

Tønder,

23. juli 2014

Styregruppen STTS
Postboks 45
6270 Tønder
Denmark

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

Web.: www.stts.dk
Mail.: stts@stts.dk

Seminar om Tinglev-banen

Tønder den 17. juni 2014

Slutdokument

Om dette dokument

Hensigten med dette dokument er, at opsummere nogle af hovedtankerne fra de enkelte oplægsholdere, samt præsentere nogle af de konklusioner som Styregruppen STTS kan drage på baggrund af det hidtidige arbejde og de erfaringer der er gjort i forbindelse med bestræbelserne for at få Tinglev-banen reaktiveret.

Formålet med seminaret

- At formidle en aktuel status omkring Tinglev-banen
- Synliggøre banens nødvendighed som infrastruktur – både på kort og længere sigt.
- Synliggøre nogle af de synergieffekter der kan afledes af en aktiv bane.
- Informere om nogle af de mål/visioner og projekter der arbejdes med.

Ændringer

Rækkefølgen på oplægsholderne måtte kort inden afviklingen af seminaret ændres, da uforudset forhold forhindrede to af oplægsholderne i at deltage

Program

Velkomst: Laurids Rudebeck (Tønder Kommune) borgmester

Ordstyrer: Per Hussmann (Business Kompagniet) direktør

Introduktion af seminaret: Søren Rødgaard Henriksen (STTS) projektleder

Oplægsholdere:

Martha Vrist (Midtjyske Jernbaner) direktør

Jesper Steenholdt (Hartmann, Tønder) logistik ansvarlig

Henrik Thykjær (Aabenraa Havn) direktør

Søren Rødgaard Henriksen (STTS) projektleder

Robin Roost (Scandic Rail Partners) bestyrelsesmedlem

Uffe Palludan (Palludan Fremtidsforskning) direktør

Kim Beier (STTS) koordinator, øst

Afsluttende bemærkninger og konklusioner findes sidst i dokumentet, side 15.f.

Velkomst: Laurids Rudebeck (Tønder kommune) borgmester

I sin velkomst tilkendegav borgmester Laurids Rudebeck sin og byrådet i Tønder Kommunes støtte til det arbejde, som STTS udfører for at få genoprettet jernbanen.

Laurids Rudebeck understregede, at han personligt satsede på en parallelmotorvej til E45 i Sønderjylland, som forbedring af trafikforbindelsen til Tønder Kommune.

Laurids Rudebeck nævnte efterfølgende, at selvom Tønder Kommune og Styregruppen STTS har forskellige prioriteter og mål, er det vigtigt med et samarbejde i gensidig respekt for de forskellige vilkår, som det er tilfældet parterne imellem. Laurids Rudebeck fremhævede i denne henseende et eksempel på et konkret resultat af dette samarbejde, den valgte løsning i forbindelse med renoveringen af Ribelandevej og jernbaneoverkørslen, at sporet i overkørslen kunne forblive liggende, således at vejrenoveringen ikke kom til at besværliggøre eller lægge hindringer i vejen for en reaktivering af Tinglev-banen.

Oplæg: Martha Vrist (Midtjyske Jernbaner) direktør

Martha Vrist berettede om de mange udfordringer en privatbane som Lemvig-banen må kæmpe med for at kunne opretholde en rentabel forretning. Lemvig-banen har både passagertog og godstog. Samarbejde med andre operatører bidrager til at reducere omkostningerne. Arriva udfører fx billetkontrol, og andre funktioner deles med andre.

Lemvig kommune oplever på samme måde som Tønder Kommune en kraftig affolkning hvilket stiller store krav til en rationel drift, for at man kan opretholde togtrafikken. Her har en aktiv salgsstrategi været af stor betydning. Man har øget fokus på turismen, både i form af tilbud til gæster langvejs fra, men også til områdets egen befolkning.

Midtjyske Jernbaner er gang med de sidste forhandlinger omkring nye godstransporter og falder de på plads vil der ske en væsentlig stigning i godsmængden. Mange specialtransporter er bedre på tog end på landevej, og her forventes også et nyt marked. Det er både giftige stoffer og store godsemner til vindmøller og søkabler til havvindmøller. Bedre forbindelser til havnen forventes også at give mere gods på jernbanen.

Det er i dag mange lastbiler som fjernes fra vejene med de godsmængder som nu transporteres på bane. Hvis alle forhandlinger går i orden så er det et tre-fire cifret antal lastvogne som ikke skal belaste vejene, med både miljø- og trafiksikkerhedsmæssige fordele.

