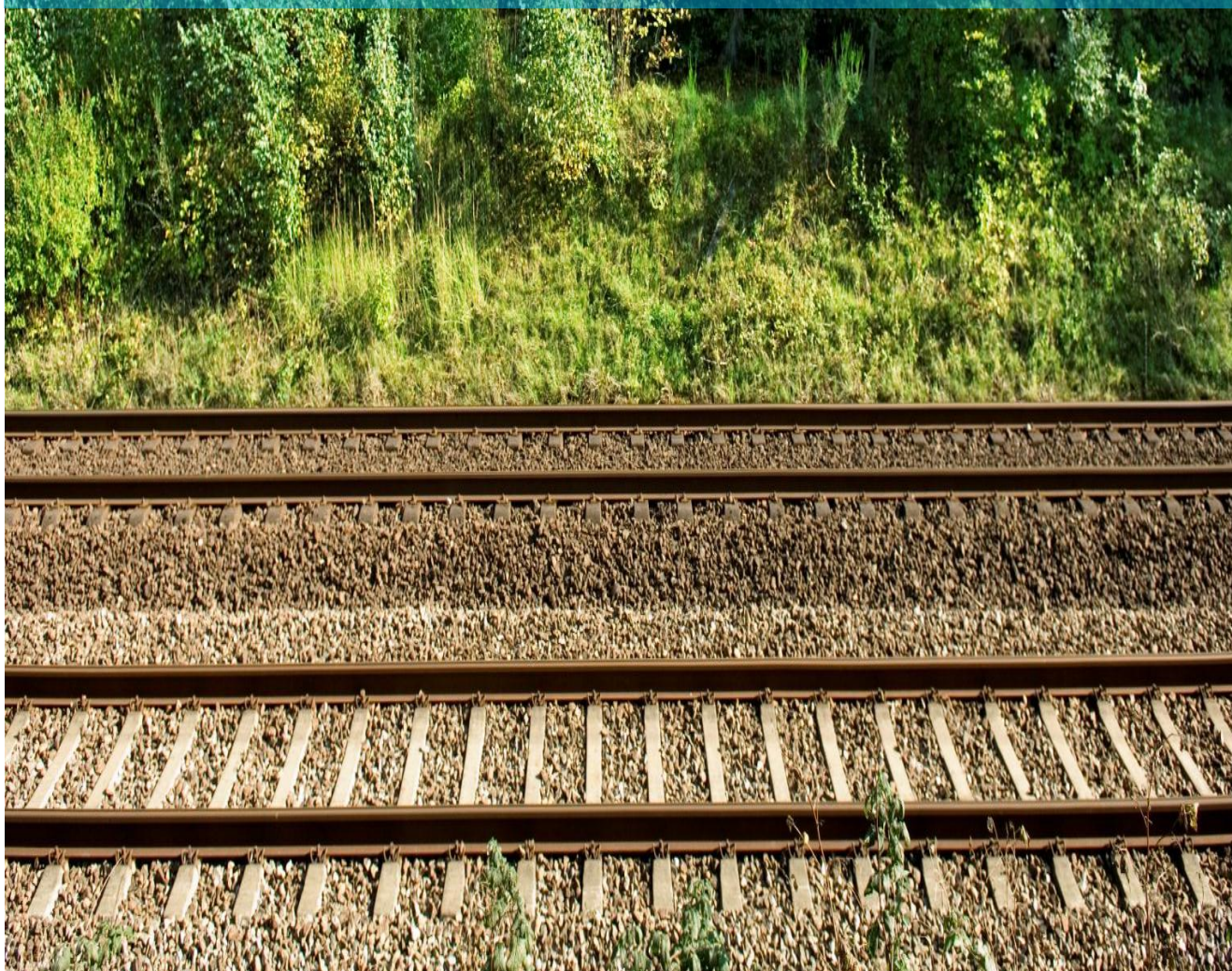




Analyse af fremtidige modeller for tilrettelæggelsen af lokaltogs- betjeningen på Vestfyn

Marts 2014



Analyse af fremtidige modeller for tilrettelæggelsen af lokaltogsbetjeningen på Vestfyn

Analyse af fremtidige modeller for tilrettelæggelsen af lokaltogsbetjeningen på Vestfyn

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN: [Nr.] (Udleveres hos KFL)
Omslag [Navn]
Forsideill.: René Strandbygaard
Tryk: [Navn]
Oplag: [Antal]

Indhold

1.	Indledning.....	7
2.	Baggrund.....	9
2.1.	Passagertal på de vestfynske stationer.....	10
2.2.	Kapacitetsproblemerne på Vestfyn.....	13
3.	Fremtidige scenarier for lokaltogsbetjeningen på Vestfyn	15
3.1.	Scenarie 1: Fortsat togbetjening i kombination med busbetjening af de 4 mindste stationer	15
3.1.1.	Busbetjening	15
3.1.2.	Ændring i tidsforbrug.....	17
3.1.3.	Passagereffekter.....	18
3.1.4.	Effekter for rettidigheden	19
3.1.5.	Økonomi	20
3.2.	Scenarie 2: Ingen regionaltogsbetjening og fuld busbetjening.....	21
3.2.1.	Busbetjening	21
3.2.2.	Ændring i tidsforbrug.....	23
3.2.3.	Passagereffekter.....	24
3.2.4.	Økonomi	24
3.3.	Scenarie 3: Fuld busbetjening suppleret af myldretidstog til de større stationer.....	25
3.3.1.	Ændring i tidsforbrug.....	25
3.3.2.	Passagereffekter.....	26
3.3.3.	Økonomi	27
3.4.	Scenarie 4: Fuld busbetjening suppleret af togbetjening af de større stationer i dagstimerne	28
3.4.1.	Ændring i tidsforbrug.....	28
3.4.2.	Passagereffekter.....	28
3.4.3.	Økonomi	29
3.5.	Perspektiver for et nyt syddansk regionaltogssystem.....	30
3.5.1.	Ændring i tidsforbrug.....	31
3.5.2.	Passagereffekter.....	32
3.5.3.	Økonomi	32
3.5.4.	Forlængelse til Langeskov og Nyborg.....	33
3.6.	Sammenfatning.....	34
3.7.	Organisatoriske konsekvenser.....	36

1. Indledning

Jernbanestrækningen mellem Odense og Fredericia er tæt trafikeret, og togenes rejsehastighed er meget varierende. Et højt antal tog og en meget uensartet trafiktæt trafik har den konsekvens, at strækningen kapacitetsmæssigt er meget højt belastet, hvilket betyder, at de trafikale muligheder ikke udnyttes optimalt. Den uensartede trafik på strækningen med hurtige landsdelstog og regionaltog med mange stop medfører også en situation, hvor det er vanskeligt at få togene mellem landsdelene hurtigt frem og dermed tilbyde de rejsende mellem landsdelene et mere attraktivt produkt.

Lokaltoget optager en stor del af kapaciteten på strækningen. De mange stop med lokaltoget betyder en køretid, der er ca. dobbelt så lang som et IC- eller lyntog, hvilket gør, at lokaltoget fylder meget på strækningen. Samtidig transporterer lokaltoget kun et meget lille antal af det samlede antal passagerer på strækningen. Det er således meget få passagerer, som får glæde af de mange stop med regionaltoget, mens de mange passagerer i IC- og lyntogget som følge heraf får længere rejsetid og færre tog på strækningen.

Der er således en række faktorer i den nuværende betjening på Vestfyn, som peger på, at både den lokale betjening og landsdelsbetjeningen kan forbedres og at der samlet set kan opnås et større antal rejsende såvel lokalt som i landsdelstrafikken.

Derfor nedsatte transportministeren i efteråret 2012 en arbejdsgruppe bestående af deltagere fra Transportministeriet, DSB, Fynbus og Region Syddanmark. Arbejdsgruppen har haft til opgave at undersøge om den regionale betjening af de små stationer på Vestfyn kan udføres på andre og mere hensigtsmæssige måder, som kommer både passagererne i regionaltogene og landsdelstogene til gode.

I henhold til kommissoriet har arbejdsgruppen undersøgt forskellige løsningsforslag for den fremtidige betjening af strækningen. Det gælder følgende scenarier:

Betjeningsscenarier	
1.	Fortsat togbetjening af de større stationer i kombination med busbetjening af de 4 mindste stationer
2.	Ingen regionaltogbetjening og fuld busbetjening
3.	Fuld busbetjening suppleret af myldretidstog til de større stationer
4.	Fuld busbetjening suppleret af togbetjening af de større stationer i dagstimerne

I tillæg til kommissoriet har arbejdsgruppen valgt at undersøge et ekstra betjeningsscenarie, hvor perspektiverne i at indføre et ekstra regionaltog hver

time mellem Odense og Kolding belyses, således at de største stationer på Vestfyn får halvtimesdrift. Dette lader sig gøre, da de fire mindste stationer på Vestfyn i dette scenarie betjenes med bus. Disse perspektiver vil kunne danne et grundlag for videre overvejelser.

I marts 2013 besluttede den daværende regering at reservere 28,5 mia. kroner fra en nyoprettet fond – Togfonden DK - til et løft af den danske jernbane. Med Togfonden DK bringes rejsetiden i tog mellem København og Odense, Odense og Aarhus samt Aarhus og Aalborg ned på én time pr. strækning. Samtidig vil alle hovedstrækninger i Danmark blive elektrificeret. Den daværende regerings forslag blev omsat til en politisk aftale den 14. januar 2014, som blev støttet af Dansk Folkeparti og Enhedslisten.

For at realisere timemodellen er det nødvendigt at gennemføre en række markante anlægsinvesteringer, som blandt andet omfatter en ny dobbeltsporet højhastighedsbane over Vestfyn. Det er en del af timemodellen til Aarhus, men giver også mulighed for at komme fra Odense til Esbjerg på en time.

Den nye dobbeltsporede højhastighedsbane over Vestfyn vil – når den står færdig midt i 2020'erne – løse de nuværende kapacitetsproblemer på strækningen mellem Odense og Fredericia. Dette betyder dog ikke, at man skal undlade at se på, hvorledes man kan skabe en bedre trafikafvikling på Vestfyn, som understøtter målet om vækst i den kollektive trafik, frem mod midten af 2020'erne.

Arbejdsgruppens undersøgelse har på den baggrund taget udgangspunkt i en forudsætning om, at en eventuel ny trafikbetjening på Vestfyn kan realiseres fra 2015 i forbindelse med en ny trafikkontrakt mellem staten og DSB.

De betjeningsscenarier, som arbejdsgruppen har undersøgt i nærværende rapport, vil – hvis de implementeres – udelukkende betyde omlægning af køreplaner for bus og tog. Der er således ikke tale om, at der vil blive foretaget infrastruktur-mæssige omlægninger, herunder fjernelse af fysiske stationer, hvilket betyder, at de mindste stationer på Vestfyn kan genetableres.

2. Baggrund

Det vestfynske regionaltogssystem dækker alle stationer på strækningen mellem Fredericia og Odense. Strækningen trafikeres derudover af IC- og lyntog mellem landsdelene samt godstog. Kun IC-togene standser i Middelfart, mens de øvrige tog er gennemkørende på strækningen.

