



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 7. juni 2005
J.nr. : 004-000154 (1)

Trafikudvalget har i brev af 12. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 138 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 138:

"Ministeren bedes for hver af de vedhæftede 4 modeller for genopretning af jernbanestrækningerne mellem Faaborg og Ringe og mellem Assens og Tommerup besvare følgende spørgsmål:

- a) Ministeren bedes tilsende udvalget beregninger på, hvad det vil koste at genoprette jernbane-forbindelserne, idet det bemærkes, at det i alle de nævnte modeller gælder, at der genåbnes tidligere nedlagte stationer på strækningen.
- b) Ministeren bedes for hver af de 4 modeller oplyse, hvor stor en del af de nævnte strækninger, hvor der vil være behov for nyanlæg af spor, hvor stor en del af strækningerne, hvor man vil kunne nøjes med at reovere de eksisterende spor og hvor stor en del af strækningerne, hvor sporene umiddelbart vil kunne anvendes.
- c) Hvorledes vil passagergrundlaget forventes at kunne blive for hver af de angivne løsningsmodeller set i forhold til for eksempel timedrift og ½-times drift?
- d) Hvorledes vil en genopretning af jernbaneforbindelsen have betydning for de aktiviteter, der måtte foregå på banelegemerne i dag?
- e) Ministeren bedes for hver af de 4 modeller oplyse i hvilket omfang, det vil være nødvendigt at foretage ændringer i lovgivning eller administrative forskrifter, før de kan gennemføres.
- f) Ministeren bedes for hver af de 4 modeller oplyse i hvilket omfang, der vil være arealmæssige problemstillinger som f.eks. ekspropriationer, der vil skulle løses, før de kan gennemføres."

Svar:

a) Ministeren bedes tilsende udvalget beregninger på, hvad det vil koste at genoprette jernbane-forbindelserne, idet det bemærkes, at det i alle de nævnte modeller gælder, at der genåbnes tidligere nedlagte stationer på strækningen.

Trafikstyrelsen har beregnet prisen for en opgradering af godsbanerne Ringe-Faaborg og Tommerup-Assens. Beregningerne af de forventede omkostninger til genopretning af de to godsbaner er gennemført på følgende tekniske grundlag:

- Ingen jernbaneanlæg kan genanvendes.
- Tracéen 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 strækningskabel, og kommunikation mellem anlæg, personer og kommandoposter foregår via offentlige netværk.

Ring – Faaborg: 29.0 km jernbane.

Strækningen Korinth – Faaborg er en privatbane tilhørende Fyns Amt. Det forudsættes, at banen på ny bliver en del af statens jernbanenet.

De bynære dele af banen i Faaborg er fjernet, og arealerne udnyttes til andre formål. Der skal således udvælges et areal for anlæg af en helt ny station i Faaborg. Det forudsættes, at der er tilstrækkeligt areal på de tidligere stationer til anlæg af perroner, parkeringsanlæg mv.

En opgradering af banen vil under ovennævnte forudsætninger ligge i størrelsesordenen 300 – 400 mio. kr.

Tommerup – Assens: 29.0 km jernbane.

De bynære arealer i Assens er frasolgt af DSB. Der skal således udvælges et areal for anlæg af en ny station i Assens. Det forudsættes, at der er tilstrækkeligt areal på de tidligere stationer til anlæg af perroner, parkeringsanlæg mv.

En opgradering af banen vil under ovennævnte forudsætninger ligge i størrelsesordenen 300 – 400 mio. kr.

Trafikstyrelsens anlægsprojekt til et overhalingsspor til godstog i Tommerup forudsætter, at forbindelsen til Assens-banen afbrydes, såfremt Trafikstyrelsen vælger løsningen med at ombygge den eksisterende Tommerup Station til midtliggende overhalingsspor. Der er lagt op til, at banen bliver nedlagt, men at den fortsat kan anvendes til kørsel med skinnecykler.

