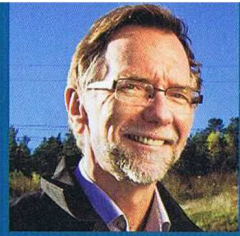


# NJT

## Nordisk Järnbane Tidskrift

NR 5 • DECEMBER 2013 • ÅRGÅNG 139



”Follobanen blir en prototype i Norge, og vi har lagt stor vekt på å luke ut alle usikkerhetspunkter.”

Erik Smith,  
prosjektleder



**Rustad station ska få fler att ta tåget till flyget**

DANMARK: **Regionstog gör digital resa** FINLAND: **Ringbanans första station klar**

NORGE: **Kraftig ökning av tågresenärer** SVERIGE: **Stort intresse för järnvägmässan**



Arbejdet med at få reaktiveret den spærrede Tinglev-bane for godstrafik demonstrerer, at det til tider er en Sisyfos-lignende kamp at få mere gods over på jernbanen, endsig blot have muligheden for dette. Nærværende artikel er skrevet på baggrund af de oplevelser og erfaringer Styregruppen STTS har gjort i de forløbne to år.

# Gods på jernbane – afvikling efter salami-metoden?

**D**et aktuelle arbejde for at få Tinglev-banen reaktiveret har en forhistorie tilbage til 1997, da det første danske private jernbaneselskab (Privat Banen Sønderjylland) blev dannet og fik sin base i Tønder. I begyndelsen måtte PBS kun køre transnationalt, men dette blev forholdsvis hurtigt udvidet til også at omfatte nationale transporter.

I begyndelsen af 1998 lykkedes det Privat Banen Sønderjylland, at få gennemtvunget en renovering på en kortere del af strækningen ved Tønder, således at man kunne drive godstrafik mellem Tønder–Tinglev–Sønderborg. Denne trafik ophørte imidlertid i 2002 og siden har banen været spærret. Alle former for vedligehold af banen blev indstillet med udgangen af 2002.

I 2004 gennemførte Scandic Rail Partners



Skribenten Søren Rødgaard Henriksen, projektleder STTS.

en besigtigelse af Tinglev-banen, hvor det blev vurderet, at banen kunne gøres klar til kørsel med godstog (40 km/t, 20t akseltryk) for godt 2.5 mill. dkr. To år senere, i 2006, anslår tyske Spitzke Group, at det vil koste godt 4 mill. dkr., at gøre banen klar til 40 km/t med fuldt akseltryk. I samme periode havde Banedanmark vurderet, at en det ville koste enten 36 eller 80 mill. dkr.

at gennemføre enten en delvis renovering eller en fuld sporombygning.

## Banedanmark ønsker banen nedlagt

I 2009 offentliggør Grontmij|Carl Bro sin screeningsanalyse vedr. havneforbindelser og restbaner. Heraf fremgår det, at en renovering af Tinglev-banen antages at ville koste minimum 250 mill. dkr.

I slutningen af 2009 og begyndelsen af 2010 er der kontakt mellem Banedanmark og Scandic Rail Partners med henblik på en genoptagelse af driften på Tinglev-banen. Af forskellige grunde fører dette ikke til noget og af intern korrespondance i Banedanmark fremgår det, at Banedanmark ønsker Tinglev-banen helt nedlagt ved udgangen af 2011.

I sommeren 2011 bliver Styregruppen STTS etableret og arbejdede fra begyndelsen med et pressende krav om at tilvejebringe de nødvendige aftaler om godstransporter, at kunne påvise Tinglev-banens berettigelse. Endvidere, var det nødvendigt at undersøge muligheden for en begrænset renovering af banen, som over en kortere periode kunne dokumentere banens berettigelse.



For at få et aktuelt og realistisk indtryk af Tinglev-banens tilstand gennemførte STTS i efteråret 2012 en grundig besigtigelse af banen. Resultatet af besigtigelsen er dokumenteret i en omfattende og meget detaljeret rapport (maj 2013).

Besigtigelsesrapporten godtgør, at både en "discount"-renovering eller fuldstændig renovering af strækningen kan gøres væsentligt billigere end det prisniveau som fx er oplyst ved Grontmij|Carl Bro rapporten fra 2009 på mere end 250 mill. dkr. De beregninger som STTS har modtaget på baggrund af besigtigelsen af banen viser, at en minimumsrenovering vil kunne gøres for ca. 11 mill. dkr. (eksl. overkørsler) og en fuld renovering vil kunne gennemføres for cirka 85–90 mill. dkr. (eksl. overkørsler).

Som det fremgår af ovenstående er der et stort spænd mellem de prisniveauer, der opgivet fra Banedanmark og de priser der kan indhentes fra andre leverandører af infrastruktur, hvilket må give anledning til undren – og ikke kun hos STTS.

Den første væsentlige udfordring for at sikre

## FAKTA

Styregruppen STTS blev etableret i juni 2011 af en række enkeltpersoner og virksomheder, som havde det fælles mål

at få reetableret jernbanedriften på Tinglev-banen. Styregruppens hovedformål er at få genåbnet banen for godstrafik, på længere sigt at få etableret persontrafik mellem Tønder og Sønderborg.