Oplæg: Jesper Steenholdt (Hartmann A/S) Logistikansvarlig

En del af firmaets samlede produktion udgår fra Tønder. Selvom der er tale om en mindre del er der dog tale om mange ugentlige transporter, der alene afgår fra Tønder med lastbil, op mod 16-18 vogntog om ugen.

Vejarbejderne på motorvejene ved Hamborg, især arbejdet på A7 vil i mange år give transportproblemer, specielt for en virksomhed som Hartmann, der ligesom så mange andre virksomheder er afhængige af at transporterne er fremme til den aftalte tid.

Med en jernbaneforbindelse på tværs fra Tønder til Tinglev vil Hartmann kunne læsse sine varer/trailere direkte på dertil indrettede jernbanevogne i Tønder og køre på jernbanen til deres slutdestinationer. Når Hartmann i dag skal bruge tog skal man først køre godset med lastbil til Taulov ved Fredericia og dér omlade til tog og derefter køre ud i verden. Det er en stor omvej, som betyder en ekstra håndtering og dermed øget tidsforbrug og omkostninger.

En væsentlig udfordring i forhold til at få mere godstransport over på jernbanen er, at der er en ubalance i godsmængden på lastbil til/fra Danmark. Mange lastbiler har kun gods til Danmark og for at undgå at køre tom hjem, hvilket betyder, at en virksomhed som Hartmann kan få transporter ud af Danmark til en stærkt reduceret pris, som ofte alene svarer til prisen for diesel. Hvis hver km betales med samme pris ville mere gods blive omlagt til jernbanetransport. Dette vilkår er med til at vanskeliggøre en omstilling af gods fra landevej til jernbane.

Jesper Steenholt forventer at der dagligt vil være 10-20 km kø af lastbiler når vejarbejderne kommer rigtig i gang. Det betyder forsinkelser og utilfredse kunder, hvilket ikke er ønskeligt da konkurrencen er hård, så hver parameter tæller. Hartman har af samme grund allerede oprettet et mellemlager i Osnabruck for at tage højde for udviklingen.

Fremadrettet forventer Hartmann at flere kunder ønsker viden om sociale og grønne regnskaber og her vil transport på tog være en væsentlig faktor. Bæredygtighed og CO2-regnskaber indgår allerede i æggebakkeproduktionen og at den også vil komme til at inkludere transporten mellem produktionen for forbrugeren er kun et spørgsmål om tid, hvilket vil styrke jernbanens position, som attraktiv transportvalg.

Oplæg: Henrik Thykjær (Aabenraa Havn) direktør

Henrik Thykjær redegjorde for de muligheder og fordele en havn som Aabenraa Havn har i forhold til transport af gods til en række destinationen.

For en havn som Aabenraa Havn er en god infrastruktur en afgørende faktor og dermed vil en jernbane tilslutning direkte til havne være en klar fordel. Det hænger sammen med at flere motorvejsbroer i Tyskland skal renoveres.

Henrik Thykjær kunne fortælle at man tidligere havde valgt at fjerne jernbanesporene ned til havnen, fordi der på daværende tidspunkt ikke var bases for at opretholde dem. For en havn som Aabenraa Havn vil det være en åbenlys fordel at have adgang til jernbanespor, fordi det vil give havnen en lang større fleksibilitet i forhold til godsbetjening.

Videre påpeger Henrik Thykjær, at prognoserne for godstransport viser en forøgelse på 50% frem mod 2030, hvilket gør det nødvendigt med alternativer i form af jernbane og skibsfart, da kapaciteten på motorvejene langt fra vil kunne slå til. Derfor vil alternativer i fremtiden blive af stor betydning. Det passer godt sammen med at bruge mere nærskibstransport. Der er mange havne i Østersøområdet som kan anløbes med mindre fragtskibe.

Selvom der fortsat er spor ned til den gamle Aabenraa Station så vil en genetablering af et spor til havnen og videre ud til kajen være relativt dyrt og det er ikke en udgift som havnen har mulighed for at afholde, hvorfor midlerne hertil skal komme andetsteds fra.

Oplæg: Søren Rødgaard Henriksen (STTS) projektleder

SRH fortalte indledningsvis om baggrunden for dannelsen af STTS i sommeren 2011, at Banedanmark havde til hensigt at Tinglev-banen i 2012 skulle indstilles til endelig nedlæggelse. Ved etableringen af STTS var visionen og den primære målsætning en etablering persontrafik mellem Tønder og Sønderborg, efterfølgende en tilslutning/forbindelse til hhv. Flensburg og Niebüll.