Figur 2.1 | Udsnit af DSB strækningskort



Kilde: DSB

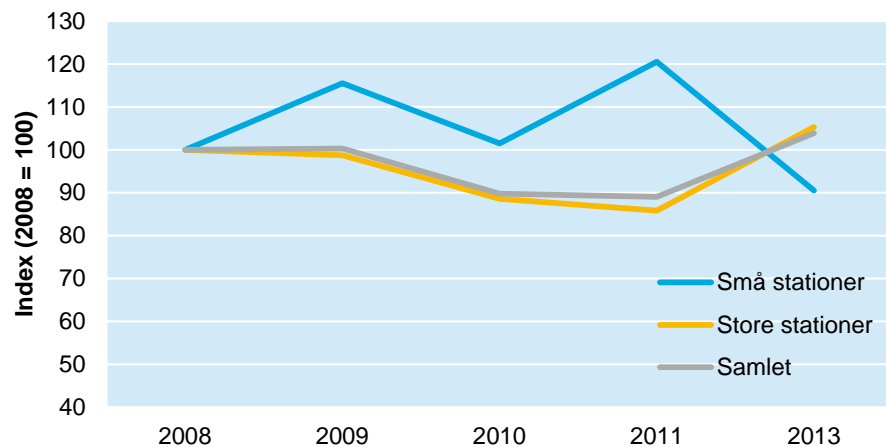
Der kører i dag et regionaltog hver time mellem Fredericia og Odense. Til og med køreplanen for 2011 standsede toget hver time på alle stationer. Fra og med køreplanen for 2012 undlader regionaltogene stop på de fire mindste stationer Kauslunde, Bred, Skalbjerget og Holmstrup hver anden time af hensyn til kapaciteten på den vestfynske banestrækning. Ændringerne har endvidere ført til en spredning af afgangene; selvom togene i gennemsnit kører én gang per time på de større stationer, kan der være op til 1½ time mellem to tog. Denne reduktion ligger indenfor trafikkontrakten mellem Transportministeriet og DSB.

Fra 2011 til 2013 er der sket en samlet stigning i antallet af togpassagerer på strækningen mellem Odense og Fredericia, uanset at de små stationer har tabt passagerer. De vestfynske stationer mellem Holmstrup og Kauslunde havde i efteråret 2011 samlet set 1.932 passagerer på en hverdag. De samme stationer havde i foråret 2013 2.244 passagerer på en hverdag. Passagertallet er således vokset med 312 passagerer dagligt, svarende til ca. 16 % flere passagerer pr. dag.

I samme periode fra 2011 til 2013 har de fire mindste stationer samtidig fået færre passagerer. De fire små stationer havde i 2011 239 daglige passagerer tilsammen, mens de i foråret 2013 havde 181 passagerer. Passagertallet for de fire små stationer er således faldet med 58 daglige passagerer svarende til en reduktion af passagerer på 24 % pr. dag.

Opgørelser over passagerudviklingen på Vestfyn i perioden 2008-2013 viser alt i alt, at passagertallene på Vestfyn ikke har undergået nogen markant udvikling uanset diverse køreplansændringer.

I perioden 2008-2011 ses en stigning i passagertallet på de små stationer, mens passagertallet på de store stationer og det samlede passagertal er gået lidt tilbage. Fra 2011 til 2013 vender udviklingen med et stort passagerfald på de små stationer og en næsten tilsvarende fremgang på de store stationer. Samlet set er passagertallet på Vestfyn steget lidt. Udsvingene på de små stationer er, på grund af de meget små tal, naturligt større.



Kilde: DSB

Note: Passagertallet i 2008 svarer til index 100. År 2008-2011 baserer sig på Vesttællingen, mens år 2013 baserer sig på en ekstra tælling fra foråret 2013.

2.1. Passagertal på de vestfynske stationer

I kommissoriet for arbejdsgruppen er der blevet defineret 4 scenarier for den fremtidige betjening på Vestfyn, som alle har til fælles, at de fire mindste stationer Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde ikke længere betjenes med tog. Baggrunden for valget af netop disse 4 stationer skal findes i de årlige passagertællinger, som viser hvor mange passagerer, som stiger af/på de enkelte stationer på Vestfyn.

Hvert år tælles passagererne på alle stationer vest for Hovedstadsområdet i Vesttællingen. De seneste data fra Vesttællingen stammer fra 2011, men der er siden da – som nævnt ovenfor - sket en væsentlig ændring af køreplanen på Vestfyn. For at sikre et opdateret beslutningsgrundlag for den fremtidige betjening besluttede arbejdsgruppen at gennemføre en ekstra passagertælling i maj 2013¹.

Denne tælling viser, at de store stationer Tommerup, Aarup, Gelsted, Ejby og Nørre Åby alle har haft en passagerfremgang siden 2011:

¹ Analyseinstituttet Wilke har foretaget en passagertælling to onsdage og en fredag i maj 2013. Data om samlede antal påstigere på de enkelte stationer stammer fra tællingen Wilke foretog den 24. maj 2013. Den dag var passagertallet større end de to onsdage, bortset fra antal påstigere i Holmstrup. Det samlede antal påstigere er så fordelt på relationer med Vesttælling 2012 som fordelingsnøgle.

Tabel 2.1 | Antal passagerer på de 5 største stationer pr. dag

	Antal passagerer pr. dag			
	Vesttælling 2011	Ekstra tælling forår 2013	Ændring	Påstigere pr. togafgang i 2013 i gns.
Tommerup	276	453	174	5,5
Aarup	399	429	129	5,0
Gelsted	282	292	10	3,8
Ejby	365	401	30	4,9
Nørre Åby	371	488	117	6,3
Sum	1.693	2.063	466	5,1

Kilde: DSB

Omvendt har de fire mindste stationer, bortset fra Holmstrup, fået færre passagerer sammenholdt med Vesttællingen 2011:

Tabel 2.2 | Antal passagerer på de fire mindste stationer pr. dag

	Antal passagerer pr. dag			
	Vesttælling 2011	Ekstra tælling 2013	Ændring	Påstigere pr. togafgang i 2013 i gns.
Holmstrup	30	34	4	0,8
Skalbjerger	78	58	-20	1,3
Bred	75	54	-21	1,4
Kauslunde	56	35	-21	0,8
Sum	239	181	-58	1,1

Kilde: DSB

De fire mindste stationer er således i gennemsnit gået fra i 2011 at have hver ca. 60 passagerer om dagen til at have ca. 45 passagerer om dagen i 2013, hvilket svarer til ca. 1 passager i gennemsnit pr. afgang pr. station. Til sammenligning har de øvrige fem større stationer Tommerup, Aarup, Gelsted, Ejby og Nørre Åby dagligt i gennemsnit ca. 5 passagerer pr. afgang pr. station. Alle fem store stationer på Vestfyn har således hver især flere passagerer pr. afgang pr. station end de fire små stationer har tilsammen.

Det lave passagertal på stationerne Kauslunde, Bred, Skalbjerger og Holmstrup kan ses i sammenhæng med stationsbyernes størrelse og sammensætning. I skemaet nedenfor sammenstilles de fire nævnte stationsbyer med de øvrige stationsbyer på Vestfyn i forhold til en række udvalgte parametre.

Tabel 2.3 | Stationsbyerne på Vestfyn

	Befolkning i byen 2012	Antal bosat op til 2 km fra station	Virk-somheder i byen	Arbejds-plader i byen	Indpend-ling erhv./udd ²	Udpend-ling erhv./udd	Kom-munale strategi-er for byudvik-ling

² Pending over sognegrænsen. Uddannelsesstallet omfatter alle fra 1. klasse og op, dvs. også skoleelever, som går i skole i et andet sogn end der hvor de bor.

Kauslunde	559	1.832	9	96	776/240	905/255	Lokalby
Nr. Aaby	2.923	6.398	68	917	618/552	1086/270	Centerby
Ejby	1.973	5.196	63	907	852/72	627/187	Centerby
Gelsted	1.690	4.135	30	375	331/46	849/205	Lokalby
Aarup	3.019	5.577	83	1.344	1392/-	1108/-	Større by med potentiale for udvikling
Bred	En del af Vissenbjerg	2.593					
Skalbjerg	625	1.925	5	112			Øvrige byer ³
Vissenbjerg (inkl. Bred ⁴)	3.140		84	1.048	1322/59	2009/510	Større by med potentiale for udvikling
Tommerup st. by	2.393	5.855	61	482	2526/42	982/232	Større by med potentiale for udvikling
Holmstrup	251	1.608	3	44	336/71	1264/339	Landsby

Kilde: Region Syddanmark

Arbejdsgruppen har bedt de relevante kommuner oplyse, om der i deres lokalplaner er besluttet byudviklingsprojekter i områderne omkring de 4 berørte stationsbyer, da dette kan have en betydning for stationsbyernes byprofil, størrelse og sammensætning i årene frem.

Middelfart Kommune har oplyst, at det i henhold til kommuneplanen er målet at sikre fortsat byudvikling af Kauslunde. Byen rummer et mindre tidligere erhvervsområde, som der er givet tilsagn om lokalplanlægning til omdannelse til boligformål m.m. Tilsvarende arbejdes der i byen med lokalplanlægning af andet område i byen til dagligvarebutik. Derudover er udlagt et mindre areal til byudvikling (boligformål) i byen.

Assens Kommunes Planstrategi 2011 beskriver, at både Aarup, Vissenbjergområdet⁵ og Tommerup er større byer, som der skal udarbejdes byudviklings- og bymidteplaner for. I den forbindelse oplyser kommunen, at der løbende planlægges og udbygges arealer til bolig og erhverv omkring de tre byer Aarup, Tommerup og Vissenbjerg. På nuværende tidspunkt er der planlagt/igangsat byggemodning i henholdsvis Aarup og Tommerup St. Derudover er der allerede byggemodnet byggegrunde i Aarup og Vissenbjergområdet.

Odense Kommune oplyser, at Holmstrup er en kommuneplanafgrænset landsby med begrænsede byggemuligheder. Det vurderes, at der kan bygges 10 - 15 boliger i landsbyen. Holmstrup har ingen skole og hører under Høj-

³ Der forventes ingen byudvikling eller byudvikling i lille skala.

⁴ Bred bliver af Danmarks Statistik medregnet som en del af Vissenbjerg.

⁵ Området omkring byerne Vissenbjerg, Bred og Skalbjerg

me skole, ca. 3,5 km i luftlinje øst for Holmstrup. Holmstrup har ingen institutioner, efterskoler eller andre uddannelsesinstitutioner og der er ingen aktuelle planer om at lokalisere ny skoler, institutioner mv. i området.

2.2. Kapacitetsproblemerne på Vestfyn

På den 60,3 km lange strækning mellem Odense og Fredericia kører der i dag forskellige togsystemer:

- Lyntog mod/fra Århus i timedrift
- IC-tog mod/fra Århus i timedrift
- IC-tog mod/fra Esbjerg/Sønderborg/Flensborg i timedrift
- Regionaltog mellem Odense og Fredericia i timedrift
- I nogle timer ekstra passagertog i form af LYN, IC, Interregionaltog, internationalt nattog eller materieltog.
- 2 Godstog i timen pr. retning (dog ikke i alle timer, men i princippet 2 kanaler i timen)

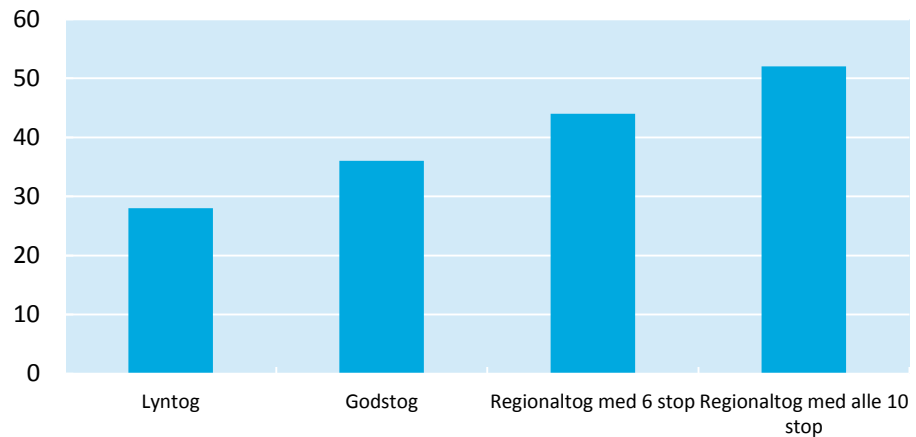
Gods- og IC-tog til og fra Esbjerg/Sønderborg/Flensborg kører på strækningen mellem Odense og Snoghøj, mens resten af togsystemerne betjener hele strækningen fra Odense til Fredericia.

