

Genåbning af Assensbanen



Indledning

Jernbanestrækningen Tommerup St. - Assens (herefter benævnt Assensbanen) bør renoveres og genåbnes med moderne nærbanemateriel med et driftsoplæg svarende til eksempelvis Movias R-net, der dækker over halvtimedrift i myldretiden og timedrift derudover.

Umiddelbart kan det måske lyde om en urealistisk vision at genåbne en bane, som nu har været lukket for persontrafik i snart 50 år. Men der er sket en udvikling i jernbanemateriel, miljøbevidsthed og trængsel på vejene, der gør at situationen er en helt anden i dag end ved lukningen i 1966.

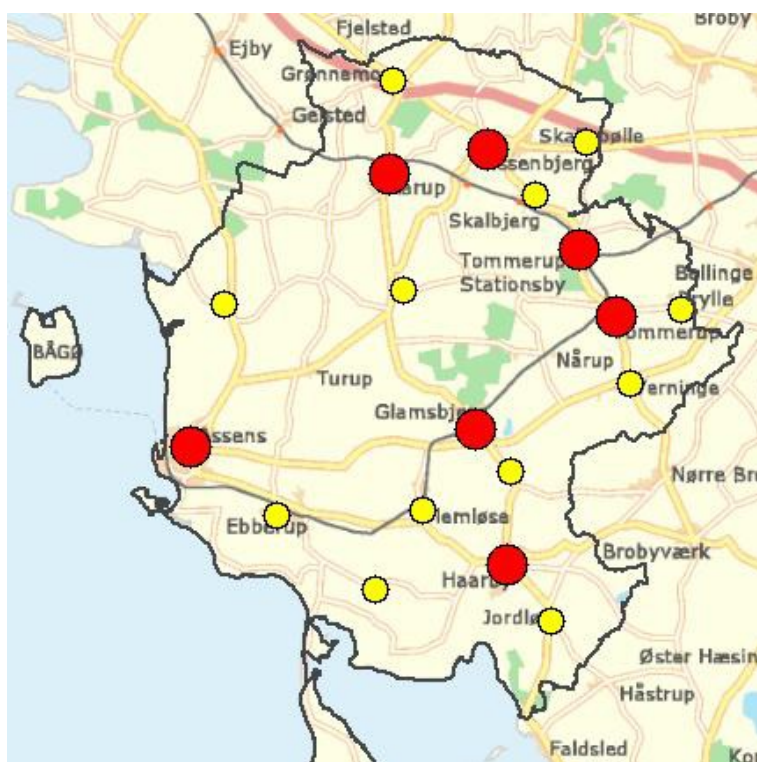
I disse år har danske lokal- og regionalbaner kraftigt stigende passagertal, og mange steder i Europa genåbnes og nybygges baner. Folketinget har de senere år vedtaget en lang række af tiltag, der vil løfte den kollektive trafik og særligt jernbane. Det drejer sig om *Signalprogrammet*, der vil give en højere regularitet og mulighed for at køre flere tog på de eksisterende skinner, *elektrificering* af hovedstrækningerne, *Timemodellen*, der vil øge kapaciteten markant i særdeleshed på Vestfyn og i Østjylland, bygningen af en *letbane i Odense* samt en række *opgraderinger af regionale baner*, som vil give hurtigere og hyppigere tog. Hvis man sammenholder de milliard-beløb, der er afsat på nuværende tidspunkt, med den relativt beskedne udgift, som er påkrævet for at genåbne Assensbanen, vil det være et naturligt element i denne generelle forbedring af de danske jernbaner. Med andre ord er det et af de projekter, hvor man vil få mest trafik for pengene.

Assens' Kommuneplan lægger bl.a. vægt på bæredygtig udvikling, udbygning af den kollektive trafik, byudvikling i kommunens største byer, og at kommunen skal være attraktiv at bosætte sig i for såvel privatpersoner som virksomheder. En genåbning af Assensbanen vil kunne medvirke til at indfri mange af visionerne og målene i kommuneplanen.

Assensbanen

Jernbanen mellem Tommerup St. og Assens er 29,3 km lang. Efter en strid om linieføring blev den åbnet for trafik i 1884 og lukket igen for persontrafik i 1966. Der blev kørt gods på banen indtil slutningen af 1980'erne og enkelte veterantog i årene efter. Tracéet er bevaret i fuld længde bortset fra 300 m i Assens fra Næsvej til stationsbygningen, og banen er tilsluttet DSBs hovedlinje i Tommerup St.