I slutningen af 2011 og begyndelsen af 2012 bliver det tydeligt at der er behov en ændret tilgang i bestræbelserne for en reaktivering af Tinglev-banen. Den generelle fraflytning og afmatning i Sydvestdanmark - ganske som det ses i andre ydreområder rundt om i Danmark - pegede på behovet for en 'back to basis strategi', samt en ændret prioritering af målsætningerne for Tinglev-banen.

De generelle vilkår pegede ligeledes på behovet for et ændret syn på Tønder-Tinglev-banen og den måde der argumenteres for banens eksistensberettigelse. I denne henseende blev det understreget, at Tønder-Tinglev-banen ikke må eller kan betragtes isoleret, men skal ses som en vital del af den samlede infrastruktur, både lokalt og regionalt. For STTS har det betydet, at der nu løbende foretages afvejninger af forholdet mellem visioner og realisme - hvad vil vi og hvad der er muligt.

SRH redegjorde herefter for en række af de udfordringer, som er med til at sløre de muligheder og perspektiver der er i forbindelse med en aktiv Tinglev-bane, og som samtidig et med til at give det indtryk, at der ikke skulle være realiteter eller muligheder for en reaktivering af strækningen mellem Tønder og Tinglev.

En af de generelt store udfordringer omkring public service / offentlig transport er stigende tendens i ydreområder, at man ser stadig mindre på betydningen af service/betjening og i højere grad næsten ensidigt har fokus på, hvorvidt driften er rentabel, ikke om der leveres den service der er et reelt behov for. I denne forbindelse er der tilsyneladende kun ringe fokus på de synergieffekter som en god kollektiv infrastruktur kan have på en landsdel, som fx Sydvestjylland eller grænseregionen set under et.

En anden og stor udfordring er den omstændighed, at muligheden for at reaktivere Tinglev-banen siden 2009 er fremstillet som så omkostningskrævende, at det vil enhver med blot en smule økonomiske sans til at løbe skrigende bort. I denne forbindelse ses også referencer til banens tilstand, som ikke stemmer overens med de faktiske forhold. Og endelig er Tinglev-banen hidtil blevet mødt med tekniske krav, som er ude af proportioner i forhold til dens anvendelse, uanset om der er tale om godstransport eller passagertrafik.

En faktor som også har betydning for den tilsyneladende manglende interesse fra industri og erhvervslivet med hensyn til at benytte jernebanen som en transportform er, at

man ikke overvejer at benytte noget, der ikke er tilgængeligt. Når der ikke er brugbare jernbanespor til rådighed eller et jernbanenet der tilgodeser yderområder, så bliver gods på jernbanen ikke medtænkt i de muligheder, der er for transportløsninger.

Disse forhold – sammen med den manglede vedligeholdelse af Tinglev-banen har været væsentligt medvirkende til en generel opfattelse af, at Tinglev-banen er uden en fremtid, at der ikke er behov for denne bane.

Hvad der også forstærker opfattelsen af, at der ikke er forhold mellem udgifter til en reaktivering og nytteværdien er den manglende opmærksomhed på de synergieffekter en aktiv jernbane har i bredere forstand.

Sidst, men ikke mindst, så mangler der konkrete politiske initiativer, der sikrer mere gods på skinner. Der mangler en national strategi for godstransport på jernbane, som den der gælder for passagertrafikken i form Togfonden.

På baggrund af de vilkår der her er omtalt, besluttede STTS i sommeren 2012 at lave en 'back-to-basic-strategi', at skabe et brugbart og aktuelt grundlag at arbejde ud fra, at slå en streg i sandet i forholdet til tidligere ønsker og planer.

Det første tiltag besigtigelsen som blev gennemført i oktober 2012 og den besigtigelsesrapport som blev offentliggjort i maj 2013. Med besigtigelsen fik STTS et realistisk og aktuelt billede af Tinglev-banens tilstand og nok så vigtigt, en realistisk indtryk af det økonomiske niveau for en reaktivering.

