



Maj 2013

Besigtigelsesrapport

Tønder – Tinglev – banen

Styregruppen
STTS

**Styregruppen STTS
Postboks 45
6270 Tønder**

Tlf.: 2031 9697

Fax.: 3514 2814

E-mail: stts@stts.dk

2013 © 91-440.com

European Railway Network

Indholdsfortegnelse

Indledning	6
Baggrund for besigtigelsen af Tinglev-banen	6
Formålet med besigtigelsen	7
Særlige præmisser	7
Tracé	9
Aktuel tilstand	9
Bemærkninger	9
Vandløb / grøfter	11
Aktuel tilstand	11
Foto dokumentation.....	11
Overkørsler & sikring	13
Aktuel tilstand	13
Sikring	18
Foto dokumentation.....	18
Broanlæg	20
Aktuel tilstand	20
Fotodokumentation.....	20
Skinner og sveller	22
Oversigt.....	22
Aktuel tilstand – skinner.....	23
Aktuel tilstand – sveller	23
Sporskifter	24
Ad. 4, sporskifte S6i, km 52,58	24
Ad. 5, Sporskifte 03b, km 67,73.....	24
Foto dokumentation.....	24
Bevoksning	26
Bemærkninger jævnført tidligere screeningsrapport (2009)	26
Aktuel tilstand – bevoksning	26
Foto dokumentation.....	26

Vurderinger og anbefalinger	28
Præmis for vurderinger og anbefalinger	28
Aktuelt vilkår for en genåbning af Tinglev-banen.	28
Krav til infrastrukturløsning ved godstrafik.....	28
Krav til infrastrukturløsning ved passagertrafik	29
Særlige udfordringer	30
Den politiske udfordring i grænseregionen.....	32
Realisering	35
Omkostningsniveau	37
Omkostningsvurdering i 2005 ved en minimal-løsning.....	37
Omkostningsvurdering i 2006	37
Omkostningsvurdering i 2013 - vilkår.....	37
Omkostningsniveau 2013 – fuld renovering	38
Omkostningsniveau 2013 – ”discount”-løsning	38
Forlængelse eller opgradering af ”discount” løsning.....	39
Prioritering og valg	40
Aktuelt godsbehov til Tinglev-banen.....	41
Aktuelle initiativer til fremme af jernbanedriften i grænselandet.....	41
Vurdering/overvejelser.....	42
Anbefaling.....	42

Bilag (vedlagt i CD-rom)

0. Denne rapport i digital udgave
1. Oversigt: Tinglev-banen, markeringer af overkørsler og vandløb
2. Oversigt: Overkørselsanlæg, foto
3. Oversigt: Broanlæg, foto

Indledning



Indledning

Nærværende rapport vedr. den spærrede strækning mellem Tønder og Tinglev (Tinglev-banen) er udfærdiget på baggrund af gennemført strækningssyn den 18. oktober 2012. Der er efterfølgende foretaget supplerende besigtigelser af udvalgte dele af strækningen.

Strækningssynet er gennemført fra indkørselssignalet til Tinglev station ved overkørsel 95 (markvej) til overkørsel 130 (Strucksalle), umiddelbart nord for Tønder H.

Strækningens nuværende tilstand tillader i ingen form for jernbanedrift.

Baggrund for besigtigelsen af Tinglev-banen

- Baggrunden for besigtigelsen af Tinglev-banen er et ønske om, at genåbne jernbanedriften mellem Tønder og Tinglev.
 - På kort sigt er målet, at godstrafikken genoptages.
 - På længere sigt er målet, at trafikken på strækningen udvides med persontrafik.
- Endvidere, et ønske om en supplerende vurdering af omkostningsniveauet for en genåbning Tinglev-banen.

Når Tinglev-banen ønskes genåbnet er det bl.a. ud fra følgende betragtninger:

- At man med Tinglev-banen kan fremtidssikre det sydvestlige Jylland, som en del af en sammenhængende infrastruktur.
- At man med Tinglev-banen har et vigtigt bidrag til en optimal udnyttelse af de vækstpotentialer der i grænseregionen.
- Tinglev-banen er nødvendig for at gøre grænseregionen attraktiv for erhvervslivet, især produktionsvirksomheder.
- Tinglev-banen vil være et vigtigt bidrag til at bremse affolkningen i grænseregionen.
- Tinglev-banen vil med en persontrafik kunne flytte persontrafik fra landvej til jernbanen.
- At en genåbning af Tinglev-banen vil være et vigtigt bidrag til reduktion af Co2-udledningen.

Med en aktiv Tinglev-bane, vil en jernbaneforbindelse mellem Tønder og Sønderborg, med korresponderende forbindelse mod hhv. Århus/København og Flensburg/Hamburg, skabe et nyt vækstområde, som vil være til gavn for hele grænseregionen og Syddanmark. Et sådant perspektiv på Tinglev-banen vil være en naturlig konsekvens af de udvidelsesplaner der er for at binde landsdelene sammen på jernbaneområdet ud fra time-drift-tænkningen.

Formålet med besigtigelsen

- A) Tilvejebringelse en aktuel tilstandsbeskrivelse, da strækningen ikke har været i drift siden 2002 og der er sket yderligere forfald siden seneste besigtigelse i 2009.
- B) Tilvejebringelse af et opdateret og realistisk grundlag for en vurdering af, om det er muligt at gennemføre en mindre omkostningskrævende renovering, som en provisorisk løsning,
 - a. der kan gøre en reetablering af godstrafikken mere attraktiv
 - b. og samtidig gøre en renovering økonomisk mindre risikabel, hvis en bæredygtig trafik ikke er opnåelig inden for en kortere årrække (fx 5 år).
- C) Bidrage til et vurderingsgrundlag for alternativt tilbud med henblik for en delvis eller fuld renovering af strækningen.

Særlige præmisser

- A) At der ikke har været foretaget nogen form for vedligehold af strækningen i et årti, med efterfølgende kraftig tilvækst af bevoksning.
- B) Nyopståede skader på ballast, sveller og skinner i forbindelse med nedgravning af lyslederkabel til nyt signalsystem.
- C) Ca. 40-50 meter bred og fuld gennemgravning af tracé mellem Duborg og Terkelsbøl, reetablering ikke er sket efter gældende regler.
- D) At Banedanmark i 2011 fjernede det sporskifte, der forbandt Tinglev-banens indløbsspor til Tønder station, samt fjernede Tinglev-banens indløbsspor i overkørsel 130 (Struckalle).
- E) At Tønder Kommune har aktuelle planer for en fjernelse af to overkørselsanlæg i Tønder by, Leosalle og Ribelandevej.

Tracé



Tracé

Aktuel tilstand

- Når friholdes de skader
 - der er opstået ved manglende vedligehold ift bevoksning,
 - der er opstået ved gennemgravning ved Duborg til gasledning,
 - ved større ræve/grævlingegrav mellem Sølligvråvej og Karlsvråvej,

fremstår tracé generelt i god stand.