Banen går fra Tommerup St. via Knarreborg, Nårup, Glamsbjerg, Flemløse og Ebberup til Assens. Her ender sporet aktuelt ved Arena Assens /rådhuset. Den passerer dermed fire af kommunens største byer, herunder kommunens hovedby Assens og uddannelsesbyen Glamsbjerg samt to landsbyer, hvor især Flemløse aktuelt er meget dårligt betjent med kollektiv trafik.



Man kan også sige, at banen krydser kommunen på tværs fra det sydvestlige hjørne til det nordøstlige. I Tommerup St. er det muligt at opnå forbindelse til regionaltog respektive fortsætte mod Middelfart eller vende og køre mod Odense. Aktuelt vedligeholdes strækningen af foreningen *Lilleskov Teglværk*, der udlejer skinnecykler fra Tommerup, Glamsbjerg og Assens i sommerhalvåret. Det er en meget populær turistattraktion, som jo aktuelt er til debat i kommunen. Traceet (underlaget for sveller og skinner) er fundamentalt sundt, men sporet og sikringsanlægget trænger til en gennemgribende renovering såfremt kørslen med jernbanemateriel genoptages.

Fordele ved genåbning af banen for person- og godstrafik

Det er en betragtelig investering at renovere banen og købe materiel. Men der er en lang række fordele ved at gøre det, som skal vejes op mod investeringen. Materiel og skinner har en lang levetid (30-50 år), et togsæt kan transportere 120-200 personer, lavt støjniveau i og udenfor toget, "Skinneeffekt" (transportmidler på skinner er mere attraktive pga. højere hastighed og komfort) giver flere passager, kortere rejsetid, handicapvenlig indretning, flytter trafik fra overbelastede veje, færre trafikuheld og personskader samt lavt energiforbrug = lille CO₂- og emissionsudledning. Banen kan også bruges til godstransport

Modeller for istandsættelse og drift

Der er flere forskellige mulige konstruktioner m.h.t. finansiering, ejerskab og drift. Meget overordnet kan banen enten gøres til statsbane, privatbane eller regional bane, der udløser statslige bloktilskud¹.

Hvis man ser på de benchmarkundersøgelser, der er lavet af jernbanedriften i Danmark kan det konstateres, at de regionale baner og i særdeleshed Nordjyske Baner og Regionstog² formår at drive jernbane noget mere effektivt end DSB. Derfor bør en regional model også være første prioritet. Alternativt kan banen drives som OPP, hvor en operatør står for drift og vedligehold i eksempelvis 30 år. Endelig kan driften også varetages af DSB, men i lyset af den lave kvalitet af driften på bl.a. Svendborgbanen, må det betragtes som sidste løsning.

Hvad den faste infrastruktur angår, skal eksisterende skinner, sveller og grus pilles op og erstattes med skærver og nyt spor, endvidere skal stykket mellem Næsvej og Assens Station reetableres. Sikringsanlægget erstattes med moderne udstyr og normeres til en strækningshastighed på 120 km/t. Der etableres sidespor og mulighed for omløb i Assens og mulighed for krydsning i Flemløse og Nårup. Perroner ved stationer reetableres i 90 m længde (svarende til to togsæt) og øvrige passagerfaciliteter (informationstavle, rejsekortstander, læskur, cykelstativer, parkeringspladser) renoveres/monteres.

Hvad materiel angår, kan man enten købe brugte dieseltogsæt (Siemens Desiro eller Alstoms Coradia Lint, der er meget udbredte i Danmark), og som vil gøre det let at købe vedligeholdelse/reparationer eksternt. Alternativt kan der købes nyt materiel, som derved kan afprøves før DSB skal købe mange sæt til erstatning for MR/IC2.

Stationer og passagerpotentiale

Med de ovennævnte stationer vil der bo ca. 12.000 borgere indenfor en radius af en 1 km til en station. Hvis man sammenholder det med oplandet til eksisterende regionale baner i Danmark er der et stort potentiale.