Strækningen mellem Odense og Fredericia er dobbeltsporet og har 10 stationer, hvoraf 5 stationer har et overhalingsspor. Kun én af disse stationer, Ejby, har et midtliggende overhalingsspor, der gør det muligt at overhale tog i begge køreretninger. I vestgående retning er det derudover muligt at overhale tog på Middelfart station og i østgående retning på Kauslunde, Årup og Tommerup station. Kun på Ejby og Middelfart station er overhalingssporet langt nok til at betjene op til 835m lange godstog⁶.

Strækningen gennemkøres af lyntog med en rejsetid på 28-30 minutter, godstog bruger mellem 36 og 43 minutter alt efter trækraft og belastning mens et hurtigt regionaltog bruger 44-45 minutter og et regionaltog med stop ved alle stationer bruger ca. 51-52 minutter. I nogle tilfælde er rejsetiden for regionaltoget helt op til 60 min, hvis regionaltoget har et ophold på Ejby station for at blive overhalet.

⁶ Den maksimalt tilladte toglængde i Danmark i dag er 835 meter (inkl. lokomotiv), mens den internationale toglængde for godstog er 750 m.

Figur 2.2 | Rejsetider for forskellige togtyper på strækningen Odense-Fredericia



Teoretisk set ville der ifølge DSB og Banedanmark på strækningen mellem Fredericia og Odense kunne køre tog med 4 minutters mellemrum, altså 15 tog i timen, hvis alle tog kørte med samme hastighed og uden stop undervejs. Dette lader sig dog ikke gøre i praksis, da de langsomme regionaltog med mange stop betyder, at lyntogene ville skulle vente helt op til 25 min ved afgang fra Odense eller Fredericia, hvis lyntoget ikke skal indhente et regionaltog undervejs på strækningen.

I alt kører der på strækningen 5- 6 tog i timen i hver retning i dagtimerne og i enkelte spidstimer op til 7 tog – altså mindre end halvdelen af de tog, som der ifølge DSB og Banedanmark teoretisk ville kunne køre på strækningen.

Køreplanlægning for godstog på strækningen er bundet af de begrænsede overhalingsmuligheder. Et godstog af maksimal tilladt længde kan ikke overhales mellem Nyborg og Ejby (hhv Ejby og Nyborg) - en strækning på 63 kilometer. Dette betyder at et IC-tog tidligst kan afgå 14 minutter efter et godstog fra Nyborg hhv. Ejby, ellers vil godstoget blive indhentet inden overhalingsstationen med forsinkelser af IC-toget til følge.

Den meget blandede og uensartede trafik betyder, at strækningen kapacitetsmæssigt er meget højt belastet og de trafikale muligheder udnyttes ikke optimalt på grund af den meget heterogene trafik.

På den baggrund har arbejdsgruppen undersøgt, hvorvidt den regionale betjening af de små stationer kan udføres på andre og mere hensigtsmæssige måder, som kommer både passagererne på de små stationer i regionaltrafikken og passagererne i landsdelstrafikken til gode.

3. Fremtidige scenarier for lokaltogsbetjeningen på Vestfyn

De nuværende kapacitetsproblemer på strækningen mellem Fredericia og Odense vil kunne løses ved at gøre togenes køreplaner mere ensartede.

En metode til at gøre køreplanerne mere ensartede og dermed også skaffe mere kapacitet på strækningen kunne være ved at forlænge køretiden for de hurtige tog. En køretidsforlængelse på +20 minutter for IC-togene på Vestfyn vil dog næppe være acceptabel.

En anden metode kunne være at lade de langsomme tog blive overhalet af de hurtigere tog på overhalingsstationer undervejs på strækningen, hvilket dog vil medføre forlænget køretid for de pågældende regionaltog. Brugen af overhalingsstationer til regionaltog, primært Ejby, har også den negative konsekvens, at sporet er belagt og ikke kan udnyttes til planlægning eller disponering i forbindelse med godstog, som med deres lavere hastighed også optager forholdsvis meget kapacitet.

Disse to løsningsforslag på de nuværende kapacitetsproblemer synes derfor ikke attraktive hverken for passagererne i regionaltogene eller landsdelstogene. En løsning, hvor de langsomme regionaltog på Vestfyn gøres hurtigere, vurderes derimod at være til gavn for både passagererne i regionaltoget og i landsdelstoget. Dette opnås ved kun at togbetjene de stationer, som har et større passagergrundlag.

Med dette som udgangspunkt vurderes nedenfor fire forskellige betjenings-scenarier for den fremtidige togbetjening på Vestfyn.

3.1. Scenarie 1: Fortsat togbetjening i kombination med busbetjening af de 4 mindste stationer

Togbetjeningen i scenarie 1 er stort set den samme som i dag, dog med den undtagelse, at de fire mindste stationer Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde springes over og i stedet betjenes med bus. Disse fire stationer foreslås, da det er de fire mindst benyttede stationer på strækningen jf. afsnit 2.1.

3.1.1. Busbetjening

De fire stationer, som i betjenings-scenarie 1 springes over af regionaltoget, er markeret med rødt på kortet i figur 3.1 nedenfor. Når regionaltoget ikke længere standser på de pågældende fire stationer må passagererne, som hidtil har benyttet disse stationer, benytte bussen i stedet. Pilene på kortet angiver rejsen med bus fra de fire små stationer til nærmeste togstation, hvorfra passagererne kan benytte regionaltoget.

Figur 3.1 | Rejserelationer med bus



Kilde: Fynbus

Betjeningen i scenarie 1 medfører et nyt rejsemønster for passagererne på de fire berørte stationer, som det fremgår af figur 3.1.

Tabel 3.1 nedenfor viser de beregnede rejsetider (bus + tog) for passagererne til og fra de nedlagte stationer sammenlignet med rejsetiderne (kun tog) i den nuværende køreplan. Modellens opgørelse viser rejsetider under forudsætning af, at omstigningstiden mellem bus og tog er 5 minutter inklusive ventetid. Ud fra stationernes fysiske indretning vurderes dette af Fynbus for tilstrækkeligt.

Generelt viser opgørelserne fra Fynbus, at den samlede rejsetid for passagererne til og fra de nedlagte stationer vil blive noget længere end i dag.

Tabel 3.1 | Ændring i rejsetider for passagerer til og fra de nedlagte stationer

Station	Retning	Til	Samlet ny rejsetid (bus+tog inkl. ventetid)		Rejsetid med tog i dag	Ændring i rejsetid
			Odense	Middelfart		
Kauslunde	Mod øst	Nr. Aaby	43 min		45 min	-2 min (-5 %)
	Mod vest	Middelfart		11 min	5 min	+6 min (120 %)
Bred	Mod øst	Tommerup	27 min		12 min	+15 min (56 %)
	Mod vest	Aarup		36 min	27 min	+9 min (33 %)
Skalbjerget	Mod øst	Tommerup	23 min		21 min	+2 min (9 %)
	Mod vest	Aarup		43 min	29 min	+14 min (48 %)
Holmstrup	Mod øst	Odense	17 min		7 min	+10 min (59 %)
	Mod vest	Tommerup		47 min	43 min	+4 min (9 %)

Kilde: Fynbus

Vejnettet fra de stationer, der nedlægges, og til de stationer der bevares indbyder ikke alle sammen til, at man går eller cykler året rundt. I fysisk af-

stand er der fx knap 6 km fra Bred til Aarup, og det vil tage ca. 20 min. at cykle mens togturen tager 4 min.

Ifølge Fynbus vurderes der ikke at være passagergrundlag for indsættelse af traditionelle rutebusser i alle situationer og muligvis slet ikke i nogen situationer pga. det lave passagertal på de små stationer på Vestfyn.

Den optimale løsning til betjening af de 4 små stationer vil derfor være at anvende biler fra flextrafik (fx taxa), hvis kapacitet passer til den faktiske efterspørgsel over døgnet og ugen. Det skal vurderes nærmere om løsningen skal bygges op over såkaldte garantivogne, så der altid er en transportmulighed til togankomst og afgang. Alternativt kan den fulde teleløsning indføres, så kunderne skal bestille, og der kun køres, når der faktisk er kunder. Det kan udbygges med mulighed for, at kunderne abonnerer på fast transport ved uddannelse- og erhvervsPendlerrejser.

Fordelen ved telekørslen er, at kunder, der bor længere væk, kan få gavn af toget, da det vil være muligt at hente kunderne ved deres bopæl.

3.1.2. Ændring i tidsforbrug

Når regionaltogene på Vestfyn har færre standsninger og samtidig benytter sig af togmateriel med bedre køreegenskaber (højere hastighed og bedre acceleration), vil regionaltogene ikke længere skulle overhales af de gennemkørende landsdelstog.

Ved at lade regionaltogene undlade stop på de fire stationer Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde samt ændre det benyttede togmateriel, er det muligt for regionaltogene at tilbagelægge strækningen mellem Odense og Fredericia på 41 minutter, hvilket er en forbedring på ca. 18-19 minutter sammenlignet med køreplanen for 2013. Det betyder, at passagererne til og fra disse stationer sparer i omegnen af 310 timer om ugen.

Regionaltogets tidsbesparelse findes dels ved, at togene kan springe stationer over og dels ved, at regionaltogene kan undgå overhalinger på Ejby station og dermed et langt ophold på denne station. Ved at undgå opholdet er overhalingssporet i Ejby ikke belagt og kan benyttes til planlægning og disponering af godstog.

En yderligere effekt af kapacitetsforbedringerne på strækningen vil ligge i muligheden for at optimere på køretiden for Lyn og IC-tog. Disse tog har i dag et stort køretidstillæg⁷ mellem Odense og Fredericia, blandt andet som følge af køreplansbindingen i forhold til regionaltoget. Når regionaltoget kommer hurtigere frem, bliver der plads til at lade Lyn- og IC-tog få en hurtigere køreplan svarende til ca. 2 min. Da passagertallet på disse forbindelser er meget højt, giver det anledning til en ugentlig tidsbesparelse på ca. 4.330 passagertimer.

⁷ Et køretidstillæg er et tillæg, som lægges ind i køreplanen med det formål at skabe en robust køreplan og dermed modvirke mindre forsinkelser.

Med lukningen af de fire små stationer skal passagererne herfra i stedet befordres med bus. Under antagelse af at alle passagerer vælger at benytte erstatningstransporten, forøges tidsforbruget med ca. 140 passagertimer om ugen. Dette ventes dog langt fra at være tilfældet, da en stor del af passagerne formentlig finder andre, hurtigere rejseveje.

Samlet set vil scenarie 1 derfor give en tidsbesparelse på ca. 4.500 passagertimer om ugen målt i forhold til de nuværende passagertal.

