

**Spm. nr. S 1246**

Til trafikministeren (28/1 98) af:

**Hans Christian Schmidt (V):**

»Vil ministeren oplyse, hvilke overvejelser regeringen har gjort sig angående en eventuel genåbning af banestrækningen mellem Tinglev og Tønder, og har regeringen i den forbindelse afsat midler, eller agter regeringen at afsætte midler til bl.a. at få genetableret godstransporten på strækningen?«

**Begrundelse**

Jernbaneforbindelsen mellem Tinglev og Tønder har historisk set været af stor betydning for infrastrukturen i det sønderjydske område. Det har imidlertid vist sig, at forbindelsen er i så dårlig stand, at der ikke kan køre tog på strækningen. Det har samtidig været grunden til, at den har været uden fast trafik i de senere år.

En så central strækning kan ikke stå ubenyttet hen. Det må være i alles interesse at få genetableret forbindelsen – bl.a. for godstog.

**Svar (18/2 98)**

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Betydningen af jernbanen mellem Tinglev og Tønder for regionen har været af stadig svindende betydning.

Persontrafikken blev indstillet i 1963, fordi der ikke var passagerer nok til at drive en økonomisk forsvarlig persontrafik på skinner. I 1995 blev godstrafikken stoppet. Der var ikke gods nok til at drive en skinnebaseret godstrafik på forretningsmæssige vilkår.

Herefter blev delstrækningen Tønder-Bylderup Bov spærret på grund af den ringe sportilstand. Veterantogskørsel med en hastighed på max. 20 km/t blev dog tilladt i udvalgte perioder indtil juli 1997.

Banens nuværende tilstand skyldes ifølge Banestyrelsen, at man har søgt at opnå en samfunds- og driftsøkonomisk fornuftig sammenhæng mellem benyttelsen og vedligeholdelsesniveauet. Hvis der havde været et stort behov for banen, ville trafikmængden have været større og vedligeholdelsesindsatsen tilsvarende.

Imidlertid er der nu en operatør, Privat Banen Sønderjylland, som har vist interesse for at drive godstrafik på strækningen. På den baggrund har Banestyrelsen og Jernbanetilsynet besigtiget den sidst i januar for at undersøge hvilke arbejder, der skulle udføres for at genåbne den for godstrafik ved lav hastighed.

Jeg vil for en god ordens skyld nævne, at der allerede i 1971 ved lov bl.a. blev givet bemyndigelse til at indskrænke driften på jernbanestrækningen Tønder-Tinglev til kun at omfatte befordring af gods og til senere helt eller delvis at nedlægge banestrækningen, jf. vedlagte lov nr. 73 af 3. marts 1971.

Men naturligvis vil regeringen arbejde på at flytte godstransporten fra vej til jernbane i den udstrækning, det kan lade sig gøre, herunder også de økonomiske konsekvenser taget i betragtning.

Derfor udarbejder Banestyrelsen nu et overblik over udgifterne for en genåbning, som herefter må vurderes i forhold til de trafikmængder, som den pågældende operatør kan sandsynliggøre. Når de konkrete omkostninger og de konkrete trafikmængder kendes, vil der kunne træffes en samfundsøkonomisk fornuftig beslutning om banens fremtid.

**Spm. nr. S 1345**

Til trafikministeren (4/2 98) af:

**Otto Steenholdt (V):**

»Kan ministeren oplyse om, hvorfor det er ulovligt for danskere/udlændinge/grønlandere at bruge deres internationale kørekort i Grønland?«

**Begrundelse**

Grønlandere og danskere med dansk/internationalt kørekort bliver i Grønland standset af det grønlandske politi og skal erlægge 400 kr. i bøde og bliver desuden bedt om at henvende sig til det grønlandske politikontor, hvor de for 400 kr. kan købe et grønlandsk kørekort. Spørgeren mener, at det er utopi, at man skal bytte et dansk internationalt kørekort med et ikke internationalt godkendt kørekort.