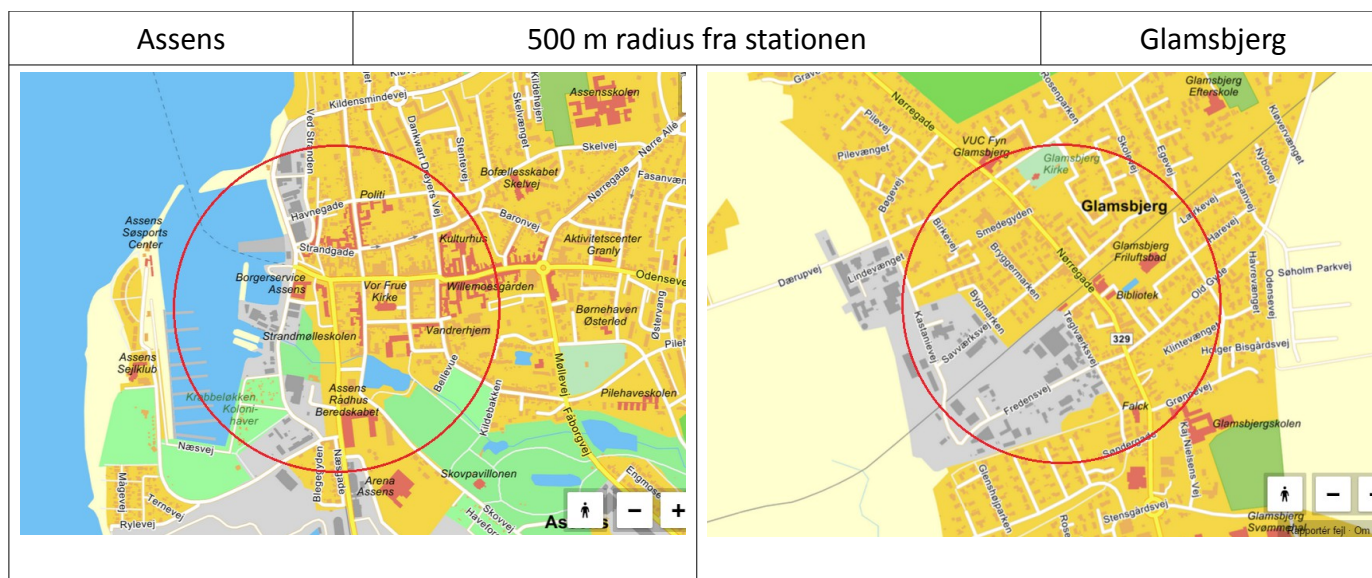
Bane	Længde	Køretid	Antal stationer.	Indbyggertal i byer	
	km	min		Endestation	Øvrige (ca)
Assens - Tommerup	29,3	25	7	6000	6000
Skagen - Frederikshavn	39,7	36	10	8700	1000
Hirtshals - Hjørring	19,8	22	12	6300	600
Vestbanen (Varde – Nr. Nebel)	37,6	43	17	1400	5000
Østbanen (Rødvig/Fakse- Køge)	31,2/30,1	33/33	10/11	1600/2900	5000

1 Aktuelt betaler staten regionerne et bloktilskud afhængigt af, hvor mange km bane, regionen driver. Hvor vidt det samme princip vil gælde "nye" strækninger er uvist, men må dog siges at være en rimelig antagelse. I Region Syddanmark drejer det sig om Vestbanen (Varde – Nr. Nebel), der netop er blevet renoveret for et trecifret millionbeløb og koblet på Arrivas net med direkte tog til Esbjerg/Tønder med planer om nærbane med 20-minutters drift.

2 Regionstog driver fire lokalbaner i Region Sjælland: Odsherredsbanen, Lollandsbanen, Østbanen og Tølløsebanen, der for de tre førstnævntes vedkommende er en del af regionens R-net med halvtimedrift i dagtimerne på hverdage og timedrift derudover. Alle baner er renoveret inden for de seneste ti år og har oplevet markant vækst i passagertal.

Desuden vil en række væsentlige funktioner såsom rådhus, uddannelsescenter, Arena Assens, Fyrtårn Tommerup, Tobaksgården, biblioteker, skoler, dagligvare- og specialbutikker mm. ligge i gåafstand af stationerne.

I de fleste tilfælde ligger stationerne meget centralt i byerne, hvor langt det meste af selve byområdet ligger i en radius af 600-1000 m fra stationen. Denne stationsnærhed er historisk betinget, da flere af byerne har udviklet sig med jernbanen, og den udvikling vil det være oplagt at genoptage med en fortætning af byerne omkring stationen. Uddannelsescentret i Glamsbjerg vil også kunne nyde godt af de hurtigere forbindelser, specielt fra Ebberup, Flemløse, Nårup og Tommerup.



Køreplan og rejsetider

Hvis banen renoveres til 120 km/t, er det med blot to togsæt muligt enten at lave timedrift med direkte tog til Odense (med vending i Tommerup St.) eller halvtimedrift³ mellem Assens og Tommerup St. Med den aktuelt gældende køreplan vil førstnævnte være mest relevant. På længere sigt kunne man forestille sig halvtimedrift med regionaltog mellem Odense og Middelfart, hvor sidstnævnte vil matche bedst.

Endelig er det også en mulighed at lade et IC3-tog starte i Assens om morgenen og køre direkte til København som Intercity-/lyntog med en samlet rejsetid på under to timer. Det vil kunne returnere om eftermiddagen.