Bemærkninger

En genåbning af banen relaterer sig alene til reovering/fornyelse af sporet og dets underbygning.

Der er i forbindelse med besigtigelsen ikke foretaget jordbundsprøver, da der ved tidligere og seneste besigtigelser og vurderinger ikke har været skønnet behov herfor. Efter det oplyste er der hverken i forbindelse med Banedanmarks vurderinger i 2006 eller ved Grontmij|Carl Bro strækningssyn i 2009 efterforetaget jordbundsprøver eller skønnet behov herfor.

Mellem km 41,3 og km 41,8 er der i forbindelse med fjernelse af vegetation to steder blevet påført en sådan skade på skinnelagene og den øverste del af underlaget, at skinner og sveller er kraftigt skævvredet på inderside af kurveretning.

Gennemgravningen af tracéen ved Duborg, mellem km 46,4 og 46,5 er sket i forbindelse med nedlægning af ny nord-syd gående gasledning. Ved genopbygning af tracé er det ikke sket fuld genanvendelse af den fjernede jord fra tracéen, men jorden er blandet med anden jord fra området. Der er ikke genlagt skærver, ligesom en del af sporet er fritliggende, delt med skærebærere og ikke efterfølgende genoprettet til før gennemgravningen.

Den omtalte ræve-/grævlingegrav befinder sig mellem km 50,35 og km 50,41. Den største skade/underminering strækker sig over ca. 20 meter fra km 50,37 til km 50,39. Sammenfaldet i underlaget en enkelt sted mellem tre sveller så kraftigt, at nedsænkning måler op til ca. 50 cm.

Derudover ingen yderligere bemærkninger.

Vandløb / grøfter



Vandløb / grøfter

Aktuel tilstand

- Det er vanskeligt at få et samlet og reelt overblik over grøfternes tilstand langs banen, grundet den udbredte vegetation med kraftigt græs og mindre buske.
- Flere steder på strækningen – generelt de samme steder med svær bevoksning på selve banelegemet, er der forekomst af mindre træer (enkelte op til en højde på ca. 3 meter).
- Det må antages at der er adskillige mindre gennemløb og stenkister, der skal gennemrenses i forbindelse med en oprensning af grøfterne langs tracéen.
- Flere steder betyder den kraftige vegetation i grøfterne, at der sker en opdæmning af vand på tilstødende marker og kørepassager langs tracéen.
- På trods af det manglende vedligehold er grøfterne mange steder relativt frit tilgængelige og synlige. Oprensning skønnes at kunne foretages uden væsentlige udfordringer.

Foto dokumentation

Indgår ikke i denne udgave af rapporten.

Overkørsler



Overkørsler & sikring

Gennemgangen af overkørsler og sikringsanlæg er foretaget med reference til SIN (V) 378 – 18, Instruks 26.2, 29.03.1999.

Da der er enkelte afvigelser i forhold til registreringen af overkørsler følger nedenfor en oversigt, sammenlignende de data er der fra SIN (V) 378 (1999), Grontmij|Carl Bro (2009) og STTS (2013):

	Tavler	Blink	Bom	Overkørsler i alt
SIN (V) 378 (1999)	14	15	6	35
Grontmij Carl Bro (2009)	9	15	6	30
STTS (2012)	14	15	6	35

Det skal nævnes, at der i SIN (V) 378 (1999) er udeladt tre registreringer for overkørsler på strækningen: 115, 122, 124. For alle tre overkørsler gælder det, at det ikke kan godtgøres, hvor disse har været beliggende eller om de har eksisteret. Gennemgang af luftfoto (1956), landkort (1924) eller topografiske kort (1928) har ikke kunnet tilvejebringe nogen form for sikker indikation af eventuel beliggenhed.

STTS har ved besigtigelsen registreret yderligere 3 krydsninger ud over dem, der er anført i SIN (V) 378 (1999). De 3 krydsninger er hhv en landmands selvanlagte markoverkørsel øst for Bylderup Bov, en kirkesti vest for Jejsing ved Æ Stoksti, samt en stipassage på den vestlige side af Vidåbroen i Tønder. Disse krydsninger er anført med de fiktive angivelser: 106a, 121a, 127a.

Nedstående oversigt er alene tiltænkt som en kortfattet oversigt over Tinglev-banens overkørsler, da en mere detaljeret beskrivelse vil blive udarbejdet ved beslutning om genoptagelse af jernbanetrafik på strækningen. Derudover kan gennemgangen ses, som en supplement til de data der fremgår af rapporten fra Grontmij|Carl Bro (2009).

Aktuel tilstand

95 Markvej/krydsning SIN: Tavler mod vej

Overkørslen stadig aktiv.

96 Todsølvej SIN: Automatisk blink

Ingen supplerende bemærkninger.

97	Markvej/krydsning	SIN: Tavler mod vej	<hr/> <p>Der er i dag ingen sikring eller tegn på, at det tidligere har været sikring. Overkørslen er tydelig på luftfoto fra 1954. Sammenligning af luftfoto fra hhv. 1995 og 1999 viser, at overkørslen på den nordlige side er fjernet i forbindelse af anlæg af ny grøft fra gennemløbet ved overkørsler og videre i retning mod vest. Gode oversigtsforhold.</p>
98	Ulvemosevej 10, stikvej	SIN: Tavler mod vej	<hr/> <p>Overkørslen stadig aktiv. Gode oversigtsforhold.</p>
99	Ulvemosevej	SIN: Automatisk blink	<hr/> <p>Overkørslen stadig aktiv. Gode oversigtsforhold.</p>
100	Terkelsbøl Bygade	SIN: Automatisk bom	<hr/> <p>Signalanlægget er delvist afmonteret; der er fortsat advarselsblink.</p>
101	Duborgvej	SIN: Automatisk blink	<hr/> <p>Overkørslen stadig aktiv.</p>
102	Markvej/krydsning	SIN: Tavler mod vej	<hr/> <p>Der er krydsmærker og intakte dobbelt led på begge sider af sporet. Overkørslen bærer præg af, ikke at have været anvendt i flere år. Det samme gør sig gældende af tilkørsel på begge sider af sporet, som er delvist pløjet væk. Niveauforskel mellem led og mark ca. ¾ meter. Gode oversigtsforhold.</p>
103	Hedsvej	SIN: Automatisk blink	<hr/> <p>Overkørslen stadig aktiv. Gode oversigtsforhold.</p>
104	Markvej/krydsning	SIN: Tavler mod vej	<hr/> <p>Overkørslen stadig aktiv. Krydsmærker væltet, led på sydside af sporet helt ødelagt, på nordside i meget dårlig stand, næppe anvendeligt. Gode oversigtsforhold.</p>
105	Markvej/krydsning	SIN: Tavler mod vej	<hr/> <p>Overkørslen stadig aktiv. Krydsmærke på sydsiden, ellers igen sikring. Gode oversigtsforhold.</p>

106 Karlsvråvej SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv. Gode oversigtsforhold.

106a ----x---- Forekommer ikke i SIN

Der er tale om en overkørselslignende opbygning på begge side af tracé ved stenkister. Denne opbygning anvendes af lokal landmand til at hente vand ifm. vanding af tilstødende markarealer, samt som genvej til markstykke på nordside af tracé. Der er uproblematisk tilkørsel til dette markstykke fra Søllingvråvej.

107 Søllingvråvej SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv.

108 Slogsherredvej SIN: Automatisk blink

Spor er i fuld vejbredde asfalteret med tyndt kørelag af asfalt, sport intakt nedenunder

109 Surrerøj SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv. Gode oversigtsforhold.

110 Bylderup-Bov Hovedgade SIN: Automatisk bom

Signalanlægget er delvist afmonteret; der er fortsat advarselsblik.

111 Smedeland SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv. Efter fældning af træer ved krydsning, er der gode oversigtsforhold.

112 Bov Tværvæg SIN: Tavler mod vej

Overkørslen stadig aktiv, lukket vej, tilkørsel til privat ejendom og mark. Gode oversigtsforhold.

113 Kværnholtvej SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv. Gode oversigtsforhold.

114 Ny Boskovvej (markvej) SIN: Tavler mod vej

Overkørslen stadig aktiv, krydsmærker, ellers ingen sikring. Gode oversigtsforhold.

115 ----x---- Forekommer ikke i SIN

Ingen synlige resttegn på overkørsel. Kan ikke spores, hverken på luftfoto fra 1954 eller på kort fra hhv. 1924 eller 1928.

116 Markvej/krydsning SIN: Tavler mod vej

Overkørslen stadig aktiv. Der er hverken krydsmærker eller anden form for sikring. Gode oversigtsforhold.

117 Bøggelvej SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv. Gode oversigtsforhold.

118 Julianebjergvej SIN: Tavler mod vej

Overkørslen stadig aktiv. Krydsmærker, ellers ingen sikring.

119 Hedeagervej SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv.

120 Hopstrupvej SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv.

121 Æ Stoksti SIN: Automatisk blink

Overkørslen stadig aktiv.

121a ----x---- Forekommer ikke i SIN

Der er tale om en kirkesti uden nogen form for sikring. Passagen er af ældre dato, fra før 1950'erne.

122 ----x---- Forekommer ikke i SIN

Ingen synlige resttegn på overkørsel. Kan ikke spores, hverken på luftfoto fra 1954 eller på kort fra hhv. 1924 eller 1928.

123	Tidsholdvej	SIN: Tavler mod vej
<hr/>		
Overkørslen stadig aktiv.		
124	----x----	Forekommer ikke i SIN
<hr/>		
Ingen synlige resttegn på overkørsel. Kan ikke spores, hverken på luftfoto fra 1954 eller på kort fra hhv. 1924 eller 1928.		
125	Skovfennen	SIN: Automatisk blink
<hr/>		
Overkørslen stadig aktiv.		
126	Markvej/krydsning	SIN: Tavler mod vej
<hr/>		
Overkørslen er nedlagt; der er i dag ingen synlige tegn på, at der har været en overkørsel. Det fremgår af luftfoto fra 1954, at overkørslen var aktiv på det tidspunkt. På luftfoto fra 1995 ingen synlige tegn på, at der har været en overkørsel.		
Adgang til overkørsel skete tidligere fra adressen Mejerholmvej 4. Tilkørsel i dag spærret af carport.		
126a	Hovedvej A11	SIN: Automatisk bom
<hr/>		
Hele overkørslen og samtlige komponenter med tilknytning til sikringsanlægget er fjernet i 2010.		
127	Markvej/krydsning	SIN: Tavler mod vej
<hr/>		
Overkørslen stadig aktiv, krydsmærker, ellers ingen sikring. Gode oversigtforhold.		
127a	----x----	Forekommer ikke i SIN
<hr/>		
<i>Tavler mod vej, fastmonteret stakit på begge sider af sporet, ellers ingen sikring.</i>		
128	Ribelandevej	SIN: Automatisk bom
<hr/>		
Signalanlægget er delvist afmonteret; der er fortsat advarselsblik.		
129	Leosalle	SIN: Automatisk bom
<hr/>		
Signalanlægget er delvist afmonteret; der er fortsat advarselsblik.		

130a Markvej/krydsning SIN: Tavler mod vej

Der er ingen tavler ved overkørslen. Der er uhindret adgang til sporet fra østlig side. På nordlig side af sporet er areal tilgroet og der er ingen synlige tegn på, at krydsning har været anvendt i mange år. Bagvedliggende område sumpet, tilgroet og er omkranset af grøfter; der er tilsyneladende kun adgang til dette indre område via krydsning af sporet.

130 Strucksalle SIN: Automatisk bom

Hovedspor og signalanlæg helt nyt i forbindelse med renovering af strækningen mellem Tønder og Bramming i 2012. Sporskifte 03b er fjernet i forbindelse med renovering, derfor ingen sporforbindelse pt mellem hovedspor og sidespor. Nuværende sikringsanlæg skal ændres, ved en genetablering af driften på Tinglev-banen, da østlige del af sikringsanlæg er blevet etableret oven på den tidligere indløb til Tønder H..

Sikring

Det gælder for alle sikringskabe mellem OK 95 og OK 128, at de er demonterede. De fjernede komponenter er anvendt som reservedele på tilsvarende anlæg på aktive jernbanestrækninger.

På hele strækningen mellem overkørsel 126a (Hovedvej A11) til indkørslen ved Tinglev Station er alle tændkontakter og kontaktkabler ødelagt i forbindelse med nødpløjning af lyslederkabel til nyt signalanlæg.

For alle sikringskabe på strækningen gælder det, at sikringskomponenterne afmonteret.

Foto dokumentation

Se Bilag 2 – Overkørsler

Broanlæg



Broanlæg

Der er ved gennemgangen noteret 12 broanlæg på strækning. Broen over Vidå er en stålbro, de øvrige 11 broanlæg er defineret som sådan ud fra den måde konstruktioner fremstår visuelt, i en ensartet konstruktion bestående af stenblokke og cementdække.

Ved gennemgangen er der ud over broanlæg også set på 4 gennemløb, som også er inkluderet i denne oversigt. Når disse gennemløb er taget med under broanlæg er begrundelsen den, at flere af disse er af bro lignende karakter i konstruktionen. Disse anlæg har en passage på ca. 1,0 m x 1,5-2,0 m, med en stålkonstruktion som dække.