Tabel 3.2 | Ændring i tidsforbrug i scenarie 1

Passagertimer pr. uge for nuværende passagerer	
Regionaltoget	-310 timer pr. uge
IC- og lyntoget	-4.330 timer pr. uge
Stationerne Holmstrup, Skalborg, Bred og Kauslunde	+ 140 timer pr. uge
Samlet	-4.500 timer pr. uge

Note: Tidsforbruget er beregnet ud fra det eksisterende passagertal for 2013, hvilket betyder at eventuelle passagereffekter som følge af omlægningen ikke er medregnet heri.

Kilde: DSB

Passagererne vil i de gennemkørende landsdelstog spare 4.330 passagertimer pr. uge, mens passagererne i regionaltoget på Vestfyn vil spare 306 passagertimer pr. uge. Omvendt vil passagererne på de fire berørte stationer opleve et tab svarende til ca. 140 passagertimer pr. uge.

Ved at undlade at standse på de fire små stationer og i stedet indføre en alternativ bus/teletaxabetjening vil der således kunne opnås en samlet tidsbesparelse på godt 4.000 timer om ugen eller 208.000 timer om året. Regnes der med den gennemsnitlige tidsværdi for samfundsøkonomiske analyser på 91 kr./time svarer dette til en kapitaliseret tidsgevinst på knap 19 mio. kr. om året.

3.1.3. Passagereffekter

Med overspring af de fire små stationer kan rejsetiden for regionaltogene reduceres med op til 20 minutter mellem Odense og Fredericia hver anden time. Det kan forventes at give flere passagerer på de tilbageværende stationer, mens der forventes at falde en del passagerer fra på de fire stationer der ikke længere betjenes med tog.

Når der tages udgangspunkt i en rejsetidselasticitet på 0,41, som angivet i rapporten ”Togets konkurrenceevne – en jernbane i vækst”⁸, giver rejsetidsforkortelsen en årlig passagervækst i regionaltoget på 32.000 passagerer på de tilbageværende stationer.

⁸ Passagereffekterne er regnet ud fra elasticiteter fra rapporten ”Togets konkurrenceevne – en jernbane i vækst”, og skal derfor tages med de forbehold, der nævnes i rapporten. Rapporten er fra 2010 og udarbejdet af Incentive Partners for Transportministeriet.

Omvendt falder 38.000 passagerer fra regionaltoget ved at springe de små stationer over, under antagelse af at kun 25 % vil fortsætte med at bruge toget. Af de 75 %, der ikke længere kører med tog, vil en del af dem vælge at benytte bussen i stedet – eksempelvis fra Holmstrup til Odense. Andre vil helt fravælge den kollektive transport som følge af at rejsetiden forlænges markant og der skal skiftes mellem tog og bus.

Når regionaltoget kommer hurtigere frem, bliver det muligt for Lyn- og IC-tog at komme ca. 2 min hurtigere frem over Vestfyn. Under antagelse af at den gennemsnitlige passager i IC- og lyntog på Vestfyn rejser to timer, svarer 2 minutters kortere rejsetid til en relativ rejsetidsreduktion på 1,7 %. Jf. rapporten ”Togets konkurrenceevne – en jernbane i vækst” er rejsetidselasticiteten for fjernrejser 1,39, hvilket vil sige, at en rejsetidsreduktion på 1,7 % giver anledning til 2,3 % flere passagerer. Eftersom IC- og lyntog på strækningen Odense-Middelfart har ca. 6,75 mio. passagerer årligt, kan der ventes en vækst på ca. 155.000 passagerer årligt.

Samlet set ventes scenarie 1 derfor at give en stigning i det samlede passagertal på ca. 149.000 togpassagerer om året. Passagereffekterne er beregnet med udgangspunkt i passagertallene fra 2013. Herudover vurderes det, at et antal af frafaldne togpassagerer – som følge af lukningen af de små stationer – vil vælge at benytte sig af bussen og således forblive passager i den kollektive trafik.

3.1.4. Effekter for rettidigheden

Banedanmark har beregnet effekterne af den nye køreplan i scenarie 1 ved at foretage en simulering af den fremtidige køreplan sammenlignet med den gældende køreplan for 2013.

Tabel 3.3 | Rettidighed på strækningen ved ny køreplan

	Ankomstrettidighed		Ændring ift. K13	
	Vestgående	Østgående	Vestgående	Østgående
Køreplanen for 2013	91,1 %	92,4 %	-	-
Regionaltog undlader 4 stop, bedre materiel og afkortet rejsetid for IC og Lyn	91,7 %	93 %	0,6	0,6

Kilde: Banedanmark

Ved at undlade at stoppe ved stationerne Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde, og samtidig benytte togmateriel med bedre køreegenskaber, kan ankomstrettidigheden forbedres. Når regionaltoget ikke længere skal overhales i Ejby, kan dette overhalingsspor endvidere benyttes til overhalinger af godstog. Med disse justeringer forbedres både regionaltogenes og landsdeltogenes samlede rettidighed med 0,6 procentpoint i begge retninger i forhold til den nuværende køreplan, samtidigt med at køretiden for IC- og lyntog afkortes med 1-2 minutter.

Når regionaltoget ikke længere skal overhales i Ejby, kan dette overhalingsspor benyttes til overhalinger af godstog. Dette muliggør yderligere optimeringer af køreplanen, som fx kan baseres på, at godstog bliver overhalet i Ejby i vestgående retning. Banedanmarks undersøgelse viser, at konsekvensen heraf vil være et fald i kapacitetsudnyttelsen på strækningen, hvilket igen kan omsættes til en højere rettidighed.

3.1.5. Økonomi

Der forudsættes af Fynbus et driftsomfang på 18 timer 365 dage om året, det vil sige, at der køres til alle togsafgange. Desuden forudsættes, at køretøjerne i et vist omfang kan bruges til anden kørsel, det vil sige at der ikke skal anskaffes yderligere kapacitet. Det vurderes, at chancen for at flexkøretøjerne kan nå anden kørsel er størst i Odense og Middelfart, og den afhænger af de konkrete køreplaner, da kunder skal betjenes både til og fra toget. Andelen af den vogntid togsbetjeningen lægger beslag på anslås til 70 % i Skalbjerger og Bred og 60 % i Holmstrup og Kauslunde.

Fynbus skønner at udgifter ved brug af flextrafik køretøjer som tilbringerløsning vil ligge i omegnen af 4,4 mio. kr. pr. år, hvis alle køreplanforslagets togsafgange skal betjenes. Ifølge Fynbus anslås de samlede indtægter herfra at være ca. 80.000 kr. pr. år.

Ved ikke at standse regionaltoget på de fire små stationer opnår DSB en væsentlig besparelse på materiel og personale. Det bliver muligt at køre time-drift mellem Odense og Fredericia med kun to togsæt, hvor det i dag kræver tre togsæt grundet længere rejsetid hver anden time. Det sparede togsæt værdisættes til 3 mio. kr. Ligeledes spares omkostninger til lokoførere, da tjenestetiden reduceres svarende til ca. 2 mio. kr.

Samlet set vurderes trafikbetjeningen i scenarie 1 at have en årlig nettoeffekt for DSB på ca. +5 mio. kr.⁹.

Passagerindtægter	-0 mio. kr.
Km-afhængige omkostninger	-0 mio. kr.
Personale	+2 mio. kr.
Materiel	+3 mio. kr.
Total per år	+5 mio. kr.

Kilde: DSB

⁹ Beregningerne i denne rapport tager udgangspunkt i den nuværende kontraktbetaling til DSB. Økonomiberegningerne baserer sig på nøgletal. Særligt i forhold til personale er beregningerne derfor usikre, da personaleforbruget kan afvige meget i forhold til nøgletal alt efter den konkrete køreplan, herunder vendetider, tjenesternes placering på døgnet og ugen mv.

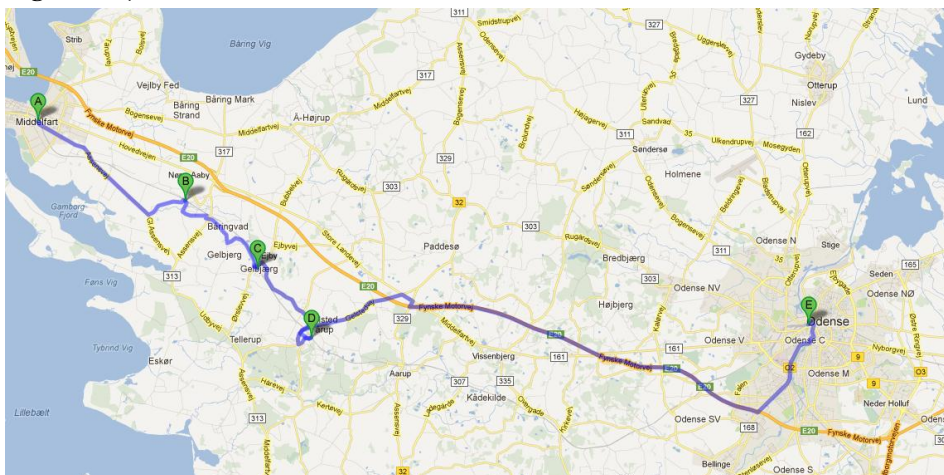
3.2. Scenarie 2: Ingen regionaltogetsbetjening og fuld busbetjening

I scenarie 2 undersøges muligheden for helt at erstatte regionaltogetsbetjeningen af byerne på Vestfyn med busbetjening. Alle regionaltog mellem Odense og Fredericia udgår således og erstattes af bus. Dermed vil de i alt ca. 1000 daglige påstigere skulle transporteres med bus i stedet for tog. Passagerer til og fra Fredericia og Middelfart vil fortsat kunne benytte IC-togene til og fra Odense.

3.2.1. Busbetjening

Fynbus har konstateret, at der er ca. 200 passagerer, der benytter regionaltoget på morgenaftage. Efterspørgslen i myldretiden afgør, hvor mange busser der skal bruges. Bussystemet i scenarie 2 tager derfor afsæt i passagertallene på dette tidspunkt af døgnet. Det forudsættes desuden, at der ikke ønskes markante forringelser af rejsetiden for kunderne samt, at de vigtige rejserelationer mellem stationsbyerne på Vestfyn opretholdes. Modellen baseres på 4 ruter, variant A, B, C og D.

Figur 3.2 | Rute A forbinder stationer i Middelfart Kommune med Odense



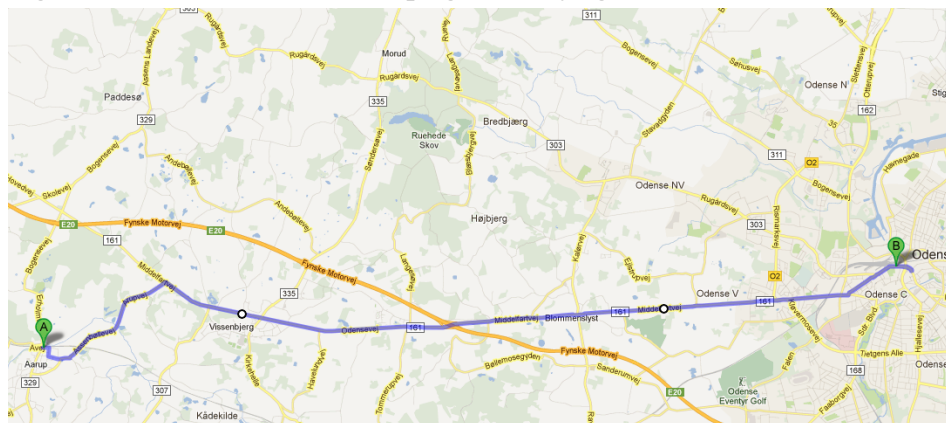
Kilde: Fynbus

Tabel 3.4 | Akkumulerede rejsetider (min) fra Middelfart

Rute A	Tog akk.	Bus akk.	Forskel	Øget antal personminutter pr. dag
Middelfart				
Kauslunde	5	7	+2	5
Nr Aaby	9	14	+5	156
Ejby	14	27	+13	451
Gelsted	18	38	+20	919
Odense	50	75	+25	2.472

Kilde: Fynbus

Figur 3.3 | Rute B forbinder Årup og Vissenbjerg med Odense



Kilde: Fynbus

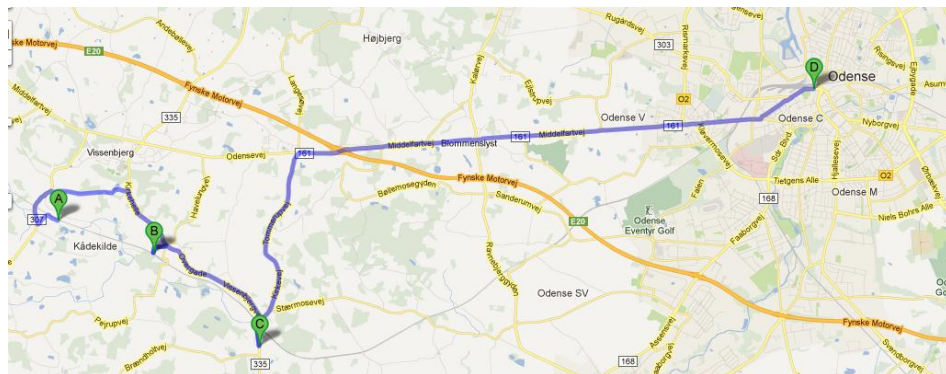
Afhængigt af den endelige køreplan- og kapacitetsplanlægning kan rute B måske indgå i den nuværende regionale rute 130-131. Det er ikke tænkt ind i analysen, da kombinationen vil medføre yderligere forringelse af rejsetiden, da ruten også betjener Vissenbjerg og bruger 4-5 min køretid på dette.

Tabel 3.5 | Akkumulerede rejsetider (min) fra Aarup

Rute B	Tog akk.	Bus akk.	Forskel	Øget antal personminutter pr. dag
Aarup				
Odense	27	36	+9	1.046

Kilde: Fynbus

Figur 3.4 | Rute C forbinder Bred, Skalbjer og Tommerup med Odense



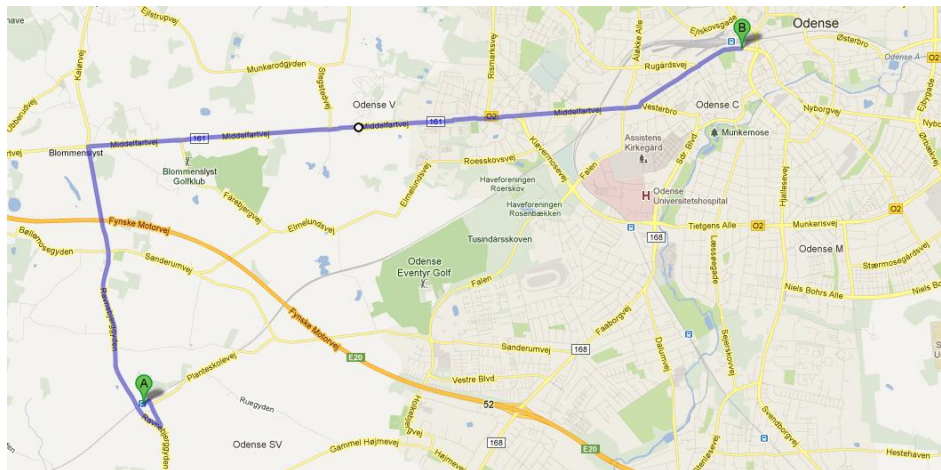
Kilde: Fynbus

Tabel 3.6 | Akkumulerede rejsetider (min) fra Bred

Rute C	Tog akk.	Bus akk.	Forskel	Øget antal personminutter pr. dag
Bred				
Skalbjer	2	9	+7	Ingen registrerede rejsende
Tommerup	11	14	+3	Ingen registrerede rejsende
Odense	23	40	+17	280

Kilde: Fynbus

Figur 3.5 | Rute D forbinder Holmstrup med Odense



Kilde: Fynbus

Tabel 3.7 | Akkumulerede rejsetider (min) fra Holmstrup

Rute D	Tog akk.	Bus akk.	Forskel	Øget antal personminutter pr. dag
Holmstrup				
Odense	7	17	+10	169

Kilde: Fynbus

Tal fra Trafikstyrelsen viser dog, at der næppe vil være et kapacitetsbehov til busbetjening i rute D. Betjeningen bør derfor efter Fynbus vurdering ske med flextrafik/telekørsel.

3.2.2. Ændring i tidsforbrug

Som i scenarie 1 opnås en tidsgevinst på 4.330 timer ugentligt for de gennemrejsende passagerer med IC- og lyntog.

Eftersom hele regionaltogbetjeningen ophører, skal alle regionaltogspassagerer køres med bus. Baseret på ovenstående oplæg til buslinjer i scenarie 2, vil det give et ugentligt tidsforbrug på 2.800 timer mere end i dag, hvis alle togpassagerer vælger at skifte til bussen. Denne beregning er behæftet med usikkerhed, da det ikke er alle relationer, som forbindes med bus – det er eksempelvis ikke muligt at rejse mellem Ejby og Tommerup. For passagerer i sådanne relationer er antaget en rejsetidsforlængelse på 12 minutter svarende til gennemsnittet for de busbetjente relationer.

Tabel 3.8 | Ændring i tidsforbrug i scenarie 2

Passagertimer pr. uge for nuværende passagerer	
Regionaltoget udskiftes med bus	+2.800 timer pr. uge
IC- og lyntog	-4.330 timer pr. uge
Samlet	-1.530 timer pr. uge

Note: Tidsforbruget er beregnet ud fra det eksisterende passagertal for 2013, hvilket betyder at eventuelle passagereffekter som følge af omlægningen ikke er medregnet heri.

Kilde: DSB

Selvom tidsforbruget for passagererne på Vestfyn øges ganske betragteligt i dette betjeningsscenarie, bliver det samlede resultat alligevel en besparelse på ca. 1.530 timer om ugen ud fra de nuværende passagertal i scenarie 2 som følge af de store besparelser for gennemrejsende passagerer.

3.2.3. Passagereffekter

Idet alle regionaltog ophører, antages det, at alle de ca. 735.000 passagerer, der hvert år benytter det vestfynske regionaltogssystem, ikke længere vil benytte toget. Med et hurtigere Lyn- og IC-tog over Vestfyn kan der omvendt forventes en vækst på ca. 155.000 togpassagerer årligt.

Samlet set kan der således med scenarie 2 forventes et fald i togrejsende på ca. 580.000 passagerer om året. En stor del heraf forventes dog at ville vælge en af de opstillede busløsninger og dermed forblive passager i den kollektive trafik.

3.2.4. Økonomi

På baggrund af de konstaterede passagertal vurderer Fynbus, at 1 bus pr. time næppe er tilstrækkeligt. Der tages derfor udgangspunkt i 1/2-times drift for ruterne A, B og C. Et groft overslag er ifølge Fynbus, at en fuld busløsning kan etableres for 35-57 mio. kr. Hvis der ikke er basis for 1/2-times drift i hele driftsperioden reduceres de årlige udgifter. Inden for denne ramme vurderes Holmstrup ligeledes at kunne betjenes til Odense bymidte.

Med udgangspunkt i den gennemsnitlige indtægt svarende til togrejsernes indtægt anslås de samlede indtægter fra busrejser i scenarie 2 at være mellem ca. 3-9 mio. kr. afhængigt af, hvor mange af de frafaldne togpassagerer, der vælger at benytte bussen.

	Antal rejser	Indtægt
15 % fortsætter med bus	110.250	3.087.000
25 % fortsætter med bus	183.750	5.145.000
40 % fortsætter med bus	330.750	9.261.000

Kilde: Fynbus. Note: Der forudsættes en indtægt pr. rejse på 28,6 kr. pr. rejse.

Det betydelige frafald af passagerer i togtrafikken i scenarie 2 vil medføre et indtægtstab for DSB på ca. 21 mio. kr. Til gengæld sparer DSB ca. 30 mio. kr. på driften og yderligere anslået 9 mio. kr. på at frigøre tre togsæt.

Den årlige nettoeffekt for DSB vil derfor i scenarie 2 blive ca. 18 mio. kr.

Passagerindtægter	-21 mio. kr.
Km-afhængige omkostninger	+18 mio. kr.
Personale	+12 mio. kr.
Materiel	+9 mio. kr.
Total per år	+18 mio. kr.

Kilde: DSB

3.3. Scenarie 3: Fuld busbetjening suppleret af myldretidstog til de større stationer

Størstedelen af de daglige påstigere på Vestfyn rejser forventeligt i myldretiden. Det har derfor været undersøgt, hvorvidt der som supplement til den fulde busbetjening i scenarie 2 kan køre 1-2 myldretidstog mellem Fredericia og Odense morgen og eftermiddag, som betjener de største stationer på strækningen.

Dermed vil de største passagerstrømme kunne håndteres med togbetjening, mens den øvrige – og mindre intensive - betjening foretages med bus. Dermed vil de passagerer, der rejser til og fra arbejde, fortsat kunne benytte toget, mens rejsende udenfor myldretiden vil kunne rejse med bus.

Der tages udgangspunkt i samme rutestruktur for busserne, som illustreret i scenarie 2 og dermed også de samme rejsetider for passagererne. Den oplevede serviceforringelse på grund af øgede rejsetider i scenarie 3 er altså den samme som beskrevet i scenarie 2.

3.3.1. Ændring i tidsforbrug

Der opnås en tidsbesparelse på 4.330 timer om ugen for IC- og lyntogspassagerer. Passagerer til og fra de små stationer bruger 140 timer mere hver uge.

For de stationer, der fortsat betjenes med tog, opnås en mindre tidsbesparelse i timerne med togdrift, mens der bliver en stor rejsetidsforlængelse i timerne uden togdrift.

Eftersom 37 % af passagererne rejser i de tidsrum, hvor der ikke kører regionaltoget, må rejsetidsforlængelsen svare til 37 % af estimatet for en total lukning af alle stationer. Det giver en ugentlig rejsetidsforlængelse på 1.050 timer. Omvendt rejser 63 % af passagererne på tidspunkter, hvor regionaltoget fortsat kører. Det må give en rejsetidsbesparelse på 63 % af estimatet for en lukning af de fire små stationer og fortsat togdrift i fuldt omfang, hvilket svarer til 195 timer om ugen.

Tabel 3.9 | Ændring i tidsforbrug i scenarie 3

Passagertimer pr. uge for nuværende passagerer	
Regionaltoget	-195 timer pr. uge
Regionaltoget udskiftes med bus	+1.050 timer pr. uge
IC- og lyntoget	-4.330 timer pr. uge
Stationerne Holmstrup, Skalborg, Bred og Kauslunde	+140 timer pr. uge
Samlet	-3.335 timer pr. uge

Note: Tidsforbruget er beregnet ud fra det eksisterende passagertal for 2013, hvilket betyder at eventuelle passagereffekter som følge af omlægningen ikke er medregnet heri.

Kilde: DSB

Samlet set bliver rejsetidsbesparelsen i dette scenarie derfor ca. 3.335 timer om ugen beregnet ud fra de eksisterende passagertal.

3.3.2. Passagereffekter

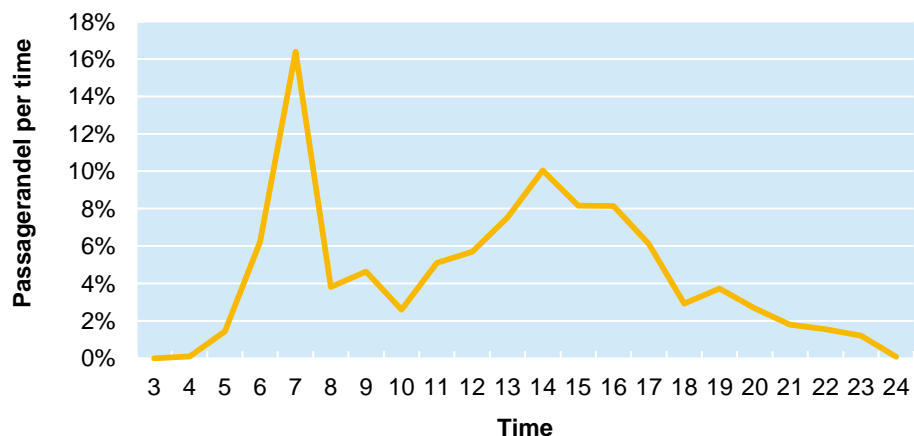
Det er vanskeligt at vurdere effekten af en delvis erstatning af togbetjeningen med bus, da der ikke findes andre danske eksempler på en sådan kombineret betjening. Der må derfor gøres nogle antagelser om passagerernes reaktion på ændringen. I de timer, hvor togbetjeningen erstattes af bus, kan passagerne vælge mellem tre alternativer: a) Benytte bussen, b) Opgive rejsen med kollektiv trafik og c) Flytte rejsetidspunktet for at kunne køre med tog.

Tilsvarende vil også passagererne i de timer, hvor toget fortsat kører, blive påvirket af den indskrænkede drift. De kan vælge mellem at: d) Rejse som hidtil, e) Opgive turen, da toget ikke kører på hjemrejsetidspunktet eller det samlede produkt ikke længere vurderes attraktivt.

Det er ikke umiddelbart til at sige hvor mange passagerer, der vælger hver af de fem alternative muligheder. Derfor antages det, at det antal passagerer, der vælger alternativ c, svarer til det antal passagerer, der vælger alternativ e. Dermed udligner virkningerne hinanden, og passagerfrafaldet vil derfor svare til det antal passagerer, der rejser i de berørte timer. Det kan tænkes at være en for optimistisk vurdering, da en indskrænkning af togdriften med 60 % begrænser rejsemulighederne og produktets samlede kvalitet ganske meget.

Som tommelfingerregel rejser 18 % af passagererne i weekenden. Eftersom der ikke er togbetjening i weekenden, bortfalder disse passagerer. Jf. 2013-tællingen er døgnfordelingen på hverdage for passagererne i de vestfynske regionaltog som vist i nedenstående figur 3.6. På hverdage rejser 23 % mellem myldretiderne og om aftenen, hvilket svarer til 19 % af det totale passagertal for hele ugen. Disse passagerer falder også fra.

Figur 3.6 | Døgnfordelingen på hverdage for passagererne i de vestfynske regionaltog



Kilde: DSB

Samlet set mistes derfor 37 % af togpassagererne, hvilket svarer til 277.000 passagerer om året. Hertil kommer tabet på 38.000 togpassagerer ved at springe de små stationer over, samt en mindre vækst på 20.000 togpassagerer grundet kortere rejsetid i de timer, hvor regionaltoget kører.

Endvidere kan der forventes en vækst på ca. 155.000 togpassagerer årligt med et hurtigere Lyn- og IC-tog over Vestfyn.

Det samlede resultat bliver derfor et passagertab på ca. 140.000 togpassagerer årligt. Nogle af disse passagerer vil formentlig vælge bussen i nogle situationer og således forblive passagerer i den kollektive trafik.

3.3.3. Økonomi

Med udgangspunkt i de nyeste passagertællinger forudsættes af Fynbus, at timedrift er tilstrækkeligt i alle eller visse perioder. De årlige udgifter i scenarie 3 til busbetjeningen anslås derfor af Fynbus til 14-28 mio. kr. pr. år.

Med udgangspunkt i den gennemsnitlige indtægt svarende til togrejsernes indtægt anslås de samlede indtægter fra busrejser i scenarie 3 at være mellem ca. 1,2-3,7 mio. kr. afhængigt af, hvor mange af de frafaldne togpassagerer, der vælger at benytte bussen.

	Antal rejser	Indtægt
15 % fortsætter med bus	44.250	1.239.000
25 % fortsætter med bus	73.750	2.065.000
40 % fortsætter med bus	132.750	3.717.000

Kilde: Fynbus. Note: Der forudsættes en indtægt pr. rejse på 28,6 kr. pr. rejse

Hertil skal lægges en andel af indtægterne fra teletaxa beregnet i scenarie 1. Da toget stadig kører i myldretiden anslås indtægterne fra teletaxa at udgøre 50 % af de i scenarie 1 beregnede indtægter. Samlet set anslås indtægterne fra buskørsel i scenarie 3 at blive mellem ca. 1-4 mio. kr. pr. år.

Ved kun at køre i myldretiderne bortfalder årligt 9 mio. kr. af DSB's indtægter som følge af lavere passagertal. Driften indskrænkes imidlertid også, med en besparelse på 19 mio. kr. til følge. Ét frigjort togsæt bidrager med yderligere 3 mio. kr., så det totale nettoresultat er en årlig besparelse for DSB på ca. 13 mio. kr.

Passagerindtægter	-9 mio. kr.
Km-afhængige omkostninger	+11 mio. kr.
Personale	+8 mio. kr.
Materiel	+3 mio. kr.
Total per år	+13 mio. kr.

Kilde: DSB

Det er her antaget, at de sparede tjenestetimer mellem myldretiderne kan nyttiggøres, hvilket ikke nødvendigvis vil være tilfældet. Eftersom morgen-

myldretiden kun udgør tre timer, kan de tre timer mellem myldretiderne ende med at være spildtid for at nå længden af en tjeneste. Økonomien vil i så fald forværres med ca. 1 mio. kr. i forhold til det viste.

3.4. Scenarie 4: Fuld busbetjening suppleret af togbetjening af de større stationer i dagstimerne

Den største koncentration af rejsende på Vestfyn må forventes at være i dagtimerne mellem kl. 06-18. I scenarie 4 betjenes de største stationer på Vestfyn med tog i dette tidsrum, men busser overtager driften i aften timerne. I scenarie 4 tilgodeses således de passagerer, der benytter toget til og fra arbejde, men passagerer, der rejser på de mindst benyttede tidspunkter, transporteres med bus.

Som i scenarie 3 forudsættes ruteforslaget fra scenarie 2 at danne basis for scenarie 4 og dermed også de samme oplevede rejsetidsforringelser for de berørte passagerer.

3.4.1. Ændring i tidsforbrug

73 % af passagererne rejser i dagtimer på hverdage. Rejsetidsgevinsten bliver derfor også 73 % af de 310 timer, der spares ved at fortsætte driften i fuldt omfang, svarende til 225 timer ugen. Rejsetidsforlængelsen som følge af buskørsel er omvendt 27 % af de 2.800 timer, der vil være ved en fuldstændig nedlæggelse af togbetjeningen. Det giver 670 timer om ugen.

Hertil kommer gevinsten på 4.330 timer om ugen for gennemrejsende passagerer og tabet på 140 timer om ugen som følge af lukning af de fire små stationer. Totalt set spares ca. 3.745 timer ugentligt ud fra de nuværende passagertal.

Tabel 3.10 | Ændring i tidsforbrug i scenarie 4

Passagertimer pr. uge for nuværende passagerer	
Regionaltoget	-225 timer pr. uge
Regionaltoget udskiftes med bus	+670 timer pr. uge
IC- og lyntoget	-4.330 timer pr. uge
Stationerne Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde	+140 timer pr. uge
Samlet	-3.745 timer pr. uge

Note: Tidsforbruget er beregnet ud fra det eksisterende passagertal for 2013, hvilket betyder at eventuelle passagereffekter som følge af omlægningen ikke er medregnet heri.

Kilde: DSB

3.4.2. Passagereffekter

Scenarie 4 ligner scenarie 3 meget, idet eneste forskel er tre daglige afgang midt på dagen. Det er fortsat 18 % af passagererne, der rejser i weekenden, og som derfor falder væk. Yderligere 9 % af passagererne rejser om aftenen

på hverdage, og bortfalder derfor også. Samlet set mistes derfor 27 % af togpassagererne, svarende til et årligt tab på 203.000 passagerer.

Hertil kommer 38.000 tabte togpassagerer ved at springe de små stationer over og en mindre vækst på 23.000 togpassagerer som følge af kortere rejsetid i dagtimer på hverdage. Med et hurtigere Lyn- og IC-tog over Vestfyn kan der endvidere forventes en vækst på ca. 155.000 togpassagerer årligt.

Samlet set mistes ca. 63.000 togpassagerer om året. Heri er ikke modregnet de passagerer, som fremover vil erstatte regionaltoget med bus.

3.4.3. Økonomi

Med udgangspunkt i de nyeste passagertællinger forudsættes, at timedrift er tilstrækkeligt i perioder eller måske hele bussernes driftstid. De årlige udgifter i scenarie 4 til busbetjeningen anslås på den baggrund til at være mellem 11-23 mio. kr. pr. år.

Med udgangspunkt i den gennemsnitlige indtægt svarende til togrejsernes indtægt anslås de samlede indtægter fra busrejser i scenarie 4 at være mellem ca. 1,0-2,7 mio. kr. afhængigt af, hvor mange af de frafaldne togpassagerer, der vælger at benytte bussen.

	Antal rejser	Indtægt
15 % fortsætter med bus	36.150	1.012.200
25 % fortsætter med bus	60.250	1.687.000
40 % fortsætter med bus	96.400	2.699.200

Kilde: Fynbus. Note: Der forudsættes en indtægt pr. rejse på 28,6 kr. pr. rejse

Hertil skal lægges en andel af indtægterne fra teletaxa beregnet i scenarie 1. Da toget stadig kører på de mest passagertunge tidspunkter anslås indtægterne fra teletaxa at udgøre 75 % af de i scenarie 1 beregnede indtægter. Samlet set anslås indtægterne fra buskørsel i scenarie 4 at blive mellem ca. 1-3 mio. kr. pr. år.

I forhold til scenarie 3 bliver både tabet på passagerindtægter og driftsbesparelsen for DSB lidt mindre i scenarie 4. Det giver et samlet økonomisk nettoresultat for DSB, der er omtrent det samme som i scenarie 3, en årlig besparelse på ca. 13 mio. kr.

Passagerindtægter	-6 mio. kr.
Km-afhængige omkostninger	+9 mio. kr.
Personale	+7 mio. kr.
Materiel	+3 mio. kr.
Total per år	+13 mio. kr.

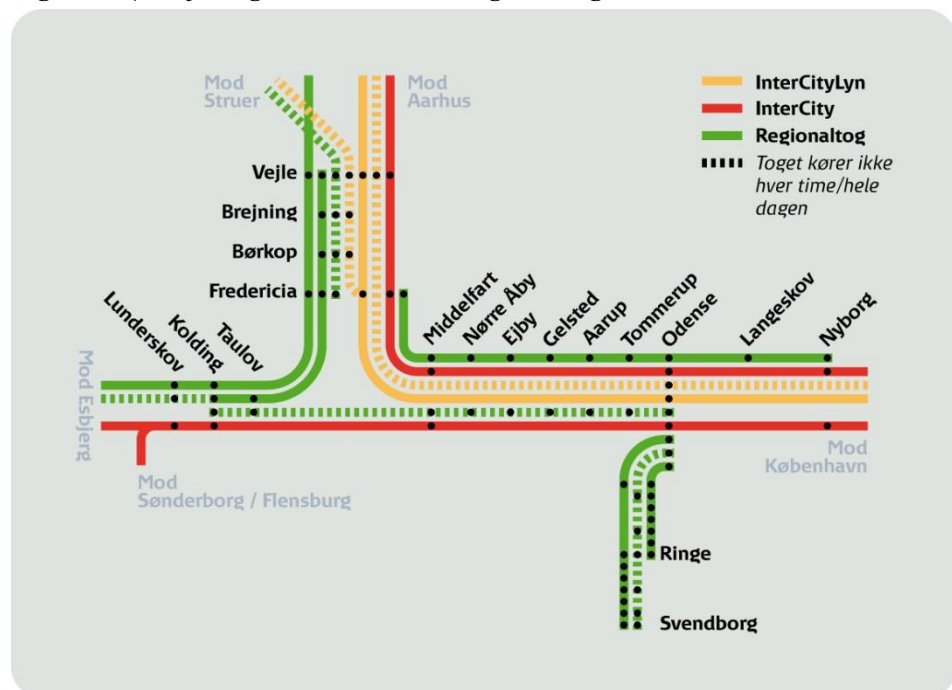
Kilde: DSB

3.5. Perspektiver for et nyt syddansk regionaltogssystem

I forlængelse af arbejdsgruppens undersøgelse af de 4 løsningsforslag for en fremtidig betjening af Vestfyn har arbejdsgruppen også undersøgt mulighederne for at forbedre lokaltrafikken på Fyn og i Trekantsområdet i en situation, hvor de fire små stationer på Vestfyn ikke længere betjenes med tog.

Ved at springe de fire mindste stationer på Vestfyn over med toget bliver det muligt at indføre et ekstra regionaltog hver time mellem Odense og Kolding, så de tilbageværende vestfynske stationer får halvtimesdrift. Betjening af den nye Langeskov station kan ske ved at forlænge regionaltoget fra Fredericia til Nyborg, så Langeskov får ét tog i timen.

Figur 3.7 | Linjediagram med ekstra regionaltog



Kilde: DSB

Betjeningen af Vestfyn forbedres fra 1 til 2 regionaltog per time¹⁰, som det fremgår af de grønne linjer i figur 3.7. Forbindelsestog er markeret med gråt.

De vestfynske stationer får således en betjening med halvtimesdrift og faste minuttal hele dagen. Toget mellem Fredericia og Nyborg bliver det faste system, der kører i hele driftsdøgnet, mens toget mellem Kolding og Odense supplerer i dagtimer på hverdage.

¹⁰ Det forudsættes at togene kører med IR4-materiel. Det kræver to enheder at køre Kolding-Odense-systemet, mens Fredericia-Nyborg-systemet kræver tre enheder. Totalt set bindes derfor fem IR4-tog på den fynske regionaltrafik.

I Odense bliver der skifteforbindelser til og fra InterCity- og lyntog, mens der i Fredericia bliver forbindelse med regionaltoget til/fra Aarhus. Med skift i Nyborg bliver der ligeledes hurtig forbindelse mellem InterCity-stationer på Sjælland, herunder København, og Langeskov. Køreplanen for de supplerende lyntog mellem København og Aarhus, "X-lyn", der i dag kører to gange dagligt hver vej, skal dog justeres for at en hensigtsmæssig køreplan på Vestfyn kan implementeres.

Mellem Vejle og Kolding kører i dag et regionaltog hver time. Dette tog foreslås at standse i Brejning, Børkop og Taulov, så disse tre stationer ligeledes får to tog per time. Brejning og Børkop betjenes også af togene mellem Fredericia og Struer, mens Taulov også betjenes af det nye system mellem Kolding og Odense.

Det vil ifølge DSB være muligt at køre efter følgende køreplan:

<i>Regionaltog fra Aarhus</i>	<i>40</i>		<i>IC fra København</i>	<i>17</i>
Fredericia	50		Nyborg	23
Kolding	11		Langeskov	29
Taulov	19		Odense ank	39
Middelfart	57 27		<i>IC fra København</i>	<i>30 00</i>
Nørre Åby	03 33		<i>Lyn fra København</i>	<i>- 05</i>
Ejby	07 37		Odense afg	41 11
Gelsted	11 41		Tommerup	50 20
Aarup	16 46		Aarup	56 26
Tommerup	22 52		Gelsted	00 30
Odense ank	31 01		Ejby	04 34
<i>Lyn mod København</i>	<i>- 07</i>		Nørre Åby	09 39
<i>IC mod København</i>	<i>46 16</i>		Middelfart	16 46
Odense afg	33		Taulov	54
Langeskov	42		Kolding	01
Nyborg	49		Fredericia	23
<i>IC mod København</i>	<i>00</i>		<i>Regionaltog mod Aarhus</i>	<i>28</i>

Kilde: DSB

3.5.1. Ændring i tidsforbrug

Som i de foregående scenarier spares 4.330 timer om ugen på IC- og lyn-togsrejsende, mens der er et merforbrug på 140 timer om ugen for passagerer til og fra de små stationer.

Passagererne på de tilbageværende stationer sparer ca. 310 timer ugentligt på kortere rejsetid. Ved at øge frekvensen sparer disse passagerer yderligere 435 timer om ugen, da den gennemsnitlige, skjulte ventetid på en afgang falder fra 30 til 15 minutter. Disse 435 timer er dog ikke helt så meget værd som sparet rejsetid, da skjult ventetid i et vist omfang kan nyttiggøres.

Tabel 3.11 | Ændring i tidsforbrug i scenarie 5

Passagertimer pr. uge for nuværende passagerer	
Regionaltoget	-310 timer pr. uge
Regionaltoget med øget frekvens	-435 timer pr. uge
IC- og lyntoget	-4.330 timer pr. uge
Stationerne Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde	+140 timer pr. uge
Samlet	-4.935 timer pr. uge

Note: Tidsforbruget er beregnet ud fra det eksisterende passagertal for 2013, hvilket betyder at eventuelle passagereffekter som følge af omlægningen ikke er medregnet heri.

Kilde: DSB

Den samlede tidsbesparelse er ca. 4.935 timer om ugen inklusiv besparelsen på skjult ventetid ud fra de nuværende passagertal.

3.5.2. Passagereffekter

Som tidligere beskrevet bortfalder 38.000 togpassagerer ved at springe de fire mindste vestfynske stationer over. På de tilbageværende stationer ventes passagertallet at stige som følge af flere afgang. 73 % af passagererne, svarende til 533.000 om året, rejser i de timer, hvor frekvensen forøges. Jf. rapporten ”Togets konkurrenceevne – en jernbane i vækst” er frekvenselasticiteten 0,5. Dette giver en årlig vækst på 267.000 passagerer.

Hertil kommer 32.000 flere passagerer som følge af kortere rejsetid, mens der skal trækkes 38.000 passagerer fra grundet lukning af de fire små stationer. Med et hurtigere Lyn- og IC-tog over Vestfyn kan der omvendt forventes en vækst på ca. 155.000 togpassagerer årligt.

Alt i alt vokser passagertallet derfor med ca. 416.000 per år.

3.5.3. Økonomi

Scenarie 5 bygger oven på betjeningen i scenarie 1 (busbetjening af de fire mindste stationer) ved at tilføje et ekstra regionaltog mellem Odense og Kolding. Dermed er busbetjeningen i scenarie 5 tilsvarende busbetjeningen i scenarie 1, og derfor vil de anslåede udgifter og indtægter for busbetjeningen også være de samme, dvs. udgifter på ca. 4,4 mio. kr. årligt og indtægter på ca. 0,08 mio. kr. årligt.

Effekterne ved et nyt sydjysk regionaltogssystem forventes at bestå i stigninger for DSB i såvel passagerindtægter som driftsomkostninger. Passagervæksten giver en årlig merindtægt på 8 mio. kr. I forhold til dagens plan koster det 13 mio. kr. at udvide driften samt 3 mio. kr. at tage et ekstra togsæt i anvendelse. Det vil derfor give et nettoresultat for DSB på ca. -8 mio. kr. årligt.

Passagerindtægter	+8 mio. kr.
Km-afhængige omkostninger	-10 mio. kr.

Personale	-3 mio. kr.
Materiel	-3 mio. kr.
Total per år	-8 mio. kr.

Kilde: DSB

3.5.4. Forlængelse til Langeskov og Nyborg

Fælles for de scenarier, hvor togdriften opretholdes, er, at det vil være oplagt at forlænge systemet mellem Fredericia og Odense til Nyborg for at betjene Langeskov. Det vil kun kræve ét ekstra togsæt at implementere denne forlængelse. Såfremt Langeskov skulle betjenes af et separat system, som kun kører mellem Odense og Nyborg, kræver det to togsæt. Det skyldes, at ventetiden med en forlængelse af togene fra Vestfyn blot flyttes fra Odense til Nyborg, mens der med et separat system bliver mere vendetid (fire vendinger frem for to).

Forlængelsen ventes at bidrage med yderligere 250.000 passagerer årligt, hvoraf Langeskov står for 200.000. De resterende 50.000 rejser kommer fra relationen Odense-Nyborg, der også får forbedret betjening. De ekstra rejser giver 10 mio. kr. i passagerindtægter årligt. Driftsomkostningerne beløber sig til 17 mio. kr. årligt, mens det ekstra togsæt, der tages i brug, anslås at have en værdi på 3 mio. kr. årligt.

Dermed koster forlængelsen ca. 10 mio. kr. årligt under forudsætning af, at der køres 18 afgange dagligt alle ugens dage mellem Odense og Nyborg.

Passagerindtægter	+10 mio. kr.
Km-afhængige omkostninger	-8 mio. kr.
Personale	-9 mio. kr.
Materiel	-3 mio. kr.
Total per år	-10 mio. kr.

Kilde: DSB

Økonomien forudsætter, at der er et tog på Vestfyn, som kan forlænges til/fra Nyborg. Beregningen kan derfor umiddelbart kun bruges for de scenarier, hvor togdriften på Vestfyn fortsætter i uændret hhv. udvidet omfang, hvilket er tilfældet i scenarie 1 og scenarie 5. De 10 mio. kr. er således en ekstra omkostning, som skal lægges til de omkostninger, som er beregnet i scenarie 1 og 5.

For scenarie 3 og 4 kører togene på Vestfyn ikke i alle timer, og omkostningen ved at betjene Langeskov bliver derfor højere end de anslåede 10 mio. kr., da der i de manglende timer på Vestfyn skal køre et lokalt tog mellem Odense og Nyborg – medmindre betjeningen af Langeskov reduceres tilsvarende.

Beregningen kan ikke anvendes i forhold til scenarie 2, hvor togdriften på Vestfyn ophører fuldstændig.