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







FOTO: J-BOG

en fremtidig godsdrift på Tinglev-banen, opstår da Banedanmark i september 2011 fjerner sporskiftet, som forbandt indløbssporet fra Tinglev-banen til Tønder station. STTS gør indsigelse mod dette, fordi Banedanmark ved at demontere en så vital del af infrastrukturen i realiteten påbegyndte en de facto nedlæggelse /afvikling af Tinglev-banen.

#### Omfattende skader

Den næste udfordring opstår i forlængelse af det møde STTS og Banedanmark afholdt den 31. okt. 2011. Mødets formål var at opnå en afklaring af, hvilke aktuelle muligheder der er, dels for en reaktivering af Tinglev-banen, dels aktuelle muligheder for godstransport til/fra Tønder Station. Ved mødet bliver det oplyst, at der er adgang til de 3 opstillingsspor, samt adgang til læsserampen.

Den 18. nov. 2011 besigtiger Banedanmark og STTS i fællesskab opstillingssporene og læsserampen. Banedanmark oplyser allerede 3 dage senere, at et centralt sporskifte nu er blevet spærret. Denne spærring betyder, at læsserampen ikke kan anvendes, samt en meget be-

grænset adgang til de 3 opstillingsspor (max 80 meter pr stamme).

Banedanmark oplyser adspurgt, at det vil koste cirka 550 000 dkr. at gøre det spærrede sporskifte brugbart. Efterfølgende indhenter STTS et tilbud hos en tysk jernbaneentreprenør, som vil foretage den samme renovering for 20 000 euro eller cirka 150 000 dkr.

De næste større udfordringer viser sig i forbindelse med besigtigelsen af Tinglev-Banen, som STTS gennemførte den 18. og 19. oktober 2012.

**Potentielle kunder til Tinglevbanen giver stort set samstemmende svar, at de ser fordele ved at anvende banen, men tilkendegiver samtidig, at der mangler en tydelig politisk vilje og opbakning til godstransporten på jernbane.**

I forbindelse med nedpløjning af lysleder-kabel til det nye signalsystem, der ikke har noget med Tønder-Tinglevbanen at gøre, er sikkerhedsafstanden til sporet ikke overholdt, hvilket medfører omfattende skader på infrastrukturen. Ved opfølgning på disse skader erfarer STTS, at man hos Banedanmark efter det oplyste var villige til at løbe risikoen, da man ikke forventer Tinglev-banen genåbnet. Konsekvensen er, at hele lyslederkablet mellem Tønder og Tinglev skal nedgraves på ny ved en reaktivering af Tinglev-banen, da det stort set



► på hele strækningen ikke er nedlagt i overensstemmelse med gældende normer/standarder.

Ydermere, i forbindelse med anlæg af den ny nord-syd-gående gasledning ved Tinglev, blev der foretaget en fuld gennemgravning af tracéen over en strækning på cirka 30 meter. Efterfølgende blev tracéen ikke genoprettet på den foreskrevne måde, herunder med kun delvis anvendelse af godkendte materialer. Efterfølgende erfarer STTS, at Banedanmark efter det oplyste tilsyneladende ikke vil gøre erstatningskrav gældende over for entreprenøren, dels for ulovlig gennemgravning, dels for ikke at have genopbygget tracéen i forhold til gældende normer.

Skaderne efter nedpløjningen af lyslederkablet og gennemgravningen af tracéen er for begge vedkommende dokumenteret fotografisk og efterfølgende sendt til Banedanmark.

Den seneste udfordring er, at Banedanmark fastholder at sporskifte og indløbssporet til Tinglev-banen i Tinglev vil blive fjernet inden for den nærmeste fremtid, på trods af flere indsigelser, senest i oktober 2013.

## Mangler politisk vilje

I løbet af hele 2012, samt her i 2013 har STTS gennemført en række møder med virksomheder og politikere for at få skabt fornyet fokus på Tinglev-banen og dens betydning som godsbane for erhvervs- og industriudviklingen i grænseregionen.

Potentielle kunder til Tinglevbanen giver stort set samstemmende svar, at de ser fordele ved at anvende banen, men tilkendegiver samtidig, at der mangler en tydelig politisk vilje og opbakning til godstransporten på jernbane, herunder tilgængelighed til banen og sikkerhed for, som en virksomhed udtrykte det, "at banen også er der om 10 år."

Blandt de lokalpolitikere og embedsmænd, som STTS hidtil har talt med er det de samme hovedargumenter de fremfører:

- At det er for dyrt at renovere banen.
- At der ikke er behov for banen.

Det billede der i denne henseende tegner sig er, – i forhold til de lokale politikere og em-

**Hvordan kan man overbevise potentielle kunder om at bruge banen, når det man ser, er en bane, der får liv til at forfalde og hele tiden præsenteres for et tilsyneladende veldokumenteret argument, at en renovering er for dyr?**

bedsmænd, at Tinglev-banen alene ses som "en lokal bane", og at man ikke ser Tinglev-banen som en del af en national intention om at få mere gods over på jernbanen.

