

Bestuingsforslag nr. B 10. Fremsat den 24. oktober 2006 af Rune Lund (EL), Jørgen Arbo-Bæhr (EL), Line Barfod (EL), Per Clausen (EL), Pernille Rosenkrantz-Theil (EL) og Frank Aaen (EL)

Forslag til folketingsbeslutning om opgradering af jernbanen mellem Ringe og Faaborg

Folketinget opfordrer regeringen til at igangsætte en grundig undersøgelse af mulighederne for at retablere driften på jernbanen mellem Ringe og Faaborg efter følgende hovedretningslinjer:

– Banestrækningen fra Ringe til Faaborg opgraderes til 120 km/t som generel strækningshastighed med en hastighedsprofil, som gør

det muligt at tilbagelægge strækningen på maksimalt 20-25 minutter.

- Banen betjenes med halvtimesdrift, subsidiært timedrift med ekstra myldretidsbetjening, og eventuelt nødvendige vigespor anlægges.
- Ringe Station ændres således, at togene Odense-Ringe kan fortsætte mod Faaborg – henholdsvis udgå fra Faaborg – i stedet for at have endestation i Ringe.

Bemærkninger til forslaget

Klimaforandringer er for alvor kommet på dagsordenen, og dermed diskuteres det også, hvad der aktuelt kan gøres for at formindske udledningen af klimagasser. Et område, hvor Danmark ikke er kommet nogen vegne, er med hensyn til at formindske udledningen af klimagasser fra transportsektoren. En af de oplagte måder at løse dette problem på er at sikre et godt udbud og en høj kvalitet i den kollektive transport. Der skal således et vist niveau til for at få bilejere til at lade bilen stå og i stedet benytte sig af kollektiv transport.

Det danske skinnenet lider under store vedligeholdelseefterslæb. Ifølge Banedanmark vil en ekstraordinær bevilling på 4,1 mia. kr. i perioden 2007-2014 bringe skinnenettets kvalitet op på et niveau, hvor der kun vil være marginale risici for fejl og hastighedsnedsættelser som følge af skinnenettets tilstand. På Enhedslistens forslag til finanslov for 2007 omdisponeres 7 mia. kr. – svarende til en tidligere afsat pulje til Femern Bælt- forbindelsen – til renovering og nybygning på jernbaneområdet.

Vedligeholdelse og opgradering af det eksisterende skinnenet er selvsagt en forudsætning for den kollektive trafikbetjening med tog, men herudover er det også nødvendigt at se fremad. I erkendelse af, at manglende kapacitet på skinnenettet og et stigende transportbehov fordrer ny kapacitet, hvis skinnibase-ret transport skal hale ind på bil- og lastbiltransport, fremsættes dette beslutningsforslag om opgradering af en lokal jernbane.

Forslagsstillerne ønsker at give en bedre togbetjening lokalt overalt i Danmark, således også på Fyn.

Konkret foreslås at igangsætte en undersøgelse, der kan danne grundlag for en retablering af jernbanedriften mellem Ringe og Faaborg. Banen mellem Ringe og Faaborg har ikke været betjent med passagertog – ud over veteranjernbanetog – siden 1962. Faaborg er i dag forsynet med busforbindelser, men kunne være betjent med kollektiv transport af højere kvalitet med en togforbindelse.

Opgradering af banen mellem Ringe og Faaborg vil således give mulighed for togtransport videre til Svendborg eller Odense med tidsbesparelser og større

komfort og gøre det sydvestfynske område mere tilgængeligt og attraktivt.

Opgradering af banen Ringe-Faaborg vil i virkeligheden fungere som en opgradering af hele strækningen fra Odense til Faaborg, idet der allerede kører tog i fast timedrift Odense-Ringe, som med beskedne meromkostninger kan forlænges. Banen vil med fordel kunne drives af samme jernbaneoperatør, som betjener Svendborgbanen, det vil sige DSB.

En opgradering af jernbanen Ringe-Faaborg vil ikke kun have betydelige positive regionale effekter med hensyn til f.eks. pendling mellem Faaborg og Odense. Den opgraderede jernbane vil også skabe en helt nødvendig og bedre sammenhængskraft i den nye Faaborg-Midtfyn Kommune. Opgraderingen vil samtidig give bedre muligheder for veterantogskørsel, og den vil dermed også kunne være med til at udvikle turismen i området.

Bemærkninger om anlægget

Banens længde:

Banen Ringe-Faaborg er 29 km og enkeltsporet.

Anlæg:

Anlægsomkostningerne er i det store og hele begrænset til renovering af sporanlæg, grøfter, broer, overkørsler m.v., idet der forudses indført en forenklet trafikafvikling uden behov for særskilte strækningkabler og med minimalt behov for krydsningsstationer og signaler. Dette opnås ved, at hastighed og sporanlæg optimeres til et enkelt og materieloptimerende køreplansmønster.

