

Århus 11. maj 2006

Trafikudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Ang.: Tønder-Tinglev godsbane.

Afs.  
Stud. Mag.  
Mads Mikkel Tørsleff  
Universitetsparken 9, 2. v. 427  
8000 Århus C

Til medlemmerne af trafikudvalget.

Kære medlemmer.

Jeg skriver til jer i anledning af den i Sønderjylland pågående debat om godsbanen Tønder-Tinglev, og for at forsøge at give jer et indblik i situationen omkring benævnte banestrækning.

Det er min opfattelse, at godsbanen Tønder-Tinglev bør bevares for fremtiden da den udgør et vigtigt og værdifuldt stykke infrastruktur. Det er vigtigt at se banen i sammenhæng med strækningen Tinglev-Sønderborg, da de to tilsammen udgør den Sønderjyske Tværbane.

I den seneste tid har Dansk Jernbane Aps. med hovedsæde i Rødekro optrappet sine aktiviteter på godsområdet betragteligt og man har overtaget størstedelen af Railion Danmarks indenlandske godstrafik. Jeg har erfaret, at man fra selskabets side igennem nogen tid har søgt Trafikstyrelsen om tilladelse til at tage Tønder-Tinglev i brug. Dansk Jernbane Aps. er søsterselskab til NEG i Niebüll i Slesvig-Holsten og også herfra ville man gerne tage strækningen i brug den dag i morgen, hvis bare man kunne opnå den nødvendige tilladelse. Jeg forstår at Dansk Jernbane selv har tilbudt at bekoste en renovering af banen, så den kan ibrugtages til godstrafik – hertil skal man jo ikke bruge mange penge, da selv en begrænset maks-hastighed vil betyde en væsentlig forbedring i forhold til i dag, hvor togene må køre over enten Bramming-Lunderskov eller Slesvig. Når Banedanmark oplyser en pris for at tage strækningen i brug igen på omkring 70 mio. kr., så er denne pris vel indeholdt helt nye skinner der kan tage ME lokomotiver med 100 km/timen, samt nye perroner og billetautomater – ja en udbygning til persontrafik. Det er slet ikke det der bedes om fra DJ's side.

Da Tønder-Tinglev blev midlertidigt lukket i 2001, skete det på et tidspunkt da NEG's forgænger søgte om tilladelse til at sende to daglige tog over strækningen, dette behov findes stadig og sammenholdt med DJ's vækst, må behovet siges at være højere i dag.

Strækningens betydning må derfor også ses i lyset denne "grænseoverskridende" interesse.

Tønder-Tinglev bør ligeledes bevares af den grund, at man på længere sigt må forvente en øget offentlig trafik i takt med stigende brændstofpriser og i den forbindelse bør jernbanen spille en vigtig rolle. Med flytningen af skatteceneret for Sønderjylland til Tønder, er pendlingen til og fra

Tønder i øst/vestlig retning, ifølge Danmarks Statistik nu større end pendlingen nord/syd. Der kunne derfor siges at være større behov for persontransport Tønder-Tinglev end der er Tønder-Bramming.

I forbindelse med persontransport Tønder-Tinglev, kunne man forestille sig en nærbane Tønder-Sønderborg med stoppesteder i den række af landsbyerne som strækningen jo – modsat landevejen – går lige igennem. Fra 2007 vil DSB indføre 2-times drift Sønderborg-København, men det er min opfattelse, at persontrafik Sønderborg-Tønder ville give regionen en større gevinst og et mere varieret udbud indenfor den kollektive trafik.

Jernbanefolk som jeg har været i kontakt med, har haft tyske specialister til at besigtige banen, og en vurdering herfra er at Tønder-Tinglev vil kunne tages i brug til godstrafik for et beløb mindre end 5 mio. kr.

Under alle omstændigheder er det min opfattelse, at Tønder-Tinglev bør bevares for fremtiden. Dette kan ske ved at lade Dansk Jernbane Aps renovere og ibrugtage den til godstrafik. Så har man muligheden for i fremtiden at opgradere til persontrafik dersom dette skulle finde politisk opbakning. Det er min opfattelse at kommunerne langs strækningen allerede har vist interesse herfor. Men fjerner man banen vil den næppe igen blive anlagt og Sønderjylland vil som region miste et stykke infrastruktur, som der i fremtiden kunne tænkes at ville blive god brug for.

Med de bedste hilsener

Mads Mikkel Tørsleff