

banedanmark



Notat

10.03.2017

Nedlæggelse af Tønder-Tinglev banen

Jernbanestrækningen Tønder-Tinglev er en ca. 26,7 km lang, enkeltsporet bane. Banen blev oprindeligt bygget til persontrafik med en hastighed på 75 km/t. Det sidste passagertog kørte på banen i 1971. Banen er ikke blevet benyttet til togtrafik siden 2002, hvor det sidste godstog kørte på banen. Siden da er banen og dens arealer ikke blevet vedligeholdt.

Tønder-Tinglev banens tilstand er meget dårlig. Hvis togdriften skal genoptages, vil det være nødvendigt, at banen sporombygges på størstedelen af strækningen. En genopretning af banen til togdrift vil medføre betydelige omkostninger.

Trafikstyrelsen (den nuværende Trafik-, Bygge- og Boligstyrelse) offentliggjorde i 2009 rapporten *Screening af havneforbindelser og Restbaner* (udarbejdet af Grontmij/Carl Bro for Trafikstyrelsen), hvor det blev vurderet, at en total sporombygning vil være nødvendig for fremtidig togdrift på Tønder-Tinglev banen. En total sporombygning uden sikringsanlæg med henblik på udførelse af godstogstrafik vil ifølge rapporten beløbe sig til ca. 225 mio. kr. Klargøring af banen til passagertrafik vil medføre et endnu større beløb.

I samme rapport fremgår det af den tekniske gennemgang, at den primære omkostning ved en eventuel genåbning af banen vil relatere sig til en renovering og fornyelse af sporet og dets underbygning. I forbindelse med udarbejdelse af rapporten blev der foretaget en strækningsgennemgang med fokus herpå. På baggrund af besigtigelsen blev det konkluderet, at Tønder-Tinglev banen er i så ringe stand, at det vil være nødvendigt at foretage en sporombygning på størstedelen af strækningen. Dette er uanset om hastigheden sættes til skridtgang, 40 km/t eller 75 km/t. Skinnerne er fra før 1920, og skinnernes højdeslid på skinneprofilet er noget over det, der tillades i dag. Dette betyder, at skinnerne ikke længere er anvendelige. Svellerne er i ringe stand, og det vil være nødvendigt at udveksle halvdelen af svellerne, inden trafikken kan genoptages. Den sidste halvdel skal dernæst udskiftes inden for en kortere årrække.

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.

Sporskifterne til Tønder-Tinglev banen er både i Tinglev og i Tønder blevet fjernet og erstattet af sporrammer. Der er derfor ingen forbindelse til jernbanenettet hverken i Tinglev eller i Tønder. Flere steder i Tønder Kommune er overkørslerne blevet asfalteret over, eller sporrammerne i overkørslerne er blevet fjernet af hensyn til en sammenhængende vejbelægning.

Det blev i rapporten vurderet, at det langt fra var samfundsøkonomisk rentabelt at genåbne Tønder-Tinglev banen for godstransport. Banens tilstand er ikke blevet bedre siden rapportens udgivelse i 2009, da banen og arealerne ikke er blevet vedligeholdt siden 2002. Udgiften til en total sporombygning uden sikringsanlæg med henblik på udførelse af godstogstrafik må derfor forventes at være steget siden 2009.

Banedanmark har etableret et fiberkabel langs hele strækningen, som er en del af Banedanmarks nuværende signalsystem. Det er i 2013 vurderet, at det vil koste ca. 232 mio. kr. at udruste strækningen med Banedanmarks nye signalsystem. Denne omkostning vil i så fald skulle lægges til omkostningen ved en total sporombygning.



På baggrund af banens generelle tilstand har transport-, bygnings- og boligministeren anmodet Banedanmark om at igangsætte en høring iblandt alle lokale interessenter for at afdække, om det er relevant og hensigtsmæssigt at nedlægge banen officielt.

Fremgangsmåden er følgende:

1. Banedanmark igangsætter høring af alle relevante parter om en eventuel nedlæggelse,
2. Transport-, bygnings- og boligministeren træffer endelig afgørelse om banens fremtid. Nedlæggelse af banen kan ske i henhold til § 2 i Lov nr. 73 af 3. marts 1971 om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre-Nykøbing M. Heri er transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til helt eller delvis at nedlægge Tønder-Tinglev.
3. Transport-, Bygnings og Boligudvalget orienteres om ministerens beslutning,
4. Hvis det besluttes at banen skal nedlægges, foretager Banedanmark den formelle nedlæggelse af banen.

Igennem de sidste ca. 10 år har der løbende været en del opmærksomhed omkring Tønder-Tinglev banen og den mulige anvendelse af banen og dens arealer. Der har været et ønske fra Styregruppen STTS, Rådet for Bæredygtig Trafik, samt Landsforeningen Danmarks Jernbaner om, at banen bliver genåbnet til godstrafik. Aabenraa Kommune og Tinglev Forum har endvidere ytret ønske om etablering af en rekreativ sti på arealet, når banen nedlægges.