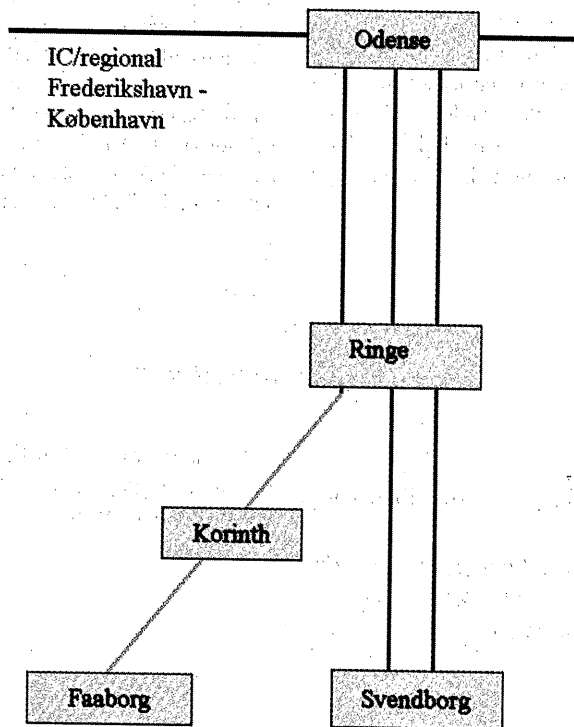


I dag er der ganske vist spormæssig forbindelse mellem Ringe Station og Faaborgbanen, men signaler og sporskifter skal ændres, for at regionaltoget kan køre sikkert til og fra Faaborgbanen.

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.