3.6. Sammenfatning

Arbejdsgruppen har undersøgt 4 scenarier for den fremtidige tilrettelæggelse af lokaltogbetjeningen på Vestfyn.

Derudover har arbejdsgruppen undersøgt mulighederne for at forbedre lokaltogbetjeningen i form af nogle indledende overvejelser om perspektiverne i et nyt syddansk regionaltogssystem sammen med en busbetjening af de 4 mindste stationer. Disse overvejelser er relevante i forbindelse med den fremtidige togbetjening på Vestfyn men også særligt i lyset af Togfonden DK samt de kommende års store infrastrukturinvesteringer på jernbanen.

Samlet set har nærværende rapport således belyst følgende betjeningsscenarier:

1. Fortsat togbetjening af de større stationer i kombination med busbetjening af de 4 mindste stationer
2. Ingen regionaltogbetjening og fuld busbetjening
3. Fuld busbetjening suppleret af myldretidstog til de større stationer
4. Fuld busbetjening suppleret af togbetjening af de større stationer i dagstimerne
5. Udvidet togbetjening af de større stationer med halvtimesdrift i dagtimer på hverdage samt busbetjening af de 4 mindste stationer.

Tidsforbruget for de nuværende passagerer falder samlet set i alle fem scenarier. Der er dog en mindre stigning i tidsforbruget for passagererne på de fire små stationer, der overgår til busdrift, mens passagererne i IC- og lyntog får kortere rejsetid.

Tabel 3.12 | Samlede ændringer i tidsforbrug scenarie 1-5 (timer pr. uge)

Ændring i tidsforbrug pr. uge for nuværende passagerer	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Overspring af fire små stationer	+140	-	+140	+140	+140
Rejsetidsreduktion for IC/lyn	-4.330	-4.330	-4.330	-4.330	-4.330
Rejsetidsreduktion for regionaltoget	-310	-	-195	-225	-310
Ændring i driftsomfanget	0	+2.800	+1.050	+670	-435
Samlet ændring	-4.500	-1.530	-3.335	-3.745	-4.935

Note: Tidsforbruget er beregnet ud fra det eksisterende passagertal for 2013, hvilket betyder at eventuelle passagereffekter som følge af omlægningen ikke er medregnet heri.

Det samlede passagertal falder i scenarierne 2, 3 og 4, mens det samlede passagertal stiger i scenarie 1 og 5. Resultatet er sammensat af fire forskellige bevægelser; frafald af passagerer på de fire små stationer, stigning i passagerer som følge af kortere rejsetid på regionaltoget, stigning i passagertallet som følge af kortere rejsetid for IC- og Lyntoget samt flere/færre passa-

gerer som følge af en ændret betjening. Passagereffekterne er beregnet med udgangspunkt i passagertallene fra 2013.

Tabel 3.13 | Samlede passagereffekter scenarie 1-5 (passagerer årligt)

Passagereffekter årligt	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Overspring af fire små stationer	-38.000	-	-38.000	-38.000	-38.000
Rejsetidsreduktion for IC- og Lyntoget	+155.000	+155.000	+155.000	+155.000	+155.000
Rejsetidsreduktion for regionaltoget	+32.000	-	+20.000	+23.000	+32.000
Ændring i driftsomfanget	0	-735.000	-277.000	-203.000	+267.000
Samlet ændring	+149.000	-580.000	-140.000	-63.000	+416.000

DSB's økonomi forbedres som følge af et mindre materielbehov, færre lokoførertimer og i scenarie 2, 3 og 4 en reduceret drift. I scenarie 5 stiger DSB's omkostninger som følge af den udvidede drift.

I gennemgangen af de forskellige scenarier har Fynbus opgjort deres skøn over udgifter og indtægter i intervaller. I tabellen nedenfor vises det laveste beløb i Fynbus interval for hhv. udgifter og indtægter. I alle scenarier forventes samlet set et negativt resultat for Fynbus som følge af øgede omkostninger til busdrift sammenlignet med i dag.

Tabel 3.14 | Ændring i den samlede økonomi scenarie 1-5 (mio. kr. pr. år)

Økonomi pr. år	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Passagerindtægter	-0 mio.	-21 mio.	-9 mio.	-6 mio.	+8 mio.
Km-afhængige omkostninger	-0 mio.	+18 mio.	+11 mio.	+9 mio.	-10 mio.
Personale	+2 mio.	+12 mio.	+8 mio.	+7 mio.	-3 mio.
Materiel	+3 mio.	+9 mio.	+3 mio.	+3 mio.	-3 mio.
Samlet resultat for togbetjening	+5 mio.	+18 mio.	+13 mio.	+13 mio.	-8 mio.
Udgifter til busbetjening	-4,4 mio.	-35 mio.	-14 mio.	-11 mio.	-4,4 mio.
Indtægter fra busbetjening	+0,08 mio.	+3 mio.	+1 mio.	+1 mio.	+0,08 mio.
Samlet resultat for busbetjening	-4,3 mio.	-32 mio.	-13 mio.	-10 mio.	-4,3 mio.

For scenarie 1 og 5 er en eventuel forlængelse til Nyborg med togbetjening af Langeskov station beregnet til en yderligere nettoomkostning til togbetjening på ca. 10 mio. kr. årligt.

3.7. Organisatoriske konsekvenser

Hvis hele – eller dele af - regionaltogbetjeningen på Vestfyn skal erstattes af en busbetjening vil det have nogle organisatoriske konsekvenser med hensyn til indkøb af trafik og sammenhæng til øvrige transportformer.

DSB betjener i dag alle stationer på det statslige jernbanenet mod at staten finansierer togdriften. DSB betjener i dag de 4 små stationer på Vestfyn, da det er et krav i den nuværende trafikkontrakt mellem DSB og Transportministeren.

Kommuner og regioner finansierer busdriften i Danmark og det er således dem, der bestiller trafikken via trafikskaberne. Staten har således – i modsætning til togdriften - ingen indflydelse på busdriften og kan ikke pålægge kommunerne og regionerne at køre busser på konkrete strækninger. Der er endvidere intet minimumsservicekrav til busdrift, dvs. der stilles ikke krav i lovgivningen om, at der skal tilbydes buskørsel. Undtaget herfra er befordring af gangbesværede, der skal have tilbudt kørsel til fritidsaktiviteter.

Hvis staten vil forsøge at indgå en aftale med de relevante kommuner samt Region Syddanmark om busbetjening af stationerne på Vestfyn vil dette med overvejende sandsynlighed blive mødt af et DUT-krav (Det Udvidede Totalbalanceprincip) fra kommunerne og regionen¹¹. DUT-systemet er indrettet således, at alle kommuner og regioner vil blive kompenseret og ikke kun de kommuner og den region, der får en ekstraudgift som følge af ændringen.

Det vil i stedet være oplagt, at de relevante kommuner selv overvejer, om der er basis for busdrift, hvis dele af eller hele togdriften ophører eller alternativt – hvis der ikke vil være rationale for at opretholde regelmæssig rutekørsel – overvejer en betjening via fx flextrafik/telekørsel. Samme principper gælder herfor, som for buskørslen. Kommuner og regioner lægger budgetter hvert år og reviderer derfor hvert år deres behov for buskørsel.

¹¹ Når Folketinget og regeringen gennemfører regelændringer af bindende karakter for kommunerne, skal det statslige bloktilskud justeres svarende til de udgiftsmæssige konsekvenser for kommunerne under ét af de nye regler.

Vestfyntogets Pendlerklub

Arbejdsgruppen har været i dialog med Vestfyntogets Pendlerklub i forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport. Pendlerklubben har fremført en række synspunkter vedrørende tilrettelæggelsen af den fremtidige lokaltogsbetjening på Vestfyn, som i kort form gengives her.

Vestfyntogets Pendlerklub retter en kritik af det kommissorium, som ligger til grund for arbejdsgruppens arbejde, da de mener, at kommissoriet udelukkende ser på afviklingsscenarier frem for udviklingsscenarier for Vestfyn. Pendlerklubben mener, at man med udviklingsscenarier (eksempelvis etablering af det allerede tidligere planlagte overhalingsspor ved Tommerup) kan og bør løse de nuværende problemer med trafikafviklingen på Vestfyn, både hvad angår kapacitet og passagertal.

Vestfyntogets Pendlerklub stiller sig i den forbindelse skeptiske overfor i hvilket omfang, der reelt er kapacitetsproblemer på strækningen mellem Odense og Fredericia, herunder særligt om det er regionaltogene, som udgør kapacitetsproblemet.

Vestfyntogets Pendlerklub mener af flere årsager endvidere ikke, at man kan flytte de rejsende fra toget og over i busser, ligesom transportministeriets eget udredningsarbejde allerede for ti år siden dokumenterede, at dette er ulidsomt. I tillæg hertil mener pendlerklubben ikke, at bussen udgør et brugbart alternativ til toget, da bussen har en markant længere transporttid og ringere komfort sammenlignet med toget.

Vestfyntogets Pendlerklub ønsker:

1. At genindføre en køreplan efter faste minuttal for at gøre togdriften attraktiv for de rejsende (klubben mener, at fraværet af faste minuttal er den altovervejende årsag til, at passagerer falder fra; da dette blev indført i 1979 fordobledes passagertallet fra 350.000 til godt 700.000 på blot to år. Kørslen efter faste minuttal blev indstillet i 2009).
2. At bevare samtlige stationer i mindst to år, indtil konsekvenserne af en god køreplan er kendt.
3. At etablere kapacitetsforøgende overhalingsspor, f.eks. ved Tommerup, samt at etablere et standsningssted for lokaltogene i Snoghøj/Erritsø af hensyn til de mange rejsende hertil.

Genindførelse af timedrift på de små stationer

Arbejdsgruppen har undersøgt potentialet ved at genindføre fast timedrift på de fire små stationer på Vestfyn i sammenhæng med anvendelse af hurtigere materiel.

Rejsetiden fra Odense til Fredericia kan reduceres med 4 minutter ved indsættelse af IR4 i stedet for Desirotog. I dagens køreplan varierer rejsetiden afhængigt af tidspunktet på dagen. Tages udgangspunkt i en rejsetid på 55 minutter svarer de 4 minutter til en rejsetidsreduktion på 7,3 %. Ifølge rapporten "Togets konkurrenceevne - En jernbane i vækst" er elasticiteten for rejsetidsforbedringer for regionale togrejser 0,41. En rejsetidsreduktion på 7,3 % på regionale togrejser på Vestfyn vil således forventes at have en potentiel vækst på ca. 3 % i forhold til dagens antal rejser svarende til 5 passagerer dagligt. Herudover forventes en yderligere passagervækst som følge af genindførelse af fast timedrift.

Samlet set kan der forventes en vækst på 45 passagerer dagligt på de små stationer, idet det forudsættes, at passagertallet på de små stationer vender tilbage til niveauet før køreplansreduktionen i 2012, dvs. i perioden 2008-2011. Dette svarer til en vækst på 25 % og en årlig passagerstigning på knap 14.000 passagerer. Det er ikke analyseret, om en genindførelse af fast timedrift på de små stationer vil have negative konsekvenser for den øvrige trafik på strækningen.

Det bemærkes, at den forventede passagerstigning ved genindførelse af fast timedrift på de små stationer vurderes lavere end den passagerstigning på 350.000 passagerer på to år, som Vestfyntogets Pendlerklub henviser til i forbindelse med indførelsen af en køreplan med faste minuttal i 1979. Kilde: DSB