De resterende syv anlæg er stenkister med et gennemløb på en diameter på 0,5 m - 1,0 m; 2 af disse er indstøbte i en mindre cementlignende konstruktion.

Alle registreringerne er opdelt i forhold til førnævnte grupper, med nummeret fra 01 til 23. Numrene 01 til 23 referer til de blå [B/V] stedangivelser på strækningens oversigtskort (bilag 1).

Gruppe I	(broanlæg)	01, 02, 04, 05, 07, 10, 16, 19, 20, 21, 22, 23.
Gruppe II	(gennemløb)	03, 06, 15, 18.
Gruppe III	(stenkister)	08, 09, 11, 12, 13, 14, 17.

Aktuel tilstand

Det fremgår af rapporten fra Grontmij|Carl Bro (2009), at der i 2006 er foretaget et genereliftersyn af broerne. For 9 af de 10 broer er der ikke umiddelbart behov for at foretage reparationer. Med hensyn til broen over Vidå, anbefaler rapporten fra Grontmij|Carl Bro (2009) en snarlig udskiftning af stålkonstruktionen.

Broen over Vidå vurderes at kunne anvendes i (kortere) årrække, hvis nuværende trædække udskiftes, samt der foretages en rustbehandling af konstruktionen.

Med hensyn til de 4 registrerede gennemløb er der behov for gennemgribende renovering af de 2 gennemløb ved hhv. km 61,0 og km 64,7. Alternativ kan de udskiftes med stenkister med et gennemløb på ca. Ø 1m. Gennemløb ved km 48,8 skal enten have nyt topdække eller helt erstattes af en stenkiste, med et gennemløb på ca. Ø 1m. Hvad angår gennemløb ved km. 43,4 vil der alene være tale om mindre vedligeholdelsesarbejde, samt nyt rækværk.

Ingen anmærkninger til stenkisterne.

Fotodokumentation

Se Bilag 3 – Broanlæg

Skinner og sveller



Skinner og sveller

Oversigt

De anvendte skinner på strækningen mellem Tønder og Tinglev er Preußischer Type 8 og DSB Type 45.

Preußischer Type 8 ligger fra ca. km 41,2 til km 65,4 (mellem OK 126 [nedlagt] og OK 126a [A11]) og igen mellem km 66,7 (Ribelandevej) til km 67,72 (ved tidligere indgangsspor skifte 03b (Strucksalle)).

DSB Type 45 ligger på mellemstrækning fra km 64,5 til km 66,7. Derudover ligger DSB type 45 også på ganske korte stykker flere steder mellem km 42,5 til km 65,4, hovedsageligt i forbindelse med gennemførte renoveringer på overkørsler og fjernelse af sporskifte, fx i Jejsing.

Svellerne er på en kort del af strækning i Tønder lagt med en afstand af 65 cm, på den resterende del af strækningen med en afstand på 70-75 cm.

Mellem indløb fra Tinglev og frem til OK 97, er svellerne primært fra 1956. Fra OK 97 til OK 100 med en overvægt fra 1938. Fra OK 100 (Terkelsbøl) er der frem til OK 107 (Søllingvråvej) overvejende sveller fra 1930'erne og 1940'erne. Fra OK 107 til OK 110 (Bylderup-Bov Hovedgade) er svellerne stort set alle fra midt 1950'erne.

Fra OK 110 (Bylderup-Bov Hovedgade) og frem til kort før OK 126a (A11) er stort set alle sveller fra begyndelsen af 1950'erne. På den resterende del af strækningen frem til OK 130 (Struckalle) er alle sveller, med enkelte undtagelser fra 1960.

Ud over strækningen er følgende valsemærker registeret:

Fra km 41,2 til km 65,4:

- A H A V 1901, 1906, 1907, 1909
- BOCHUM 1964
- HB & HV 1909, 1913
- M CHEVILLE 1949
- OSNABRÜCK 1906, 1907, 1910
- RSW 1915
- UNION 1907
- WENDEL 1904

Fra km 65,4 til km 66,7:

- BOCHUM 1964
- M CHEVILLE 1959
- VILRU 1980

Fra km 66,7 til km 67,72:

- HB & HV 1909
- HRS 1907
- OSNABRÜCK 1907, 1910, 1915
- RSW 1915
- UNION 1907, 1913
- WENDEL 1922

Hvad angår sveller er følgende år-mærker registeret:

Fra km 41,2 til km 65,4:

- 36, 38, 39, 40, 43, 44, 48, 49, 50, 51, 53, 56, 57, 58, 59, 60

Fra km 65,4 til km 66,7:

- 60,

Fra km 66,7 til km 67,72:

- 60, 63

Aktuel tilstand – skinner

Skinneerne på hele strækningen er kraftigt nedslidte med en resthøjde på ca. 130 mm. I henhold til tyske standarder kan skinnerne udelukkende anvendes til godstrafik ned til en resthøjde på 124 mm.

Ved en begrænset reovering af strækningen, vil skinnerne kunne anvendes i en begrænset periode i lyset af det restsid, der er muligt. Hastigheden vil i så fald at max være mellem 20 km/t og 40 km/t.

Aktuel tilstand – sveller

En fuld ud valid vurdering af svellerne var ikke mulig ved den gennemførte besigtigelse grundet svellerne fugtighed, hvorved det ikke var muligt at få et realistisk indtryk af, hvor godt befæstningerne er forankret i svellerne.

Gennemgående var dog, at de ældste sveller fra 1930'erne overordnet er i god stand. For de øvrige sveller gælder det, at de enten har en begrænset levetid eller skal udskiftes.

Samlet betyder det, at for den ene halvdel af strækningen vil der være enkelte sveller der skal udskiftes, på den anden halvdel skal ca. $\frac{3}{4}$ af svellerne udskiftes.

Sporskifter

I screeningsrapporten fra Grøntmij | Carl Bro (2009) er der opført følgende 5 sporskifter:

1. Sporskifte 106, km 40,4 – Tinglev Station.
2. Sporskifte S8, km 53,25 – Bylderup-Bov Station.
3. Sporskifte S3, km 52,85 – Bylderup-Bov Station.
4. Sporskifte S6i, km 52,58 – Bylderup-Bov Station.
5. Sporskifte 03b, km 67,73 – Tønder Station.

Ad. 4, sporskifte S6i, km 52,58

I forbindelse med nedpløjning af lyslederkabel til nyt signalanlæg er der sket en kraftig påkørsel af sporskiftet. Denne påkørsel har medført at trækboommen er brækket to steder og delvist løsrevet fra de sveller den var påmonteret.

Ad. 5, Sporskifte 03b, km 67,73

Dette sporskifte blev fjernet i september 2011. Alle installationer til betjening fra Esbjerg FC er efter det oplyste bibeholdt.

Foto dokumentation

Indgår ikke i denne udgave af rapporten.

Bevoksning



Bevoksning

Bemærkninger jævnført tidligere screeningsrapport (2009)

I screeningsrapporten fra Grontmij|Carl Bro (2009) har man valgt at foretage en opdeling af bevoksningen på trækningen i 3 kategorier, som vi her har valgt at holde følge:

1. **Svær bevoksning**, det vil sige større træer og buske med kraftigt rodnet i skærverne. Ca. 5 km af strækningen, svarende til ca. 19% (Grontmij|Carl Bro, 4 km/15%).
2. **Middelsvær bevoksning**, mindre buske og træer. Ca. 13 km af strækningen, svarende til ca. 48%. (Grontmij|Carl Bro, 16 km/60%)
3. **Mindre bevoksning**, bevoksning i begrænset omgang og synlig ballast. Ca. 9 km af strækningen, svarende til ca. 33%. (Grontmij|Carl Bro, 7 km/25%)

Der er væsentlig forskel i opgivelserne for kategorierne 2 og 3, men disse skal ses i lyset af en afgørende forskel i præmisserne for de opgørelser. Da STTS gennemfører sin besigtigelse er strækningen 1½ måned tidligere blev ryddet for bevoksning, hvilket har givet en helt anden mulighed for at bedømme dele af strækningen. Dette har især indflydelse på de dele af strækningen, hvor bevoksningen ikke har eller kun delvist har et rodfæste skærver/underlag.

Aktuel tilstand – bevoksning

- Siden besigtigelsen har det på den del af strækningen, der er kategoriseret med mindre bevoksning, kunne iagttages at manglende vedligehold hurtigt sætter sit præg.
- Selvom der er sket en ret omfattende fjernelse af bevoksning fra strækningens underlag i forbindelse med nedlæggelse af lyslederkabel til det nye signalsystem, er det flere steder på strækningen fortsat vanskeligt at få et reelt indtryk af grøfternes tilstand langs banen, grundet almindelig tilgroning af græs og mindre vækster.
- Flere steder på strækningen – generelt de samme steder, hvor der har været svær bevoksning på selve banelegemet, er der nu forekomst af mindre træer (op til en højde på ca 3. meter).
- Flere steder er landmænd/lodsejere begyndt at rense grøfter og vandløb op til og langs tracéen, da tilgroning adskillige steder betyder at der sker en opdæmning af vand på tilstødende marker til følge.

Foto dokumentation

Indgår ikke i denne udgave af rapporten.

Vurderinger og anbefalinger



Vurderinger og anbefalinger

Præmis for vurderinger og anbefalinger

- Aktuelt er der politisk tilkendegivelse fra Transportministeren, at Tinglev-banen kan genåbnes for godsdrift, såfremt der kan tilvejebringes validerbare aftaler om godstransport i tilstrækkeligt omfang.

Aktuelt vilkår for en genåbning af Tinglev-banen.

- Banen ansues pt. alene som en godsbane.
- Ved møde med Transportminister Henrik Dam Kristensen, marts 2012, bliver det tilkendegivet, at en genåbning af Tinglev-banen kan realiseres, såfremt der tilvejebringes de nødvendige godsmængder til strækningen, samt at disse aftaler kan valideres.
- Der er pt ikke tilkendegivet i hvilken størrelsesorden af årlige godsmængder, der er nødvendige for at en genåbning kan blive aktuel. En minimumsmængde vurderes dog at være i størrelsesorden af 75.000 tons årligt.
- I Sønderborg Kommune er der politisk opbakning til og ønske om, at jernbanedriften på Tinglev-banen reetableres, idet man anser det genoptagelse af passagertrafikken som en naturlig forlængelse af bestræbelserne for at få indført timedrift mellem Tinglev og Sønderborg og en sammenhængende infrastruktur i grænseregionen.
- I Tønder Kommune har man i Kommuneplan 2009-2021 en målsætning for etablering af passagertrafik mellem Tønder og Sønderborg. Aktuelt er der imidlertid alene opbakning til en reetablering af godstransport mellem Tønder og Tinglev.

Krav til infrastrukturløsning ved godstrafik

- Ved en reetablering af godstrafikken mellem Tønder og Tinglev vil der ikke være behov for nye anlæg, da den nuværende infrastruktur vil være tilstrækkelig, enten ved en gennemgribende reovering eller ved en begrænset, provisorisk løsningen eller 'discount-model'.

Krav til infrastrukturløsning ved passagertrafik

- Såfremt der vælges en løsning med passagertransport på Tinglev-banen vil der være behov for, at der etableres mulighed for krydsning på strækningen.

En sådan krydsning vil enten skulle etableres i Jejsing eller Bylderup-Bov. Begge steder er der efter det oplyste fra Banedanmark stadig muligt at etablere krydsningsspor, idet Banedanmark fortsat er ejer af de arealer, hvor der var krydsningsspor ved de to stationer frem til 1970'erne. Hvorvidt det eksisterende krydsningsspor i Bylderup-Bov vil kunne anvendes er uafklaret. Disponibel længde til krydsende/ventende tog er ca. 120 meter.

Særlige udfordringer

- Hvad kommer først: Hønen eller ægget?
 - De erfaringer STTS har gjort er identiske med den tilkendegivelse, der er i Grontmij | Carl Bro-rapporten fra 2009, at det er vanskeligt at skaffe transporter til en bane der pt er spærret.
 - Tilsvarende er det vanskeligt, at skaffe politisk forståelse og opbakning, når der ikke er aktuelle dokumenterbare transportønsker/-behov.
 - Virksomheder, der vil have fordele ved en genåbning af banen, men ikke kan se den nødvendige politiske opbakning til en genåbning, er afventende i forhold til forhåndstilkendegivelser mht at flytte godstransport fra lastbiler til jernbanetransport.
- Uden en jernbane mellem Tinglev og Tønder vil det være vanskeligt at tiltrække ny industri til den sydvestlige del af grænseregionen.
 - Potentielle virksomheder med støtte transportbehov vil foruden politiske tilkendegivelser vil også have behov garantier mht driftssikkerhed og åremål, af hensyn til det økonomiske rentabelt at skifte fra landvejstransport til jernbanetransport og ikke mindst leveringssikkerhed.
- Udbredte opfattelser af Tinglev-banen.
 - At der er tale om en nedlagt jernbane.
 - At omkostningerne ved en reetablering er af sådan størrelse, at det forhindrer en genåbning.
 - At mange gerne ser en genoptagelse af persontrafikken, men ikke tror at landsdelen vil blive tilgodeset, at der er en udbredt resignation i forhold til en vækstfremmende infrastruktur.
- Jernbanen og landdistrikter/ydreområder
 - At de store og større investeringer, der sker på jernbaneområdet stort set kun foretages på det overordnede jernbanelinjen eller i direkte tilknytning hertil.
 - At der i forbindelse med de store anlægsinvesteringer alene tænkes i hovedlinjer, hvilke for grænseregionen betyder, at opmærksomheden alene er på den nord-syd-gående trafik.