Hvis Assensbanen alligevel ønskes trafikeret, bør der etableres en direkte sporforbindelse fra hovedstrækningen udenom Tommerup Stationsby og som en niveaufri skæring.

Udover de specifikke anlægsudgifter kommer hertil udgifter til etablering af fjernstyring, bemanding mv.

Banedanmark nævner i øvrigt, at for så vidt angår lavbudget-modellen Ringe-Faaborg findes der ikke som anført indkørselssignal fra Faaborg-banen i Ringe. Såfremt lavbudgetmodellen gennemføres, kræver dette en udbygning af sikringsanlægget i Ringe med indkørselssignal samt etablering af ind- og udkørselstogveje fra og til Faaborg-banen. Det skyldes, at det ikke vil være sikkerhedsmæssigt forsvarligt, at tog med passagerer skal ind- og udrangeres på mundtlige sikkerhedsmeldinger.

For så vidt angår den ”flotte” løsning Faaborg – Ringe – Odense gælder det, at såfremt den nuværende køreplan på Svendborg-banen bibeholdes, vil det formodentlig medføre behov for tilpasninger af Ringe station.

b) Ministeren bedes for hver af de 4 modeller oplyse, hvor stor en del af de nævnte strækninger, hvor der vil være behov for nyanlæg af spor, hvor stor en del af strækningerne, hvor man vil kunne nøjes med at renovere de eksisterende spor og hvor stor en del af strækningerne, hvor sporene umiddelbart vil kunne anvendes.

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål a, er det forudsat, at ingen jernbaneanlæg kan genbruges. Begrundelsen er, at sporanlæggene for begge strækningers vedkommende indeholder sveller fra omkring 1950, samt skinner af type DSB 45 fra 1905. Der findes nyere overkørselssikringsanlæg, men ingen af dem kan bringes til at opfylde gældende normer.

Det vil således være behov for nyanlæg af spor på alle strækningerne.

c) Hvorledes vil passagergrundlaget forventes at kunne blive for hver af de angivne løsningsmodeller set i forhold til for eksempel timedrift og 1/2-times drift?

For begge strækninger gælder – afhængigt af strækningshastighed – at det vil være særdeles vanskeligt at etablere halvtimesdrift med kun ét tog på strækningen grundet strækningernes længde.

Med hensyn til forventninger til passagertal for togene har DSB oplyst, at der ikke eksisterer undersøgelser om dette forhold. Det kan i den forbindelse oplyses, at passagertrafikken på strækningen Faaborg-Ringe blev indstillet den 26. maj 1962 og på strækningen Tommerup-Assens den 21. maj 1966.

Jeg kan dog oplyse passagertallene for de busruter, der er relevante for henholdsvis Ringe-Faaborg og Tommerup-Assens.

For Faaborg-Ringe er følgende ruter således relevante:

- Rute 940: Nyborg-Årslev-Ringe-Faaborg: 89.934 passagerer.
- Rute 960: Odense-Nr.Broby-Faaborg: 243.464 passagerer.
- Rute 961: Odense-Ø.Hæsinge-Faaborg: 76.648 passagerer.
- Rute 962: Odense-Faaborg-Svendborg: 352.092 passagerer.

Rute 940 kører mellem Faaborg og Ringe, og videre til Nyborg. FynBus skønner at cirka halvdelen af de 89.934 passagerer benytter den sydlige del af relationen, dvs. Faaborg-Ringe. Rute 960, 961 og 962 kører mellem Faaborg og Odense. Rejsende på denne relation ville, hvis jernbanen mellem Faaborg og Ringe blev genetableret, have mulighed for at omstige til Svendborgbanen i Ringe.

For Tommerup-Assens er følgende ruter relevante:

- Rute 832 Odense-Vissenbjerg-Aarup-Assens: 158.782 passagerer.
- Rute 835 Odense-Tommerup-Vissenbjerg-Glamsbjerg: 262.496 passagerer.
- Rute 840 Odense-Glamsbjerg-Assens: 498.628 passagerer.
- Rute 850 Bogense-Odense-Assens: 453.700 passagerer.

