

Banedanmark  
Direktionssekretariatet  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

Ref.nr.: 17051276\_BDK /sh  
Tønder, 21. maj 2017

Styregruppen STTS  
Ulriksalle 58 A  
6270 Tønder  
Denmark

Tlf.: +45 2031 9697  
Fax: +45 3514 2814

Web.: [www.stts.dk](http://www.stts.dk)  
Mail.: [stts@stts.dk](mailto:stts@stts.dk)

## Hørings svar

*Nærværende høringssvar refererer til det af Banedanmark udsendte høringsbrev, dateret 27. marts 2017 "Høring om en eventuel nedlæggelse af Tønder-Tinglev banen", samt udsendt brev, dateret 6. april 2017, om forlængelse af svarfrist.*

STTS blev dannet i juni 2011 og har begyndelsen arbejdet målrettet for reaktivering af jernbanedriften mellem Tønder og Tinglev. STTS er en kombineret arbejdsgruppe og et styringsorgan bestående af repræsentanter for virksomheder inden for bl.a. jernbanedrift og erhvervsudvikling. Endvidere er der til STTS knyttet en række personer med teknisk og fagspecifik viden omkring jernbanedrift og produktudvikling. Målet for STTS er i første omgang reaktiveringen godstrafik på Tønder-Tinglev banen og på et senere tidspunkt, hvis mulighederne tillader det også en reaktivering af persontrafikken.

Som det vil fremgå at nærværende høringssvar er der grundlag for at genoprette godstrafikken på Tønder-Tinglev banen. En væsentlig udfordring for at reaktivere driften på banestrækningen handler i bund og grund om vilje til at erkende denne realitet, mod til at "tænke ud af boksen", se og anerkende de muligheder der ikke umiddelbart ligger lige for.

STTS er og har været i kontakt med mange virksomheder langs hele den jyske vestkyst fra Lemvig kommune i nord over Esbjerg til Tønder og Aabenraa kommuner i syd, som alle ser muligheder for transport via jernbane, hvis/når Tønder-Tinglev-banen reaktiveres. Noget af det absurde ved den aktuelle situation er, at der alene i Tønder kommune er potentielle godsmængder, der langt overstiger de minimums mængder der er nødvendige for at kunne begrunde en reaktivering af Tønder-Tinglev banen som godsbane.

De erfaringer som STTS gennem årene har gjort er identiske med det der anføres i Grontmilj|Carl Bro-rapporten fra 2009, at det er vanskeligt at fremskaffe kunder til en banestrækning, der er spærret. Hvad der ydermere besværliggør at få Tønder-Tinglev banens betydning tydeliggjort er, at der er næsten ensidigt fokus på udfordringer frem

for at vægte et fokus på de realistiske muligheder og det vækstpotentiale der knytter sig til Tønder-Tinglev banen. Dette har igen en negativ effekt med hensyn til at rejse en politisk forståelse og opbakning, qua den omstændighed, at det er forbundet med de nævnte vanskeligheder med hensyn til at kunne påvise dokumenterbare transport-ønsker eller behov.

## Hvorfor bevare Tinglev-banen

---

For STTS er det magtpåliggende at understrege betydningen af, at Tønder-Tinglev banen bliver tænkt ind i en større regional sammenhæng, der rækker langt ud over lokale interesser og udviklingspotentialer i Tønder og Aabenraa kommuner. En stærk og fleksibel jernbaneinfrastruktur vil have en vital betydning for udvikling og vækst.

STTS anskuer Tønder-Tinglev banen ud fra forskellige perspektiver eller tilgange, når det handler om en forståelse af de områder, en aktiv bane mellem Tønder og Tinglev vil være vækstunderstøttende i forhold til.