Hvis investeringerne på jernbaneområdet skal have en egentlig udviklings- og

vækstfremmende effekt i grænseregionen, er det nødvendigt med et øget fokus på tværgående korridorer, tilbringelinjer, som Tønder-Tinglev-banen.

- Optagelse af overkørselsanlæg/sporskifter
 - En særlig udfordring i forhold til den generelle opfattelse og vurdering af Tinglev-banen er den omstændighed, at der siden 2010 er der sket en afmontering af elementer på strækningen.
 - I 2010 blev overkørsel på Hovedvej A11 helt fjernet og året efter i 2011 blev overkørsel 130 i Tønder reduceret til kun at omfatte strækning mellem Tønder og Bramming. I denne forbindelse med det sporskifte der forbinder Tinglev-banen med hovedsporet fjernet.
 - Aktuelt har Banedanmark planer om at fjerne sporskifte 106 ved indløb til Tinglev Station fra Tinglevbanen. Banedanmark har tidligere tilkendegivet, at dette først ville ske foråret 2014 eller 2015, grundet de aktuelle bestræbelser for at få Tinglev-banen reaktiveret. STTS afventer pt. tilkendegivelse fra Transportministeriet med hensyn til at få udskudt denne beslutning indtil der foreligger en endelig afklaring omkring Tinglev-banens fremtid.
 - Tønder Kommune har siden 2010 haft planer om at fjerne overkørsel 128 (Ribelandevej) og overkørsel 129 (Leosalle) i Tønder by. Disse planer blev i 2012 sat midlertidigt i bero grundet bestræbelserne på at få gennemført en reaktivering af Tinglev-banen.

Ved møde mellem Tønder Kommune og STTS den 21. maj 2013 er man blevet enige om i fællesskab at arbejde imod en løsning, som både imødekommer en omlægning af trafikken ved de to overkørsler af trafiksikkerhedsmæssige årsager og en bevarelse af de to overkørsler, så en reaktivering af Tinglev-banen ikke forsinkes eller besværliggøres yderligere.

Den politiske udfordring i grænseregionen.

- På dansk side er der forskellige interesser i spil, som har betydning for den politiske opbakning til reetablering af jernbanedriften på Tinglev-banen, både isoleret set og i et større regionalt perspektiv.

- **Tønder Kommune**

For Tønder Kommune vil både godstrafik og passagertrafik være af væsentlig betydning for at sikre et attraktivt vækstgrundlag for industri og erhvervslivet.

Godstrafik til/fra Tønder via Tinglev-banen vil gøre Industri Nord i Tønder attraktivt for nye virksomheder, hvor godstransport via jernbanen er at foretrække, idet der allerede forefindes et industrispor ind til dette område, ligesom der er muligheder for yderligere ekspansion af området mod nord.

- Aktuelt arbejder en projektgruppe med konkrete projekter vedr. nye service og produktionsenheder, der efter planen skal ligge i Industri Nord i Tønder, hvorved det nuværende industrispor skal udnyttes og udvides. Gennemførelsen af disse planer forudsætter at Tinglev-banen reaktiveres, således at der fra Industri Nord er mulighed for godstransport både mod nord (via Bramminge) og mod øst (via Tinglev-banen).

Samtidig vil en aktiv Tinglev-bane også betyde en supplerende mulighed for godstransport fra Esbjerg Havn via Tønder – Tinglev – Padborg og videre mod Europa.

Endelig vil en genåbning af Tinglev-banen betyde en væsentlig formindskelse risikoen for totalt driftstop af jernbanetrafikken mellem Danmark og Europa, som det skete i forbindelse med afsporingen af et godstog i november 2012 mellem Farris og Sommersted.

- Ved en genåbning af Tinglev-banen for godstrafik vil der på længere sigt være grundlag for at arbejde videre med en reetablering persontrafik på strækningen.
 - En persontrafik vil gøre den sydvestlige Jylland mere attraktivt for tilflytning, bidrage til et nyt vækstområde mellem byerne Tinglev og Tønder.
 - Persontrafik på Tinglev-banen vil ligeledes dette betyde en væsentlig forkortelse af rejsetiden, selv efter en forkortelse af rejsetiden mellem Tønder og Bramminge og indførelse af timemodellen fra Tinglev mod

nord/øst.

- En rejse fra Tønder til Kolding (og videre mod nord eller øst) vil kunne reduceres med ca. 30 minutter, set i forhold til samme destination med rejse over Bramming.
- En persontrafik på Tinglevbanen vil ligeledes betyde at pendling med kollektiv trafik vil blive væsentligt mere attraktivt, hvad enten man arbejder eller bor i Tønder. Ligeledes vil det give en by som Jejsing et nyt vækst og udviklingsgrundlag.
- Endelig vil en persontrafik på Tinglev-banen betyde, at Tønder by og opland bliver tættere knyttet til både Sønderborg og Flensborg, hvilket igen vil kunne skabe en vækstfremmende synergi.

○ **Sønderborg Kommune**

For Sønderborg Kommune er den primære interesse i Tinglev-banen relateret til persontrafik, at få etableret timedrift mellem Tinglev og Sønderborg.

En genåbning af Tinglev-banen er i sig selv ikke en forudsætning for en timedrift mellem Sønderborg og Tinglev. En genåbning vil imidlertid ud over at tilvejebringe den ønskede timedrift til Tinglev også sikre en direkte forbindelse mellem Sønderborg og Tønder.

En genåbning af Tinglev-banen vil samtidig betyde en væsentlig styrkelse af både infrastrukturen og den kollektive trafik i grænseregionen, hvilket vil bidrage til en helt ny fleksibilitet og mobilitet mellem den østlige og vestlige del af grænseregionen.

○ **Aabenraa Kommune**

For Aabenraa Kommune er der ikke umiddelbart nogen gevinst ved en genåbning af Tinglev-banen for godstrafik alene.

Persontrafik på Tinglev-banen vil derimod have betydning for Aabenraa Kommune, særligt byerne Bylderup-Bov og Terkelsbøl, samt det nærliggende opland, som det vil være tilfældet med Jejsing i Tønder Kommune.

- En genoptagelse af persontrafik vil have en positiv effekt på sammenhængskraften i området med en tættere tilknytning mod både Tinglev og Tønder. For begge byers vedkommende vil de også være mere interessante for tilflyttere, idet pendling med kollektiv trafik vil blive væsentligt mere attraktivt, både lokalt og regionalt.

På længere sigt – i takt med at Aabenraa og Rødekro smelter sammen til et byområde, vil en persontrafik åbne op for nye perspektiver i forhold til en mobilitet mellem Aabenraa, Sønderborg, Flensborg og Tønder.

