



KOMMISSORIUM

31. august 2026
2025 - 4618

Kommissorium for fase 2 undersøgelse af dobbeltspor Tinglev-Padborg

Det blev med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 (S, V, M, DF, SF, RV, EL, K, LA og ALT) besluttet at anlægge et dobbeltspor på strækningen Tinglev-Padborg.

Der blev med aftalen afsat 27,5 mio. kr. (2026-priser) til fase 2 undersøgelsen/miljøkonsekvensvurdering (MKV) i henhold til Ny Anlægsbudgettering (NAB) og 944,5 mio. kr. til anlæg. Forligskredsen bag aftalen har senere besluttet at anvende 2,5 mio. kr. af undersøgelsesmidlerne til en undersøgelse af en perronhævningsplads på Padborg Station.

Den ca. 14 km strækning mellem Tinglev og Padborg er enkeltsporet. Strækningen anvendes i dag til person- og international godstrafik. Efter ibrugtagning af Femern Bælt-forbindelsen inklusive landanlæggene på tysk side forventes størstedelen af den internationale togtrafik at blive ledt denne vej, mens strækningen mellem Tinglev og Padborg forventes primært at betjene togtrafik mellem Jylland og Tyskland.

Anlæg af et ekstra spor, således strækningen bliver dobbeltsporet, skal understøtte en mere robust togtrafik og give redundans til Femern Bælt-korridoren.

Opgave

Der skal gennemføres en undersøgelse på NAB fase 2 niveau og en MKV af en udvidelse til dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg.

Såfremt projektet etableres inden ibrugtagning af Femern Bælt-forbindelsen inklusive de tyske landanlæg, vil den internationale togkorridor mellem Sverige og Tyskland blive lukket i perioder med sporspæringer på strækningen Tinglev-Padborg. Dette kan



påføre betydelige gener under etableringen for særligt den internationale godstogstrafik.

Undersøgelsen tilrettelægges således, at Banedanmark indledningsvist gennemfører en vurdering af to mulige løsningsvarianter:

- a) Etablering af et ekstra spor i umiddelbar nærhed af eksisterende spor som en typisk dobbeltsporet strækning.
- b) Etablering af et ekstra spor med øget afstand fra eksisterende spor med henblik på at mindske gener i anlægsfasen.

De to løsningsvarianter vil blive vurderet på baggrund af fordele og ulemper samt en overordnet indikation af anlægsøkonomi. Forligskredsen skal på baggrund heraf træffe beslutning om hvilken løsning, der undersøges på NAB fase 2 niveau.

NAB fase 2 undersøgelsen skal omfatte følgende:

- Projektforslag og visualiseringer af én løsning til etablering af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg, herunder håndtering af overkørsler.
- Anlægsoverslag for den undersøgte løsning samt eventuelle mulige besparelsetiltag i henhold til NAB. Anlægsoverslaget skal fordeles på et økonomisk afløb.
- Redegørelse for trafikale konsekvenser under anlægsarbejderne.
- Driftsoplæg for den dobbeltsporede jernbane med tilhørende køreplan som grundlag for trafikmodelberegninger.
- Udarbejdelse og høring af miljøkonsekvensrapport.
- Beregning af klimaeffekter for både anlægs- og driftsfasen.
- Beregning af samfundsøkonomi og vurdering af punktlighedseffekter.
- Oplæg til gennemførelse af togtrafikken i anlægsfasen både med og uden ibrugtagning af Femern Bælt-korridoren.

Budgettet for den samlede undersøgelse er 25,0 mio. kr.



Offentlig høring

Efter udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten sendes projektet i offentlig høring. I høringsperioden vil Banedanmark ligeledes afholde borgermøder.

Ekstern kvalitetssikring

Efter principperne i NAB om ekstern kvalitetssikring af projekter med et anlægsoverslag på mere end 350 mio. kr. vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet. Den eksterne kvalitetssikring finansieres af undersøgelsesbudgettet.

Tidsplan

Ved igangsættelse af undersøgelsen i 4. kvartal 2026 er den samlede tidsplan for undersøgelsen frem mod et beslutningsgrundlag som følger:

4. kvartal 2026: Undersøgelsen bliver igangsat.

1. kvartal 2027: Idéfasehøring.

3. kvartal 2027: Forligskredsen skal træffe beslutning om valg af løsning til fase 2 undersøgelsen og MKV.

1. kvartal 2029: Ekstern kvalitetssikring og offentlig høring af MKV-rapporten.

1. kvartal 2030: Afrapportering af beslutningsgrundlaget til forligskredsen samt beslutning om anlæg.

Anlægget af et ekstra spor forventes at kunne ske mellem 2034 og 2035, jf. Banedanmarks Anlægsplan. Forud for anlæg skal projektet detailprojekteres med varighed af ca. 2-3 år.

Grænseflader og interessenter

Relevante kommuner, styrelser, passager- og godsoperatører samt eksterne interessenter inddrages undervejs i analysearbejdet. Projektet skal søges koordineret med eventuelle sporarbejder syd for den tyske grænse.



Organisering

Undersøgelsen gennemføres af Banedanmark. Der nedsættes en følgegruppe med By-, Land- og Transportministeriets departement og Banedanmark.

Til brug for udarbejdelsen af togdriftsoplægget inddrages Trafikplangruppen i regi af By-, Land- og Transportministeriets departement.

Der etableres et teknikerudvalg bestående af kommuner, regionale myndigheder og relevante andre interessenter.