- For det første vil en aktiv jernbane mellem Tønder og Tinglev være en katalysator for yderligere vækst og sammenhængskraft i grænseregionen, fra Tønder til Sønderborg.
- For det andet vil en aktiv Tinglev-bane betyde at det sydvestlige Jylland vil være mere attraktivt for industri- og produktionsvirksomheder, samt være understøttende for eksportvirksomheder.
- For det tredje vil en aktiv Tønder-Tinglev bane betyde, at der åbner sig helt nye muligheder for både industrien og transportsektoren. Med denne bane vil der kunne åbnes en livslinje for hele den jyske vestkyst (Thyborøn til Tønder) med forbindelse til terminalen i Padborg.
- For det fjerde vil Tinglev-banen udgøre en vigtig faktor når det kommer til at sikre import/eksport, at der er driftssikkerhed og stabilitet hvad angår jernbanetrafikken i tilfælde af uheld. Dette blev med al tydelighed demonstreret den 29. november 2012, hvor jernbanetrafikken var blokeret som følge af afsporingen ved Farris-Sommersted. Havde Tinglev-banen på dette tidspunkt været brugbar, ville mange forsinkelser og problemer havde været undgået.

## Kapacitetsproblemer

---

De nuværende - og ikke mindst kommende - kapacitetsudfordringer på både landevej og jernbanenettet betyder, at der er behov for at tænke i nye baner for at kunne sikre den nødvendige kapacitet, mobilitet og fleksibilitet i forhold til godstransport til og fra Danmark. Dette gælder ikke mindst i forhold til den jyske korridor, som går gennem både Aabenraa og Tønder kommuner. Tønder-Tinglev-banen vil allerede i en nærmere fremtid vil kunne udgøre en vigtig tværgående jernbaneforbindelse, som del af en vigtig transportkorridor for industri og erhvervsliv langs hele den jyske vestkyst, fra Tønder til Thyborøn.

Undersøgelser viser, at vækst i trafikmængden på 2-3% i mange tilfælde kan betyde en øget trafiktrængsel på op til 10% årligt på visse strækninger. De vækstrater vi i Jylland står over for i de kommende årtier når det gælder godstransport er mange gange større og her er det ikke tilstrækkeligt med et ensidigt fokus på vejnettet. Jernbanen er en nødvendighed og det er også i denne henseende at man skal se og vurdere Tønder-Tinglev-banens betydning og berettigelse.

Infrastrukturkommissionen skrev tilbage i 2008 i sin 2030-redegørelse:

*»Transport-efterspørgslen på statsvejnettet forventes frem mod 2030 samlet at stige med ca. 70 pct., svarende til en gennemsnitlig årlig stigning på 2,2 pct. Der er tale om en lavere vækst, end man har set i de seneste år, men samtidig en vækst der vil ske på et over-ordnet vejnet, hvor der på en række centrale strækninger allerede i dag opleves trængsel i spidsbelastningsperioder.«*

- Lokalt kan blot nævnes E45 og den trafik-belastning der allerede nu opleves med næsten daglig kødannelse og uheld.

## Miljø og trafiksikkerhed

---

En genopretning af jernbanedriften på Tinglev-banen vil have mærkbar positiv på miljøet og trafiksikkerheden. Tinglev-banen vil med sin placering bidrage til nye muligheder for en øget flytning af gods fra landevej til jernbane.

At flytte gods mere gods fra landevej til jernbane vil ud over at bidrage til mindre slid på vejnettet også have en ikke uvæsentlig betydning i forhold til trafiktæthed og risici for ulykker.

Yder mere, mere gods fra landevej til jernbane vil også have en meget markant betydning i forhold til miljøbelastning og Co2-udledninger. – Se vedhæftet bilag.

## Vildledende oplysninger omkring Tønder-Tinglev banen

---

Noget af det, som – desværre – har bidraget til en udbredt modvilje til at forholde sig til de potentialer, der anknytter sig til en aktiv Tønder-Tinglev bane er de – efter STTS's opfattelse – mere eller mindre bevidst fremførte vildledende oplysninger omkring banen, oplysninger som – igen efter STTS's opfattelse – alene har til formål at fremme en endelig lukning af banen. Naturligvis håber vi, at vi tager, fejl hvad dette angår, men tanken er vanskelig at afvise, når man ser på flere af de eksempler på vildledende informationer der er blevet fremført fra Banedanmarks side.

Et eksempel på dette kan læses på side 2 i det af Banedanmark udsendte høringsbrev, dateret 27. marts 2017.