- Fra tysk side, har der været kontakt til Flensburg, som har tilkendegivet interesse i en persontrafik mellem Sønderborg, Flensborg og Tønder.

Realisering

En reetablering af jernbanedriften kan ske ved,

- at man enten foretager en fuld renovering af Tinglev-banen – hvad enten det er med henblik alene på godstransport eller om det skal med henblik på både godstransport og passagertrafik.
- eller, at man gennemfører reetableringen i to faser,
 - hvor man i første gang reetablerer jernbanedriften ud fra en discountløsning, det vil sige ibrugtagelse med den mindst mulige omkostning, for at vurdere, hvorvidt banen har en eksistensberettigelse i fremtiden.
 - efterfulgt af en fuld renovering med henblik på godstransport eller om det skal med henblik på både godstransport og passagertrafik.
- At renovering afstemmes efter realistiske behov i ft, at der er tale om en tilbringebane.
 - Ved en fuld renovering af Tinglev-banen vil dette være:
 - Passagertog 80 km/t.
 - Godstog 60 km/t, 22t akseltryk.
 - Ved en reduceret renovering, en "discount-løsning" vil et tilstræbt mål være:
 - Godstog 20/40 km/t, 20/22t akseltryk.
- Delvis renovering af strækningen; nuværende skinner og brugbare sveller bibeholdes.
 - Dette vil give mulighed for begrænset drift i op til anslået 2 år, måske 3 år afhængigt af trafikken på strækningen. Efterfølgende er fuld renovering påkrævet, ved permanent drift på strækningen.

En åbenlys fordel ved denne model er, at man kan gennemføre en reetablering af godstrafikken, men en minimal omkostning/økonomisk risiko, i det tilfælde at det viser sig, at der ikke er tilstrækkeligt grundlag for at opretholde driften på strækningen.
- Fuld renovering af strækningen.
 - Med en fuld renovering af Tinglev-banen vil det fra begyndelse gøre det muligt at arbejde målrettet for at tiltrække ny industri/transporter, ligesom det fra begyndelsen vil være muligt at tilvejebringe de nødvendige garantier

til transportkunder mht. åremålsaftaler.

- En ekstra fordel ved en fuld reovering fra begyndelsen vil være, at man i forbindelse med anlæg af nyt dobbeltspor på strækningen mellem Lunderskov og Padborg kan eliminere eventuelle kørestop.
 - Yderligere fordel er, at man vil kunne undgå et længerevarende kørestop, som det var tilfældet i forbindelse med afsporingen ved Sommersted i 2012.

Omkostningsniveau

Omkostningsvurdering i 2005 ved en minimal-løsning

Scandic Rail Partners Aps foretog i 2005 et strækningssyn sammen med det tyske selskab Schmidt Bau GmbH. Hele strækningen blev gennemgået til fods. Schmidt Bau GmbH tilbød dengang at renovere strækningen og gøre den klar til godstransport for 300.000,- Euro svarende til 2,4 mill. kr.

- Schmidt Bau GmbH's pris på en reovering af strækning skal ses ud fra to væsentlige forhold:
 - Dels var der tale om et meget fordelagtigt og gunstigt tilbud,
 - Dels var der i 2005 en meget begrænset bevoksning på strækningen og dermed omfanget af de skader, som bevoksningen har givet anledning til.

Selvom prisen ikke er direkte sammenlignelig med de priser, der siden 2009 er angivet som omkostningsniveau for en reovering af strækningen, giver Schmidt Bau GmbH's prisniveau en væsentlig indikation af, at der – særligt ved en discount-løsning, vil kunne gennemføres en reovering i et andet prisleje, som vil være mere realistisk set i lyset af de nuværende vilkår for en reaktivering af strækningen.

Omkostningsvurdering i 2006

Af screeningsrapporten fra Grontmij|Carl Bro (2009) fremgår det, at Banedanmark i 2006 foretog en vurdering af, hvad det ville koste at anvende det bestående spor i en kortere periode. Vurderingen er foretaget alene ved analyser og uden besigtigelse. En genåbning af banen blev daværende tidspunkt skønnet til 36 mill. kr.

Det nævnes efterfølgende, at Banedanmark vurderer at en fuld sporombygning vil koste min. 80. mill. kr.

Omkostningsvurdering i 2013 - vilkår

Nedenstående prisoverslag for hhv. fuld reovering af sporetog discountmodellen baserer sig på Tinglev-banens tilstand forud for nedpløjning af lyslederkabel til det nye signalprogram og gennemgravning af tracé mellem overkørsel 100 (Terkelsbøl Bygade) og overkørsel 101 (Duborgvej) i forbindelse med ny gasledning.

- Ved en reovering af Tinglev-banen, hvad enten der er tale om en fuld reovering eller en discount-model, må det være Banedanmarks ansvar at gøre regres over for tredjepart, da disse omkostninger ikke kan gøres gældende ved en vurdering af omkostningsniveauet, da der er tale om en tilsidesættelse af gældende normer og

standarder ved gennemførelse af de pågældende anlægsaktiviteter.

- Ved udregning af omkostningsniveauet indgår heller ikke omkostninger til
 - reetablering af sporskifte og overkørsel ved overkørsel 130 (Strucksalle).
 - reetablering af overkørsel 126a (Hovedvej A11).
 - bortskaffelse af udlagt asfaltbelægning på overkørsel 108 (Slogsherredvej).
- Da der er tale om en spærret bane og ikke en nedlagt bane må det antages af de pågældende anlægsarbejder og ændringer er sket på baggrund af en risikovurdering af, hvorvidt Tinglev-banen ville blive reaktiveret.
- Endelig bør der ved den økonomiske vurdering tages et skyldigt hensyn til de konsekvenser et manglende vedligehold af strækningen fra 2002 og frem har haft på banens tilstand og de tilhørende brokonstruktioner.

Omkostningsniveau 2013 – fuld renovering

Ud fra ovennævnte vilkår vil det anslåede omkostningsniveau ved en fuld renovering af strækningen være ca. 3 mill. kr. pr km, plus udgifter til grundlæggende maskinelt udstyr, i alt anslået ca. 85 - 90 mill. kr. – I denne pris er der ikke medregnet omkostninger til overkørsler med tilhørende sikringsanlæg, som vil være ca. 1½ mill. pr. overkørsel.

- Det skønnede omkostningsniveau er baseret på konventionelle anlægsomkostninger i Tyskland for NE-baner og sidebaner.
- Der anvendes udskiftede skinner fra højhastighedsbaner (UIC54/60+B70) med en anslået restlevetid på mere end 20 år, hvilket betyder, at der i perioden kun vil være behov for et forventet vedligehold af underlag.

Omkostningsniveau 2013 – ”discount”-løsning

Ud fra ovennævnte vilkår vurderes det, at det vil være realistisk at foretage provisorisk løsning ud fra en discount-model, med et anslået omkostningsniveau på 11 mill. kr. – I denne pris er der ikke medregnet omkostninger til sikringsanlæg ved jernbaneoverkørsler.