På denne baggrund har STTS - uden at ændre de langsigtede visioner, nu i en periode fokuseret sin indsats på flere fronter:

- (1) Synliggørelse af behovet for Tinglev-banen som en godsbane her og nu, samt dens betydning som bypass til/fra østbanen – en betydning, der blev demonstreret i forbindelse med togafsporingen ved Sommersted i 2012.
- (2) Opsøgende i forhold til erhvervsvirksomheder, for hvem Tinglev-banen er en mulighed. Dette gælder for både lokale virksomheder (primært Tdr-kom.) og virksomheder langs den jyske vestkyst, for hvem en passage via Bramminge - Tønder - Tinglev/Padborg giver mulighed for øget godskapacitet.
- (3) Fastholdelse af den langsigtede vision, Tinglev-banen som tværgående forbindelse med persontog mellem Tønder-Sønderborg - samlende for regionen på begge sider af grænsen.
- (4) Udvikling af understøttende projekter, som enten direkte eller indirekte har forbindelse med jernbanen og jernbanevirksomhed. Her er fx tale om projekter der kombinerer jernbanetraffic med undervisning og turisme.

Aktuelt er STTS er ved at udfærdige en business case, som forventes afsluttet i ultimo juni/primus juli 2014. Der pågår pt. indsamling af dokumentation for gods der kan/skal transporteres via Tinglev-banen, herunder Letter Of Intent hos virksomheder, for hvem godstransport via Tinglev-banen er nødvendig eller en oplagt mulighed.

Efter møde med Transportministeriet i april 2014 forestår kommende møder med Transportministeriet og Banedanmark omkring vilkår for en reaktivering af Tinglev-banen på baggrund af business case og anbefalinger i besigtigelsesrapport.

Oplæg: Robin Roost (Scandic Rail Partners) bestyrelsesmedlem

Robin Roost tog i sit oplæg udgangspunkt i overskriften til en artikel i JydskeVestkysten fra den 15. april 2014: Masser af aflyste tog i juli og august på Tønder-Banen

Robin Roost redegjorde for baggrunden for, at man er nødt til at aflyse de faste passagertog i en periode for at give plads til godstogene. Årsagen er, at BaneDanmark i forbindelse med renoveringen af Tønder-Bramming-banen i 2011, samtidig foretog en nedgradering af krydsningssporene på strækningen i hhv. Tønder, Bredebro, Skærbæk, Ribe og Græstedbro. Denne nedgradering har i dag den konsekvens, at der kun er mulighed for krydsning med 2 togsæt op til 400 meters, mod tidligere op til 800 meter i spor 3.

I dag er der i dagtimerne ingen kapacitet for godstog mellem Tønder-Bramming. I nat-timerne er der mulighed fra ca. 01.30 til ca. 05.30, hvilket skal ses i lyset af, at der ingen kapacitet er mellem Tønder-Niebuß-Hamborg i tidsrummet mellem 23.00 og 05.00 (Streckenruhe).

På baggrund af bl.a. disse forhold stillede Robin Roost spørgsmålet, om BaneDanmark er Infrastrukturforvalter eller –afvikler?

I Danmark gælder det højeste EU Banenormsæt uanset strækningens status, hvilket gør det særdeles bekosteligt at drive og vedligeholde mindre banestrækninger og privatbaner. Det svarer til at man fastsætter motorvejsnormer/standarder og priser for små kommunale sideveje! Havde det været tilfældet var vi uden meget af det vejnet vi i dag kender. I andre europæiske lande opererer man med privatbane normsæt, hvilket er væsentligt medvirkende til, at man ikke kun kan opretholde eksisterende mindre sidebaner/privatbaner, men at det også er muligt at genåbne baner, der tidligere er blevet lukket.

Robin Roost nævner, at der er eksempler på at BaneDanmark som infrastrukturforvalter har kontaktet virksomheder og kommuner omkring afvikling af bestående og aktiv infrastruktur uden om operatørerne. Er det politikerne ønsker eller har BaneDanmark frit slag?

Herefter omtaler Robin Roost konsekvenserne af de kommende arbejder på Motorvej A-7 og transporterne Padborg-Hamborg, et vejarbejde og ombygning fra 4 spors til 6 spors motorvej i perioden fra 2014-2030, fornyelsen af Raderhoch brücke over Kielerkanalen, renovering af motorvejstunnel (Elbtunnel) i Hamborg og fornyelsen af Kühlbrand brücke i Hamborg, hvilket betyder mindst 16 års trafikchaos fra Padborg til syd for Hamborg.

Lastvogne bliver udstyret med elektroniske chip med kørselstilladelser hvornår disse må køre til Hamborgs container terminaler. Fra 2015 kommer der nye krav fra de tyske myndigheder omkring specialtransporter. Fremover skal alle specialtransporter, som kan

transporteres via jernbane skal flyttes fra landevej til jernbane. Med disse fremtidsudsigter burde jernbanen være et godt alternativ til motorvejen, som kan sikre leveringssikkerhed (Just in Time), samt bidrage til en økonomisk og miljørigtig transport!