Der er således ingen ruter, der kører mellem Assens og Tommerup. Rute 835 kører mellem Tommerup og Glamsbjerg, som er en station på relationen, og videre til Odense. Passagertallet afspejler hele ruten, og passagertallet mellem Tommerup og Glamsbjerg må derfor antages at være væsentligt mindre end de 262.496.

Rute 832, 840 og 850 kører alle mellem Assens og Odense. Genåbnes jernbanen mellem Assens og Tommerup opnås sammenhæng med den timebetjente strækning til Odense og til Fredericia.

d) Hvorledes vil en genopretning af jernbaneforbindelsen have betydning for de aktiviteter, der måtte foregå på banelegemerne i dag?

Som nævnt i min besvarelse på spørgsmål a tilhører strækningen Korinth – Faaborg Fyns Amt. Stækningen drives i dag af Sydfynske Veteranjernbane i Faaborg til turistmæssigt formål. Kørsel med veteranog forventes fortsat at kunne kombineres med den foreslåede trafik.

For så vidt angår strækningen Tommerup - Assens foregår der i hele sommerperioden kørsel med skinnecykler på strækningen. Kørsel med skinnecykler må indstilles, hvis persontrafik genindføres.

e) Ministeren bedes for hver af de 4 modeller oplyse i hvilket omfang, det vil være nødvendigt at foretage ændringer i lovgivning eller administrative forskrifter, før de kan gennemføres.

Strækningen Ringe-Korinth-Faaborg er anlagt i henhold til lov nr. 78 af 16. juni 1879 om forskellige jernbaneanlæg i Fyn og Jylland. I henhold til lovens § 1 anlægges der en bane mellem Ringe Station på den sydfynske bane til Faaborg Havn. I henhold til lov nr. 178 af 25. maj 1962 om nedlæggelse af banen fra Nyborg til Faaborg er ministeren bemyndiget til at indskrænke driften på strækningen til befordring af vognladningsgods samt til senere at nedlægge banen. Strækningen mellem Korinth og Faaborg Havn er således på et tidspunkt blevet solgt til Faaborg Kommune.

For så vidt angår strækningen Tommerup-Assens er den anlagt med hjemmel i lov nr. 18 af 21. februar 1881 om anlæg af en jernbane fra Tommerup Station til Assens. I lovens § 1 bemyndiges regeringen til for statskassens regning at anlægge en jernbane fra Tommerup Station eller et punkt mellem denne og Odense til Assens Havn. Havnesporet i Assens er således også oprettet i henhold til denne lov.

I henhold til § 2 i lov nr. 138 af 14. april 1966 om nedlæggelse af statsbanestrækningen Hobro-Løgstør og Tommerup-Assens er ministeren bemyndiget til at indskrænke driften på statsbanen Tommerup-Assens til befordring af vognladningsgods samt til senere helt at nedlægge banen.

Der skal efter ovennævnte således ikke foretages ændringer i lovgivningen eller administrative forskrifter for at kunne gennemføre ændringer i banestrækningernes anvendelse. Det kræver alene en politisk beslutning.

f) Ministeren bedes for hver af de 4 modeller oplyse i hvilket omfang, der vil være arealmæssige problemstillinger som f.eks. ekspropriationer, der vil skulle løses, før de kan gennemføres.

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål a, kan det blive nødvendigt med ekspropriationer i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler, og der vil skulle erhverves arealer til etablering af nye stationer i Faaborg og Assens.

Omfanget af ekspropriationer vil sandsynligvis komme til at afhænge af den strækningshastighed, der vedtages, idet der findes en række private led på begge strækninger, hvor det eventuelt kan blive nødvendigt at tinglyse oversigtsforhold.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen