



København d. 27.8. 2023

Til transportudvalget og transportminister Thomas Danielsen

Tinglev er ikke det naturlige knudepunkt for jernbanetrafik mellem Nordtyskland og Jylland

Med henvisning til [ministerens svar](#) til Stefan Seidler fra 22.8. 2023 og med blik tilbage til [kommissorium](#) fra 24.11. 2021 så står det klart, at forligskredsen og ministeren har brug for at løfte blikket lidt.

Den danske jernbanegeografi med blik mod Tyskland står overfor at blive ændret drastisk med den forventede åbning af Femern forbindelsen i 2029. Beslutninger om kommende jernbanebetjening fra Slesvig-Holsten op igennem Jylland skal netop ses i dét lange lys. Samtidig ved vi, at indkøb af tog, som det indkøb NAH syd for grænsen står overfor, kommer til at betyde vilkår for trafikken i mange år frem.

NAH satser med indkøbene på hyppigere togbetjening fra Hamborg til Flensborg. Det er glædeligt at regionen syd for grænsen satser mere på togene.

Så længe Danmark med togindkøb ikke lægger op til en tilsvarende styrkelse af jernbanen på akslen Hamborg – Aarhus, så må det tages med kyshånd, at NAH træder til.

Deciderede internationale hurtigtog er der mere og mere behov for. Og deres opgave er ikke først og fremmest at betjene regionen nord og syd for grænsen. Til internationale tog har DSB indkøbt vogne, der indføres fra 2024. Disse tog skal stoppe mindst muligt undervejs og er ikke egnet til lokaltrafik.

For at knytte regionerne sammen er der brug for hvad tyskerne kalder for regional-eksprestog. De skal ende i naturlige knudepunkter. I Slesvig-Holsten ender de tyske tog fra Flensborg ikke i Neumünster, men de kører til Hamborg. I Danmark skal regional-eksprestogene ikke ende i Tinglev, men i Fredericia, hvor knudepunktet af den danske jernbanegeografi nu og fremover befinder sig. I Fredericia kan der opnås forbindelse til alle ender af Danmark. Passagerer vil opleve togskifte i Tinglev som en dansk chikane og forsøg på at koble Slesvig-Holsten væk fra Jylland. Togskifte i Tinglev kan under ingen omstændigheder opleves som en vej til at styrke togtrafikken i korridoren Aarhus – Hamborg.

Derfor skal den fremstrakte hånd fra NAH tages og der bør fra dansk side støttes indkøb af passende mange nye togsæt, så der fremover kan blive timedrift fra Hamborg via Flensborg til Fredericia.

Debatten om togbetjeningen mellem Jylland og Slesvig-Holsten kunne meget vel bredes ud til en bredere kreds. Offentligheden er helt sikkert interesseret i dette. I Rådet for Bæredygtig Trafik har vi kontakter til kredse syd for grænsen og vil i det hele taget gerne være behjælpelige med en sådan proces.

Med venlig hilsen

Poul Kattler
Forperson
Rådet for Bæredygtig Trafik

Leif Kajberg
Bestyrelsesmedlem