Hvad angår godstog og godstransport er det fx påfaldende, at Tønder kommune og det sydvestlige Jylland "glemt" i en rapport fra Banedanmark (Mere gods på jernbanen).

Der er dog reelle og realistiske muligheder for godstransport og distribution i Tønder. Ved Tønder Nord er det ved industrisporet 500 + 100 meter læssespor, der er muligheder for tørdok/oplagring for Offshore industrien på Rømø havn, vindmølletransporter via jernbanen, specialtransporter med mere. Der er ligeledes tilkendegivet interesse fra tyske operatører om at anvende disse muligheder.

Herefter fortæller Robin Roost om nogle af de visioner der siden 2006 er arbejdet med omkring strækningen Tønder-Tinglev-Sønderborg, hvor et OPP-projekt blev præsenteret i Transportministeriet.

- Regionaltrafik timedrift Tønder – Sønderborg – Flensborg.
- Rejsetiden med bus i dag mellem Tønder-Sønderborg gennemsnitlig 2½ timer i dagtimerne.
- Med tog via Tinglev-banen og 16 stop mellem Tønder og Sønderborg er rejsetiden 1 time.

Hvad der yderligere understøtter en tværgående jernbaneforbindelse er, at ind- og udpendlingen i dag er større Øst-Vest end Nord-Syd (vendte i 1995 ifølge dansk statistik). Endvidere kan en jernbaneforbindelse øge tilflytning til Tønder, samt de byer som ligger langs strækningen mellem Tønder og Sønderborg.

Værd at bemærke er også, at antallet af registrerede privatbiler i Tønder kommune (2006-tal) er 3500, samt 2500 nr. 2 bil, hvilket for mange familier vil kunne begrænses ved en velfungerende infrastruktur hvad angår offentlig transport.

Oplæg: Uffe Palludan (Palludan fremtidsforskning) direktør

Uffe Palludan har tidligere lavet beregninger for DONG omkring anvendelse af batteridrevne tog. Hvis man laver en liste over alle de problemer og ulemper der ved anvendelse af batteridrevne biler vil man erfare, at ingen af disse vil gøre sig gældende for tog. Tog har plads, har ikke problemer med tunge batterier, osv.

Med udgangspunkt i en konkret strækning på godt 60 km med master til kørsel med eldrevne tog demonstrerer Uffe Palludan, at der samfundsøkonomisk er meget store besparelser at hente ved at investere i batteridrevne tog frem for at investere i traditionel eldrift med master, køreledninger, etc.

Tanken om batteridrevne tog er ikke af ny dato, det er rent faktisk en gammel driftform. Man har anvendt batteridrift og batteritog siden 1890 og helt frem til 1990 i Polen. Flere lande er nu ved at videreudvikle disse tog. Der kan i dag købes tog som er i produktion og bruges i Sydeuropa og Japan. England er langt fremme med en ny version og her blev det først helt batteridrevne tog indsat i normal drift i foråret 2014.

Batteridrevne tog har mange fordele frem for diseltog. Der er en række tekniske fordele ud over de store miljøfordele. Batteritog har endog den fordel at de kan oplades på tidspunkter, hvor der er lille forbrug og vindmøllerne laver meget strøm. Det er alene et spørgsmål om at sætte batterier nok på, så toget kun oplades om natten. Mange diseltog har en generator og kører således også på el.

Uffe Palludan forklarer, at nogle af hans beregninger har udgangspunkt i kendte elementer, som batterierne fra "Better Place" og vægtforhold i et gammelt MY-tog. I et regneeksempel viser Uffe Palludan hvordan man kan udskifte diselmotoren og generatoren med et tilsvarende vægt af batterier. Herudfra påviser Uffe Palludan en rækkevidde på flere hundrede km med et gennemsnitstog på en mindre jernbane. Hvis toget skal trække store godsmængder skal der to eller flere batterilokomotiver til, men opgaven kan klares. Et andet eksempel viser en beregning, der inkluderer en tur til Rom og tilbage på en enkelt opladning om natten forinden.

Med kendte priser vil batteritog være meget at foretrække på sidebaner og hvor man skal køre i kombination på små baner uden luftledninger og baner med luftledninger. Batteritog kan være 100 gange billigere end elektrificering af sidebaner!!

På en strækning som Tønder-Tinglev-Sønderborg, hvor der er både elektriske luftledninger og en del af strækninger uden vil batteritog den bedste løsning, både hvad angår samlet økonomi, fleksibilitet og miljøbelastning.

Strækningen Tønder-Tinglev-Sønderborg vil være oplagt som den første forsøgsbane i Danmark. Samtidig vil en sådan strækning også ligge i naturlig forlængelse af en tilsvarende batteridrift langs den jyske vestkyst.

Oplæg: Kim Beier (STTS – ØST / passagerdrift) koordinator

Kim Beier redegjorde for det arbejde der pt foregår omkring få etableret time-drift mellem Sønderborg og Tinglev.

Når denne drift er en realitet vil den naturligt kunne udvides til at omfatte en videre forbindelse til Tønder, når det bliver muligt at anvende Tinglev-banen til persontrafik. I denne forbindelse pegede Kim Beier på de fordele der er ved, at studerende fra Tønder får mulighed for at studere i Sønderborg med en transporttid på ca. 70 min.

Kim Beier oplyste at beregninger viser et pendlertal ca. 500 pr. dag der pendler mellem Sønderborg og Tønder, for hvem jernbanen vil udgøre et realistisk alternativ til bilen som transportmiddel. Ligeledes arbejdes på at få timedrift mellem Sønderborg og København.

Afslutningsvis fortalte Kim Beier, at udviklingen inden for batteritog giver mulighed for at opfylde de forventninger man har til grøn energi i Sønderborg, at grøn trafik/transport på denne måde har nye perspektiver for hele området.

Afsluttende bemærkninger og konklusioner

Seminaret bidrog til at synliggøre, at en reaktivering af Tinglev-banen ud over at være til gavn for de sønderjyske kommuner og grænseregionen, også vil gavne hele den jyske vestkyst fra Thyborøn havn i nord over Esbjerg og videre til grænsen. Et eksempel herpå er, som Martha Vrist fra Midtjyske Jernbaner påpegede, at en aktiv Tinglev-bane vil betyde en væsentlig forøgelse af godskapaciteten fra den jyske vestkyst mod Europa, samtidig med at man vil undgå flaskehalsproblemer ved at være tvunget til transporter via Herning-Vejle-Fredericia.

Som Henrik Thykjær nævnte i sit oplæg omkring Aabenraa Havn, så er en velfungerende infrastruktur en forudsætning for vækst. Dette gælder så meget mere, når man ser på Sønderjylland og grænseregionen under ét.

Selvom STTS pt primært har fokus på reaktiveringen Tinglev-banen, som godsforbindelse mellem Tønder og Tinglev – og dermed en vigtig forbindelseslinje mellem øst-banen og vest-banen, så arbejdes der videre på de langsigtede mål, som indebærer persontrafik med timedrift (Niebüll/) Tønder-Tinglev-Sønderborg (/Flensburg).

Pt er nogle af de helt store udfordringer,

- at al tænkning og planlægning tilsyneladende alene er rettet i nord-syd-gående retning, herunder etableringen af dobbeltsporet mellem Vamdrup og Vojens.
- at mange af de tiltag der pt kæmpes for, fx en sønderjysk parallelmotorvej har lange udsigter.
- at en motorvej ikke løser de problemer industrien og eksportvirksomhederne har her og nu.

Over for dette er der de fordele,

- at en reaktivering af Tinglev-banen vil kunne realiseres inden for 1 eller 2½ år, alt efter hvilken løsning der vælges.
- at en reaktivering Tinglev-bane vil bidrage til en styrkelse af en tværgående infrastruktur, som i dag er både mangelfuld og hæmmende i forhold til at fremtidssikre vækst og udvikling i hele grænseregionen.
- at en reaktivering af Tinglev-banen vil bidrage til understøttelse og fremtidssikring af infrastrukturen på hele den jyske vestkyst fra grænsen til Thyborøn i nord.

Det afholdte seminar har bekræftet,

- at STTS bør fortsætte sin hidtidige strategi og målsætning i lyset af de nuværende præmisser.
- at det fortsat er nødvendigt at synliggøre betydningen af en tværgående infrastruktur, hvis afmatningen i grænseregionen skal vendes til vækst og udvikling.
- at der fortsat er grundlag og behov for at inddrage understøttende projekter, som er med til at synliggøre de positive samfundsøkonomiske perspektiver ved en reaktivering af Tinglev-banen.
- at der er behov for yderligere et seminar inden for 9-12 måneder.

- - - < O > - - -