Køreplan:

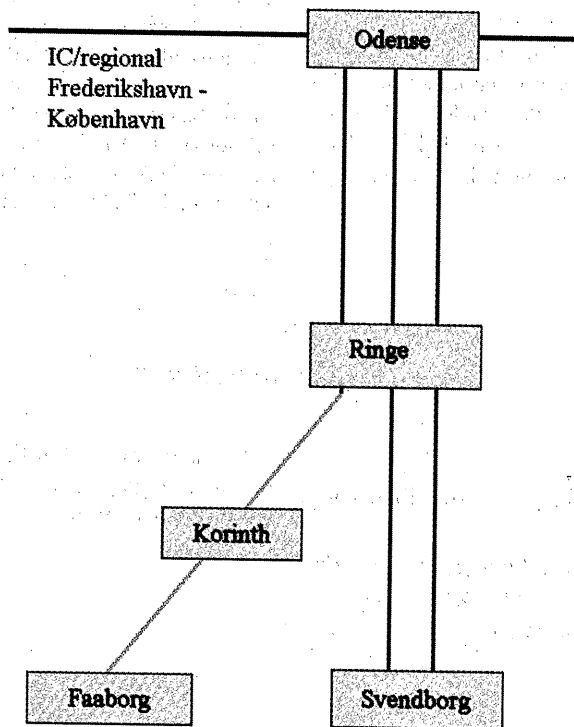
For at sikre et fremragende servicetilbud til borgerne, samtidig med at driftsomkostningerne holdes på et minimum, forudses de eksisterende tog Odense-Ringe videreført til/fra Faaborg, hvorved merforbruget af togsæt minimeres til 2-4, afhængigt af driftsomfanget (se vedlagte bilag 1).

I dag er der ganske vist spormæssig forbindelse mellem Ringe Station og Faaborgbanen, men signaler og sporskifter skal ændres, for at regionaltoget kan køre sikkert til og fra Faaborgbanen.

På nedenstående diagram svarer hver af linjerne

mellem Odense og Ringe/Svendborg/Faaborg til et togsystem, der kører en gang i timen. Bilag 1 viser et eksempel på en timebaseret køreplan.

Forlængelsen i forhold til eksisterende køreplan er markeret med en grøn linie.



Ekstra myldretidsbetjening er en del mere kompliceret, men kunne beskrives som en variant af bilag 1 således:

Ekstra myldretidsbetjening (halvtimesdrift) forudsætter etablering af krydsningsstationer med sporskifter og signaler henholdsvis i Faaborg og et sted på strækningen Faaborg-Ringe samt ændring af sporanlæg i Ringe, således at der kan ekspederes flere tog på samme tid. De ekstra tog vil køre Faaborg-Ringe, hvor der tilstræbes forbindelse til tog og busser.

På længere sigt ville det af mange grunde være anbefalelsesværdigt, at en længere del af strækningen mellem Ringe og Odense blev dobbeltsporet, da den allerede i dag virker som en meget sårbar flaskehals for de mange tog på Svendborgbanen. Dobbeltspor ville gøre det muligt at videreføre flere tog direkte mellem Odense og Faaborg.

Anlæg:

Banedanmark har i en tidligere besvarelse til Trafikudvalget (folketingsåret 2004-05, 2. samling, TRU alm. del - svar på spm. 138) vedrørende udgifter til opgradering beregnet omkostningerne på følgende tekniske grundlag:

- Ingen jernbaneanlæg kan genanvendes.
- Traceen for underbygningen ligger uændret.
- Underbygningen og grøfter med gennemløb renoveres totalt.
- Ny sporoverbygning inkl. ballast anlægges. Herunder fjernes eksisterende spor. (Grusballast kan genindbygges i underbygningen).
- Vandløbsbroer renoveres.
- Der anlægges ikke krydsningsstationer.
- Strækningerne udstyres ikke med sikringsanlæg og ATC-togstop.

- Alle private overkørsler nedlægges, antallet af offentlige overkørsler reduceres mest muligt, og sidstnævnte sikres i overensstemmelse med normerne for nyanlæg.
- Der anlægges ikke strækningkabel, og kommunikation mellem anlæg, personer og kommandoposter foregår via offentlige netværk.

Opgraderingen er i et andet svar til Trafikudvalget (folketingsåret 2005-06, TRU alm. del – svar på spm. 20) skønnet til at koste 310 mio. kr., og herudover skal formentlig anvendes et beløb til en ny station i Faaborg. Hertil skal lægges eventuelle udgifter til krydsningsstationer, som kan give en mere effektiv drift og et bedre transporttilbud og muligvis besparelser på materielanskaffelser.

Det anbefales i den forbindelse, at der indhentes supplerende vurderinger af omkostningerne ud over overslaget fra Banedanmark, bl.a. med henblik på at identificere eventuelle besparelser ved i højere grad at dimensionere banen med lette spor, da der ikke er behov for at køre med hurtige lokomotivtrukne tog, men alene med lette motorregionaltog.

Materiel:

Det vil være logisk at anvende det samme materiel, som anvendes på Svendborgbanen, idet det også vil give større fleksibilitet. I dag anvendes lejede Desiro-tog på banen, men de skal udskiftes med indkøbte IC2-togsæt fra Ansaldo Breda. Leverancen af IC2 er i lighed med IC4-togsæt stærkt forsinket. IC2-togsætterne koster 35 mio. kr. pr. stk. inkl. moms i 2002-priser.

Skriftlig fremsættelse

Rune Lund (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om opgradering af jernbanen mellem Ringe og Faaborg.

(Beslutningsforslag nr. B 10).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Køreplansoplæg for tog Odense-Ringe-Faaborg

Regionaltogene Odense-Ringe vil køre uændret som i dag, men i stedet for at have endestation i Ringe videreføres de til/fra Faaborg.

I Ringe vil der være forbindelse hver time mellem Faaborg og togene mod Svendborg.

Køreplanen er et udkast med henblik på enkel og billig drift med minimalt investeringsbehov (2-3 ekstra MQ- eller IC2-tog) og forudsætter en tilstrækkelig hastighedsprofil samt mulighed for, at togene kan mødes i Ringe eller lige syd derfor.

Odense	05:24	06:24	07:24	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	23:24
Ringe	05:49	06:49	07:49	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	23:49
Korinth	06:01	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01	00:01
Faaborg	06:19	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19	00:19

Faaborg	05:27	06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	22:27	23:27
Korinth	05:47	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47	23:47
Ringe	05:57	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57	23:57
Odense	06:21	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21	00:21