- Det skønnede omkostningsniveau er baseret på konventionelle anlægsomkostninger i Tyskland for NE-baner og sidebaner.

Denne løsning er baseret på,

- Nuværende skinner anvendes
- 10% af strækningen med fuld udskiftning af underlag/sveller
- 20% af strækningen stabiliseret med nye sveller for hver 5. svelle.
- 70% af strækningen stabiliseret med nye sveller for hver 10. svelle.

Udskiftninger af overkørsler med tilhørende sikringsanlæg vil være ca. 1½ mill. pr. overkørsel.

Forlængelse eller opgradering af "discount" løsning

Ved valg af discountløsningen vil man det først år med trafik have muligheden for

- enten at vælge køre på de gamle skinner til de har nået minimumshøjde, inden der træffes beslutning om banens fremtid.
- eller vælge en forlængelse af i form af en opgraderingsperiode med en løbende (fuld) renowing af strækningen, dvs. at man over en periode på 3-4 år anlægger nye skinner mellem 6-8 km hver år.

Prioritering og valg

For at få realiseret en drift på Tinglev-banen, hvad enten der alene er tale om godstransport eller om der er tale om kombineret passagertrafik og godstransport, er det nødvendigt at frigøre overvejelserne fra "hønen eller ægget"-problematikken.

- Historiske erfaringer viser, at væksten kommer efter jernbanen er bygget, at der opstår en synergi.
- En reetableret og aktiv jernbane er et "troværdighedstegn", et nødvendigt signal til industri og erhvervsliv, at der er sikkerhed for en velfungerende infrastruktur.

Vurderinger med hensyn til en sund og bæredygtig økonomi bør også inddrage muligheden for, at der på længere sigt kan blive etableret persondrift på strækningen.

- En jernbane med persontrafik er et aktiv i forhold til at fastholde et befolkningsunderlag i et geografisk område, fordi det giver en sikkerhed for en infrastruktur der ikke er underlagt samme risiko for omskiftelighed, som det er tilfældet i forbindelse med busdrift.
- Erfaringerne fra Tønder-Niebull dokumenter, at der er et transportbehov og vækstgrundlag i regionen. Fra 2003, da strækningen blev genåbnet for persontrafik, og frem til 2012, har der været en stigning i antallet af rejser på mere end 200%.

Selvom det antal rejser der vil kunne forventes på strækningen mellem Tønder og Tinglev vil være af en helt anden størrelsesorden end den der er gældende for strækningen mellem Niebull og Tønder, demonstrerer det at der er grundlag for en persontrafik mellem Tønder og Tinglev (og videre mod Sønderborg).

Aktuelt godsbehov til Tinglev-banen.

Siden stiftelsen af STTS i 2011 har der samlet været forespørgsler på godsmængder i en størrelsesorden på 140.000-160.000 tons årligt. Det har dog ikke været muligt for STTS, at indgå realitetsforhandlinger, da der ikke har været tilstrækkelig sikkerhed for en genåbning af Tinglev-banen. Hvorvidt der er grundlag for genoptagelse af sonderinger i forhold til disse forespørgsler er pt. uafklaret.

Der har tidligere været en forventning til transporter i forbindelse med kommende Bio-gas anlæg i Tønder. Dette anlægs forventede placering er flyttet fra Industri Nord i Tønder til Solvig få kilometer uden for Tønder, ligesom der i etableringsperioden ikke vil være behov for transporter via jernbane, som det ser ud for indeværende.

- Skal der foretages godstransport på jernbane direkte fra dette anlæg vil det betyde, at der skal anlægges et nyt industrispor med indløb umiddelbart øst for Jejsing by. Et sådant industrispor vil have en anslået længde mellem 2,8 km og 3,2 km. Ved en produktion af produkter der skal transporteres via jernbane vil der være tale om en anslået årlig godsmængde på ca. 100.000 tons.

Aktuelle initiativer til fremme af jernbanedriften i grænselandet

For at sikre det nødvendige grundlag for en jernbanedrift på Tinglev-banen er der nedsat en projektgruppe, som arbejder på to fronter med det formål:

- at indgå transportaftaler med Tinglev-banen, som hel eller delvis transportvej.
- at tiltrække service og produktionsvirksomheder til Tønder industriområde, virksomheder som enten direkte eller indirekte er brugere af jernbanen.

Et større projekt er under udvikling og er bundet op omkring en aktiv Tinglev-bane. Der er tale om etableringen af en større kombineret facilitet bestående af produktion, service og terminalfunktion, tiltænkt anlagt i tilknytning til det bestående industrispor ved Tønder Industriområde Nord.

Derudover arbejder en projektgruppe med et OPP-projekt med henblik på etablering af persontrafik mellem Tønder-Tinglev-Sønderborg. Projektet blev præsenteret i Transportministeret i 2006, hvor det blev positivt modtaget.

Vurdering/overvejelser

Fordele ved en provisorisk løsning?

- Principielt ingen tidsbegrænsning for perioden.
- Restslid udgør en variabel tidsfaktor, da det er anvendelsen af banen og ikke selve tidsfaktoren, der definerer længden på en provisorisk løsningsmodel.
- Vigtigt skridt i retning af at kunne sikre en velfungerende infrastruktur i grænseregionen, synliggøre værdien ved en aktiv jernbane for egnsudviklingen.
- Væsentligt begrænset økonomiske risiko i tilfælde af manglende drift på banen.

Hvem vil umiddelbart have gavn af en provisorisk løsning?

- Generelt alle godskunder alle med behov for et alternativ til transport med lastbil.

Ulemper ved en provisorisk løsning.

- Det vil kræve ekstra mandskab ved hver enkelt transport, da sikringsanlæggene på strækningen er ude af drift.
- En provisorisk løsningsmodel vil ikke have væsentlig nytteværdi i forhold til at kunne tiltrække store transportopgaver i nødvendigt omfang, da løsning i sig selv ikke er en garanti for driftssikkerhed.

Fordele ved en fuld renovering.

- Ingen begrænsninger i forhold til reaktivering af godstrafikken.

Anbefaling

Set ud fra en samlet vurdering vil en fuld renovering af Tinglev-banen være at anbefale, med henblik på en hurtig etablering af godstrafik.

Den aktuelle økonomiske og politiske situation betyder imidlertid, at en sådan løsning ikke vurderes realistisk på nuværende tidspunkt.

Derfor er anbefalingen, ud fra de foreliggende præmisser, at der påbegyndes en renovering ud fra en discount-model, fx som skitseret ved de anførte løsningsmodeller,

- dels for at sikre banen for fremtiden.
- dels for at kunne sikre en minimums transportkapacitet for at få etableret de første transportaftaler.

— — — ● — — —