Hvad angår argumentet, at det er for dyrt at renovere Tinglev-banen, er man nødt til at forholde sig til blandt andet følgende fakta:

- Tinglev-banen er kun spærret og Banedanmark har valgt ikke at vedligeholde banen, hvilket har medført omfattende bevoksnings-skader.
- Banedanmark har gennemført en systematisk fjernelse af alle komponenter til styring af sikringsanlæg ved overkørsler langs hele banen.
- Indløbssporet til Tønder er fjernet på trods af at det var relativt nyrenoveret og fuldt funktionelt, inkl. fjernstyring fra Esbjerg FC.
- At Banedanmark nu har til hensigt at fjerne det tilsvarende og fuldt funktionelle indløbsspor til banen ved Tinglev.
- At Banedanmark tilsyneladende bevidst har accepteret at nedgravning af lyslederkabel til nyt signalsystem ikke skete i forhold til gældende forskrifter, med omfattende skader til følge.
- At Banedanmark tilsyneladende har valgt at

ignorere de omfattende skader der er påført tracéen i forbindelse med anlæg af gasledning og vælger ikke gøre krav gældende over for skadevolder.

Disse forsømmelser og tilsyneladende bevidst accepterede skadesforøgelser indgår nu som en del af den argumentation, der anvendes til at godtgøre, at en renovering og reaktivering af Tinglev-banen ikke er økonomisk rentabel.

## Spærret, ikke nedlagt

Hvad angår behovet, er det spørgsmålet om "hønen eller ægget"! Hvordan kan man overbevise potentielle kunder om at bruge banen, når det man ser, er en bane, der får lov til at forfalde og hele tiden præsenteres for et tilsyneladende veldokumenteret argument, at en renovering er for dyr? Hvordan kan man skaffe kunder til en jernbane, der systematisk og kontinuerligt får demonteret vitale dele af sin infrastruktur? STTS er og har været i kontakt med flere potentielle godskunder, som mere end tydeligt demonstrerer et behov for godstransport via Tinglev-banen. De potentielle godsmængder er ganske store!

I STTS sidder vi med en oplevelse af, at der ikke er sammenhæng mellem det der er politisk besluttet og hvad man i Banedanmark og embedsværket anser som det rigtige at gøre. Tinglev-banen er spærret, ikke nedlagt, men oplevelsen er, at man tillader og indirekte fremmer en proces som går i mod den politiske intention om mere gods på jernbanen.

Erfaringerne viser også, at Banedanmark mangler normer for godsanlæg, da nuværende prisberegninger synes baseret på "forkromede" normer. Der er behov for en politisk konkret stillingtagen til problemstillingen. Det er ikke tilstrækkeligt alene at forholde sig til rapporter mv. udarbejdet af embedsværket, der er kendetegnet ved at mangle konkrete forslag til handling og som synes at mangle brud med vanetænkningen.

SØREN RØDGAARD HENRIKSEN  
projektleder, STTS

# NJT

Nordisk Järnbane Tidsskrift

NJT, Nordisk Järnbane Tidsskrift, ges ut av Forum för Nordiskt Järnvägs Samarbete (NJS). Medlemsbidningen utkommer med fem nummer per år i Danmark, Finland, Norge och Sverige NJS:n jäsenlehti ilmestyy viidesti vuodessa.

ISSN 0029-1382  
Upplaga: 3000

Ansvarig utgivare/Vastaava julkaisija:  
Mikael Prenler  
e-post: njt@precon.se

Redaktion/Toimitus:  
Mikael Prenler (huvudredaktör/  
päätoimittaja), Sverige  
tel: 070-524 24 61  
e-post: njt@precon.se

Njål Svingheim, Norge  
e-post: njal.svingheim@jbv.no

Jarl Borgman, Finland  
e-post: jaan.borgman@pp.inet.fi

Tommy Frost, Danmark  
E-post: tfr@moviatrafik.dk

Redaktionsadress/Toimituksen osoite:  
Mikael Prenler  
Kittåkers väg 16  
SE -784 55 Borlänge

Grafisk form, layout och repro/  
Ulkoasu, taitto ja jäljennöskuvauk:  
Mediabaren i Stockholm AB

Annonsor/Ilmoitusten hankkijat:  
Ronald Carlsson,  
tel +46 35 10 60 18  
e-post: ronald@rceffekt.se

Tryckeri/Kirjapaino:  
Sjuhäradsbygdens  
Tryckeri AB



Kommande nummer 2014/  
Seuraavat numerot 2014:  
1/2, 1/6, 4/6, 3/9, 3/12

Kontaktpersoner i NJS/  
NJS:n yhteyshenkilöt:

Danmark: Lars Lund  
e-post: njs@larslund.com

Norge: Gunnar Markussen  
e-post: gma@jbv.no

Sverige: Per Olof Lingwall  
e-post: per-olof.lingwall@trafikverket.se  
tel: +46 707 24 55 13

Finland: Viola Boström  
e-post: vbostrom@gmail.com  
tel: +358 40 552 33 23



NJS - Forum för  
Nordiskt Järnvägs  
Samarbete  
www.njsforum.com