Eksempel	↓ Timedrift til Odense ↑		↓ Halvtimedrift til Tommerup St. ↑			
Assens	25	48	02	32	25	55
Ebberup	31	42	08	38	19	49
Flemløse	37	37	14	44	14	44
Glamsbjerg	41	33	18	48	10	40
Nårup	44	29	21x	51x	06x	36x
Tommerup	47	26	24	54	03	33
Tommerup St	50	23	27	57	00	30
Tommerup St	53	20				
Odense	03	10				

x) stopper kun, når der er passagerer at optage eller afsætte

Køretiderne med tog er jf. ovenstående køreplaneksempel, bus er de hurtigste forbindelser med gældende planer og bil er ifølge Kraks Ruteplan, som ikke tager forbehold for trængsel og forsinkelser. De er beregnet i.f.t. til Assens, Glamsbjerg og Odense Banegård, som alt andet lige vil blive de tre største rejsemål.

3 I praksis kunne det være halvtimedrift i dagtimer hverdage og timedrift derudover analogt til Movias R-net

Køretider fra til (i min.)	Assens			Glamsbjerg			Odense		
	Tog	Bil	Bus	Tog	Bil	Bus	Tog	Bil	Bus
Assens	-	-	-	16	15	22	38	39	66
Ebberup	6	7	13	10	13	60(34*)	32	36	66
Flemløse	12	13	19	4	7	24	27	30	60
Glamsbjerg	16	15	19	-	-	-	23	26	43
Nårup	19	20	-	3	8	-	19	23	-
Tommerup	22	25	37	6	13	19	16	19	39
Tommerup St	25	24	45-90	9	15	31	10	18	(47)

*Der er enkelte hurtigere busforbindelser fra Ebberup om morgenen.

Hvis man ser på køretiderne mellem byerne, giver toget en markant forbedring i.f.t. bus og vil være konkurrencedygtig med bil i flere situationer. Selvom det beskriver en ideel situation, er det alligevel en så markant forbedring af køretid og frekvens, at det vil kunne tiltrække en stor del af det segment, der gerne vil tage kollektiv trafik, hvis tilbuddet er godt nok, men pt. ikke gør det.

Med den gældende køreplan og en overgangstid på 4 min. på Odense Banegård, vil man kunne komme til København på to timer. Når Timemodellen er indfaset, bliver den samlede rejsetid under 7 kvarter fra Assens og under 1½ time fra Glamsbjerg.

Økonomi

Ud fra traceets og stationernes visuelle tilstand estimeres en anlægsudgift på ca. 300 mio. kr. for en komplet renovering af den faste infrastruktur (spor, sikringsanlæg og stationsudstyr), mens to togsæt koster i størrelsesordenen 45 mio. kr.

Det er et stort beløb, men man får imidlertid noget for pengene. Sporet (der forudsættes 60 kg/m skinner) kan som tidligere nævnt holde i 50 år og togsættene i ca. 30 år. Til sammenligning kan nævnes, at en ny firsporet motorvej ifølge Infrastrukturkommissionen koster 40-110 mio. kr. pr. km afhængigt af beliggenhed (åbent land eller bynært område) og skal have ny belægning med jævne mellemrum. En ny bus med 45 siddepladser koster ca. 1,6 mio. kr., men holder kun i ca. 12 år. Desuden skal der tre busser (og tre chauffører) til for at opnå samme kapacitet som et enmandsbetjent togsæt, hvilket naturligvis har størst betydning i myldretiden. Ydermere opnås en bedre produktivitet med toget i kraft af dettes større rejsehastighed.

Med de skitserede køreplaner opnås en særdeles effektiv drift, som også vil have en gunstig påvirkning af omkostningerne/passagerkm.

Anbefaling

En genåbning af Assensbanen vil give borgerne i og udenfor kommunen et højklasset transporttilbud, som vil understøtte mange af kommunens målsætninger i.f.t. miljø, trafik, udvikling og bosætning. Det vil endvidere falde godt i tråd med de mange investeringer, der foretages i de danske jernbaner i det kommende år. Endelig vil muligheden for at komme fra Assens til København på under to timer gøre det mere attraktivt for akademikere eller andre med job i hovedstaden at bosætte i Assens kommune.

Hvis man sammenholder med prisen på tilsvarende infrastrukturprojekter, passagerpotentialet og muligheden for at køre med en særdeles effektiv drift er det absolut værd at arbejde videre med i.f.t. finansiering og nærmere vurdering af anlægsopgaven. Undertegnede bistår gerne med uddybet materiale, assistance med studietur og anden relevant støtte for at realisere visionen om en moderne, attraktiv nærbane.

Bedre Trafik er et konsulentfirma, som rådgiver om kollektiv transport fra brugernes vinkel med en målsætning om at skabe bæredygtige, hensigtsmæssige og nærliggende løsninger.