pr. time).
- › **Scenarie 3: Fast 20 minutters drift** som scenarie 2, men med 20 minutters drift på hverdage kl. 06-18 i et S-togslignende koncept.



Figur 0.1 Nærbanen med dens stationer mellem Oksbøl-Varde-Esbjerg-Ribe.

Anlæg	<p>For disse tre scenarier er der simuleret køreplaner og vurderet de anlægsinvesteringer, der vil være nødvendige for at gennemføre det enkelte scenarie. Anlæggene vedrører primært hastighedsopgraderinger og - i scenarie 3 - også en stor skinnerelevning af Vestbanen, som alligevel bør gennemføres inden for 10-15 år, samt etablering af et dobbeltspor nord for Guldager. I scenarierne 1-2 etableres dobbeltspor umiddelbart syd for Bramming. Alle tre scenarier indeholder også anlæg af Jerne st. Endvidere kræver de tre scenarier hhv. 1, 2 og 3 ekstra togsæt.</p>
Fordele	<p>Fordelene ved at etablere Nærbanen er dels, at den vil fremme byudviklingsmulighederne omkring Nærbanens stationer, og dels at der med sammenbindingerne, mindre køretider og høj frekvens vil komme flere passagerer end i dag.</p> <p>Væksten i passagertallet er beregnet til hhv. 35 %, 44 % og 64 % i de tre scenarier. Hvis der kommer fremtidige restriktioner på brug af bilen - f.eks. økonomiske - kan ovennævnte passagerstigninger blive endnu større. Den gennemsnitlige køretidsforbedring er beregnet til 1,6-2,5 min. i de tre scenarier, mens den gennemsnitlige ventetidsforbedring er 1,6-8,4 min., størst i scenarie 3..</p> <p>En del af passagerstigningerne vil skyldes overflytninger fra biler og herved gavne miljøet og medvirke til mindre trængsel på vejnettet.</p> <p>En nærbane vil kunne medvirke til en koncentreret byudvikling langs det bybånd, som banen dækker.</p> <p>Nærbanen kan give et imageløft for den kollektive trafik i området - også når virksomheder, placeret omkring banen, skal søge arbejdskraft.</p> <p>Nærbanen vil både i anlægsperioden og gennem den øgede drift give flere arbejdspladser i det område, banen dækker.</p>
Driftsudgifter	<p>Nærbanen vil som følge af de flere passagerer give større indtægter, men disse øgede indtægter vil dog ikke kunne gøre Nærbanen driftsmæssigt rentabel, men medfører en større drifts- og vedligeholdelsesudgift på hhv. 0,9 mio. kr., 4,6 mio. kr. og 23,7 mio. kr. i årlige nettoudgifter i de tre scenarier.</p>
Samfundsøkonomi	<p>Til trods for nødvendige anlægsudgifter, indkøb af flere togsæt og øgede nettodriftsudgifter er de tre scenarier dog samfundsøkonomiske rentable som følge af passagerernes store tidsgevinster. Den interne rente for Nærbanen er beregnet til 5,2 %-8,5 % for de tre scenarier, alle over mindstekravet for et samfundsøkonomisk rentabelt projekt på 5 %. Det kan her nævnes, at den københavnske Metros nye Cityring (til ca. 20 mia. kr.) og den kommende letbane i Aarhus (til godt 1 mia. kr.) før beslutningen ikke var samfundsøkonomiske rentable, men gav en intern rente på hhv. 3,1 % og 1,7 %.</p>

Resultaterne er resumeret i Tabel 0.1.

Tabel 0.1 De vigtigste resultater af analysen.

2015 tal, 2012 priser	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
	Gennemgående tog og faste minuttal	Fast halvtimesdrift	Fast 20 minutters drift
Flere pass. pr. hverdag***	1.680	2.090	3.070
Flere pass. pr. år	505.000	628.000	921.000
Procentvis stigning	35 %	44 %	64 %
Flere indtægter i alt på Nærbanen mio. kr./år	10,6	13,2	19,3
Flere indtægter i den kollektive trafik* mio. kr./år	5,3	6,6	9,7
Sparet rejsetid pr. rejse i min. (køretid+ventetid)	3,6	6,3	10,9
Færre personture med bil pr. år**	253.000	314.000	461.000
Anlægsudgifter inkl. ekstra togsæt mio. kr.	102	149	344
Flere togsætkm pr. år	150.000	276.000	781.000
Større nettodriftsudgift mio. kr./år	0,9	4,6	23,7
Samfundsøkonomi, NNV over 50 år, 2012-priser mio. kr./år	107	169	24
Intern rente for projektet	8,3 %	8,5 %	5,2 %

* Halvdelen af de nye indtægter kommer fra passagerer, der ikke kørte kollektiv trafik før, den anden halvdel fra tidligere buspassagerer.

** Der er regnet med at halvdelen af de nye passagerer kommer fra bil.

*** I dag er der ca. 4.460 pass./dag, som er fremskrevet til ca. 4.810 pass./dag i 2015 (0-alternativet). Antallet af passagerer er både de interne rejsende og de, der rejser til og fra Nærbanen (f.eks. Skjern-Esbjerg).

Analyserne viser således klart, at en nærbane giver store fordele for passagererne, er samfundsøkonomisk rentabel og kun betyder svagt øgede driftsudgifter til den forbedrede service (dog noget mere i driftsudgifter i scenarie 3).

Et start-scenarie

De tre scenarier kræver alle hastighedsopgraderinger på dele af banenettet for at skabe hurtigere rejser. Trafikstyrelsen vil derfor pege på, at disse scenarier i givet fald først gennemføres efter signalprogrammets udrulning i området, dvs. efter 2020.

Inden da kan man i givet fald påbegynde Nærbanen, hvor banerne dels sammenbindes og dels får faste minuttal på hverdage kl. 06-18 med halvtimesdrift Ribe-Esbjerg-Varde og timedrift på Vestbanen og dels anlæg af Jerne st. Der opnås således de samme fordele som scenarie 1, bortset fra at køretiderne er længere. Det kræver udelukkende en anlægsudgift på 25 mio. kr. til anlæg af Jerne st. og driftsudgiften forventes at kunne holdes inden for en merudgift på 1-3 mio. kr./år.

Man kan derfor opdele nærbane-projektet i tre etaper:

- > Etape A er start-scenariet med sammenbinding og etablering af Jerne st.
- > Etape B kunne være scenarie 2 med halvtimesdrift også på strækningen Oksbøl-varde.
- > Etape C er scenarie 3's "S-togslignende" 20 minutters drift.

En mulig tids- og investeringsplan er vist i Figur 0.2. Denne plan betyder også, at den store renovering af Vestbanen kan afvente til den alligevel skal renoveres, nemlig om 10-15 år.

	Togsæt mio. kr.	Ny Jerne st. mio. kr.	Bramming- Ribe mio. kr.	Ribe- Skærbæk mio. kr.	Dobbeltspor 700 m Bramming mio. kr.	Varde- Tistrup mio. kr.	Krydsning Varde Vest mio. kr.	Varde- Oksbøl mio. kr.	Guldager mio. kr.	I alt mio. kr.	Tidsplan i år fra beslutning			
											1-4	5-8	9-12	13-16
Etape A	0	25	-	-	-	-	-	-	-	25	■■■■■	■■■■■		
Etape B	52	-	18	21	12	16	5	-		124		■■■■■	■■■■■	
Etape C	26	-	-	-	-	-	-	95	128	249			■■■■■	■■■■■
I alt	78	25	18	21	12	16	5	95	128	398				

Anlæg ■■■■■
Drift ———

Figur 0.2 En mulig tids- og investeringsplan for Nærbanen. Prisniveau 2012.

Det skal bemærkes, at den samlede udgift for etaperne A-C er 398 mio. kr., som er højere end scenarie 3's 344 mio. kr. Det skyldes, at der er anlæg i etape B, som der ikke er behov for i etape C. Går man derfor direkte fra etape A til etape C, kan der spares 54 mio. kr., men til gengæld får man ikke halvtimesdrift på strækningen Oksbøl-Varde, før etape C etableres.

I forbindelse med elektrificeringsprojektet skal broen over jernbanen ved Storegade nedrives og genetableres i 2014 eller 2015, så der i en periode over en sommer ikke kører tog. Hvis Nærbanen besluttes, kan de første arbejder med etablering af Jerne st. med fordel ske i denne periode.

Det videre arbejde

Den nedsatte styregruppe og arbejdsgruppe har også forelagt operatørerne ARRIVA og DSB, samt infrastrukturforvalteren Banedanmark screeningsanalysens resultater. Også disse interessenter finder Nærbaneprojektet spændende.

Hvis det på baggrund af screeningsrapporten besluttes at gå videre med Nærbanen, vil næste skridt være en detailundersøgelse af ét eller flere af scenarierne. I en sådan undersøgelse skal man bl.a. nærmere vurdere Nærbanens konsekvenser på den landsdækkende IC- og Re-togtrafik, ligesom de nødvendige anlægs- og driftsudgifter skal detaljeres.