*»De sikrede overkørselsanlæg har, i det omfang de er intakte og funktionsdygtige, et sikkerhedsniveau svarende til, da strækningen blev lukket for passagertrafik. Den største tilladte hastighed på strækningen var på daværende tidspunkt 75*

*km/t. Alle overkørselsanlæg er derfor dimensioneret til 75 km/t med de dertilhørende lukketider for vejtrafikken.»*

Man kan få den opfattelse, at der vil være et behov for en hastighed på mere end 75 km/t, hvilket ikke er tilfældet, hvad enten der ville være tale om godstransport eller passagertrafik. Der antydes et problem, som reelt ikke er eksisterende.

*»Sporskifterne til Tønder-Tinglev banen er både i Tinglev og i Tønder blevet fjernet og erstattet af sporrammer. Der er derfor ingen forbindelse til jernbanelinjen hverken i Tinglev eller i Tønder.*

Man kan med god ret spørge, hvorfor det er nødvendigt med denne information, men mindre det er for at miskreditere mulighederne for en reaktivering af banestrækningen. I denne forbindelse er det værd at bemærke, hvad Transportministeriet i et brev til STTS skrev den 10. december 2013: *”Det er en relativ enkel sag at indlægge nye sporskifter, hvis dette skulle blive aktuelt.”*

Interessant er det også, at Banedanmark over for Transportministeriet har oplyst, som det fremgår af samme brev: *”Begge sporskifter er/var i så dårlig stand, at de ikke ville kunne bruges, hvis Tønderbanen skulle genåbnes.”* Dette er korrekt hvad angik sporskiftet i Tinglev, som var helt nedslidt. Hvad angår sporskiftet i Tønder var det ikke korrekt. I den tekniske del af Grontmij|Carl Bro-rapporten fra 2009 fremgår det, at sporskiftet intet fejlede, at det var uden anmærkninger.

*Flere steder i Tønder Kommune er overkørslerne blevet asfalteret over, eller sporrammerne i overkørslerne er blevet fjernet af hensyn til en sammenhængende vejbelægning.»*

Der er tale om to overkørsler i Tønder by (overkørslerne 128 og 129) som ganske rigtigt er asfalteret over, men for begge overkørsler gælder det, at der er lagt et gummi-granulat i sporene, således at de uden problemer og hurtigt kan renses og bringes i anvendelse.

Hvad angår en sporramme der er fjernet, så er der kun tale om ét sted, hvor det er tilfældet, ved den overkørsel der krydser omfartsvejen A11 (overkørsel 126a), hvilket var foranlediget af et krav fra Trafikstyrelsen til Banedanmark om at signalanlægget skulle bringes i en sådan stand, at det var tydeligt for bilisterne, uagtet at banen ikke var i drift.

I øvrigt henvises til bilag, kopi af artikel i Nordisk Järnbane Tidskrift.

## Anbefaling

---

At Tinglev-banen som minimum opretholder sin nuværende status som spærret, fx for en 10-årig periode,

- så det er muligt arbejde videre med de muligheder der pt og de projekter der pt søges realiseret.
- at man ikke ender i en situation med at nedlægge en bane, som senere viser sig at være nødvendig for at kunne imødekomme fremtidigt transportbehov.

At der foretages vurderinger af muligheden for at en reaktivering af Tønder-Tinglev banen kan ske som et OPP-projekt.

- Så tidligt som i 1996 fremlagde Scandic Rail Partners et OPP-projekt for Transportministeriet og som blev positivt modtaget, et projekt som demonstrerede, at der med Tønder-Tinglev banen er et uudnyttet vækst- og udviklingspotentiale, som blot venter på at blive bragt i anvendelse.

Med venlig hilsen



Søren Bo Rødgaard Henriksen  
Projektleder

## Bilag

---

Vedhæftet dette høringssvar er følgende bilag:

- Besigtigelsesrapport vedr. Tinglev-banen, udarbejdet af STTS (2013)
  - 3 bilag til rapport
- Artikel fra Nordisk Järnbane Tidsskrift, nr. 5, 2013
- Slutdokument fra STTS seminar 17. juni 2014
- Fakta vedr. Tinglev-banen – inkl. transportkort.