

Dato 7. juni 2012
J. nr. 2010 - 3884

Nedlæggelse af Grindstedbanen

Grindstedbanens tilstand er så dårlig, at banen står foran lukning. Hvis togdrift som tidligere udmeldt skal fortsætte frem til ultimo 2014, hvorefter det har været forudsat, at der skulle tages stilling til banens fremtid, kræver det, at Banedanmark afholder betydelige omkostninger medio 2012.

Det vil stå i stor kontrast til banens meget begrænsede trafikale nytte, idet banen i snit kun befares med 2 godsvogne retur pr. uge. Toget består af 1 lokomotiv og 2 tankvogne, som p.t. ikke kan fyldes til det maksimale, da det tilladte akseltryk er reduceret pga. banens tilstand. Der er ikke udsigt til øget togtrafik på banen, som kan retfærdiggøre de betydelige omkostninger.

Samtidig er der et lokalt ønske om, at banen nedlægges.

Grindstedbanen er enkeltsporet og 40 km lang med knap 40 broer, og har ca. 45 overkørsler (sikrede og usikrede). Banen har været klassificeret som godsbane, og er derfor ikke udrustet med sikringsanlæg. I 2012 er banens trafikale status ændret fra godsbane til sidespor efter aftale med Trafikstyrelsen. Den maksimale hastighed er 40 km/t, som på grund af banens tilstand generelt er sat ned til 20 km/t og et enkelt sted til blot 10 km/t, hvilket giver en køretid på 2 timer mellem Bramming og Grindsted.

Sporets beliggenhed er blevet målt vha. en målevogn ultimo januar 2012. Der blev fundet 69 alvorlige fejl, hvorfor banen midlertidigt blev lukket. 4 fejl blev udbedret, mens de øvrige blev dækket ind af en dispensation, hvilket alene kan tillades, da godsbanen teknisk og trafikalt er overgået til at være et sidespor. Desuden var der et betydeligt antal mindre alvorlige fejl, som dog i henhold til banenormerne skal udbedres inden udgangen af juli 2012. Sker det ikke, lukkes banen som konsekvens af overholdelse af Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem.

Sporets tilstand på hele strækningen er inspiceret ved gennemgang i april 2012. Skinnerne er nogle steder punktvis fastholdt, hvorved der kan opstå "solkurver"/udbøjninger af skinnerne om sommeren med risiko for afsporing til følge. Mange sveller er angrebet af råd, og bør derfor udskiftes snarest. Svellerne har tidligere været identificeret som et stort problem, og den aktuelle inspektion viser tydeligt, at svellerne ikke kan holde til udgangen af 2014 uden større udskiftninger.



Banedanmark vurderer, at udgifterne til helt nødvendigt vedligehold og fornyelse for at holde banen åben til 2014 vil være 11 - 33 mio. kr. (7 - 29 mio. kr. alene i 2012). Der er således alene tale om investeringer, der sikrer, at banen kan holdes åben til 2014.

Side 2/2

På den baggrund indledes den formelle nedlæggelse af Grindstedbanen¹.

Fremgangsmåden for lukning og nedlæggelse er som følger:

1. Lukning af Grindsted-banen gennemføres medio 2012 med kompensation til operatør og Danisco og rettelse om lukning i Banedanmarks Netredegørelse for 2012 og 2013
2. Banedanmark igangsætter høring af alle relevante parter om en evt. nedlæggelse
3. Der træffes endelig afgørelse om banens fremtid, og Trafikudvalget orienteres om en evt. nedlæggelse

Såfremt det vælges at nedlægge Grindstedbanen, kan traceet bevares som f.eks. natursti, hvorved muligheden for i fremtiden eventuelt at genetablere banen bevares.

¹ De juridiske forhold om banens tilstedeværelse er afklaret i 2 love. Oprettelse af banen er sket ved lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye jernbaneanlæg. Nedlæggelse kan ske i.h.t. § 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 trafikministeren bemyndiget helt eller delvis at nedlægge Grindstedbanen.