

NOTAT

Dato
J. nr. 2012-1366

Analyse af fremtidige modeller for tilrettelæggelsen af lokaltogsbetjeningen på Vestfyn



Udsnit af DSB strækningsskema. Lokaltog fra Svendborg kører til Odense og videre til Fredericia og betjener alle mellemliggende stationer. Kilde: DSB.

Det vestfynske togsystem dækker alle stationer på strækningen mellem Fredericia og Odense og betjenes i samme togsystem som Svendborgbanen mellem Odense og Svendborg; togene kører med andre ord sammenhængende mellem Fredericia og Svendborg. Der er dog markante forskelle mellem de to delstrækninger, idet Svendborgbanen isoleret set har pæne passagertal og høj regularitet, mens strækningen mellem Odense og Fredericia har væsentligt færre passagerer.

På delstrækningen mellem Odense og Fredericia er banekapaciteten knap, og prioriteringen mellem landsdeltogene, regionaltogene og godstogene er derfor skarp. Det er vanskeligt at tilgodese alle behov i prioriteringen af kapaciteten. Det betyder, at DSB har valgt at reducere betjeningen af en række stationer med regionaltoget mellem Odense og Fredericia for at kunne tilgodese langt størstedelen af passagererne, som sidder i fjerntogene.

Med baggrund i den nødvendige prioritering af trafikken på Vestfyn kan det overvejes, 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.

Baggrund

Passagergrundlag

Der er allerede gennemført en reduktion af betjeningen af de mindste stationer på strækningen mellem Odense og Fredericia. I flere tilfælde er strækningen overgået fra betjening en gang hver time i begge retninger til en gang hver anden time i begge retninger. Denne reduktion ligger indenfor trafikkontrakten mellem Transportministeriet og DSB og sker på baggrund af nedenstående fakta:

- På de fire små stationer Holmstrup, Skalbjerger, Kauslunde og Bred stiger der i gennemsnit i alt 110 passagerer på togene dagligt. Det svarer til 1,5 passager pr. afgang pr. station, idet den mindste station i gennemsnit har lidt under 1 passager i snit pr. afgang. Til sammenligning har de øvrige fem stationer mellem Odense og Middelfart et passagertal på omkring 875 passagerer dagligt.
- Ca. 700.000 rejsende årligt benytter lokaltoget, mens der på strækningen årligt transporteres 7,1 mio. passagerer.

Strækningens kapacitet og regularitet

Strækningen mellem Fredericia og Odense trafikeres primært af IC- og lyntog mellem landsdelene samt godstog. Kun IC-togene standser i Middelfart, mens de øvrige tog er gennemkørende på strækningen. Det betyder, at regionaltoget, som standser ved de små stationer, påvirker den samlede kapacitet på grund af de mange stop og deraf følgende lav gennemsnitshastighed. Lokaltoget optager således op til 40 % af den samlede kapacitet på strækningen, men transporterer kun ca. 10 % af det samlede antal passagerer på strækningen. Det betyder samtidig, at kun meget få passagerer får glæde af de mange stop. På de afgang, som i dag springer de mindste stationer over, kan rejsetiden reduceres op til 20 minutter mellem Odense og Middelfart eller op til 35 pct i forhold til de tog, der i dag standser ved alle stationer. Det bør yderligere tages i betragtning, at øget kapacitet på jernbanen er afgørende for væksten på jernbanen og dermed muligheden for at øge jernbanens andel af det samlede transportarbejde.

Der er altså en række faktorer i den nuværende betjening, som peger på, at både den lokale betjening og landsdelsbetjeningen kan opnå et løft ved at af-dække hvilke andre muligheder, der eksisterer for betjening af Vestfyn. På den baggrund præsenteres nedenfor en række mulige ændringer for den kollektive trafikbetjening af strækningen, som efterfølgende kan analyseres nærmere.



Mulige scenarier for den fremtidige betjening af strækningen

Nedenfor præsenteres en række løsningsforslag, som tilgodeser de lokale passagerer på forskellige måder.

Fortsat, men reduceret togbetjening i kombination med busbetjening

En løsning for strækningen kan være kun at togbetjene de stationer, der har et større passagergrundlag. Det vil som minimum betyde, at de fire små stationer, der i dag kun betjenes hver anden time, ikke længere skal betjenes med tog, men i stedet med bus. Det kan overvejes, hvorvidt flere af de mindste stationer skal overgå til busbetjening. Derved reduceres rejsetiden for størstedelen af de rejsende, og der kan forventeligt frigøres midler til at etablere en fornuftig busbetjening af de mindre stationer, hvorved alle passagerer på strækningen vil opleve et kvalitetsløft i forhold til i dag.

Ingen regionaltogetsbetjening og fuld busbetjening

Der er ligeledes mulighed for helt at erstatte togbetjeningen af byerne på Vestfyn med busbetjening. Dermed vil de i alt ca. 1000 daglige påstigere skulle transporteres med bus i stedet for tog. Det vil forbedre både økonomien og fleksibiliteten på strækningen, hvilket betyder, at passagererne kan forvente flere busafgange på strækningen end de eksisterende togafgange. Til gengæld må alle passagererne på strækningen forventes at få øget rejsetid da busserne kører en anelse langsommere end togene. Passagerer til og fra Fredericia og Middelfart vil fortsat kunne benytte IC-togene til og fra Odense.

Myldretidsbetjening med tog

Størstedelen af de daglige påstigere rejser forventeligt i myldretiden. Det kan derfor overvejes, hvorvidt der som supplement til busbetjeningen 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. Fynbus kan tænkes at have busser til rådighed udenfor myldretiden, hvor kørslen på visse ruter må forventes at være reduceret i forhold til myldretiden.

Togbetjening suppleret med busafgange på de mindst benyttede tidspunkter

Den største koncentration af rejsende må forventes at være i dagtimerne kl. 06-18. En løsning er derfor kun at køre tog i dette tidsrum, hvorefter busser kan overtage driften i aftentimerne. Dermed tilgodeses de passagerer, der benytter toget til og fra arbejde, mens Fynbus formentlig har busser til rådighed i aftentimerne, hvor kørslen på de eksisterende ruter er reduceret i forhold til dagtimerne.



Det videre arbejde

Først og fremmest skal kapaciteten på strækningen mellem Odense og Fredericia kortlægges, så det kan tydeliggøres, hvor kapacitetsproblemet findes i dag. Herudover skal det undersøges, hvilke muligheder DSB har for at løse kapacitetsproblemet på strækningen ved at benyttes andre materieltyper end i dag indenfor DSB's bestående materielbeholdning.

Endvidere skal ovennævnte scenarier uddybes og evt. suppleres med yderligere forhold. Hvert af de opstillede scenarier analyseres i forhold til bl.a. følgende forhold:

- Hvilke konsekvenser vil ændringen få for passagerernes rejsetid – såvel for passagerer på strækningen som for passagerer i tog, der i dag ikke stopper på strækningen?
- Hvilke konsekvenser vil ændringen få for antallet af passagerer?
- Hvilke konsekvenser vil ændringen få for strækningens kapacitet og regularitet?
- Hvilke organisatoriske konsekvenser følger af ændringen med hensyn til ejerskab, indkøb af trafik og sammenhæng til øvrige trafikformer?
- Hvad bliver den forventede afledte økonomiske effekt af ændringen herunder effekten i relation til materiel?
- Hvilke materielmæssige konsekvenser følger af ændringen for hhv. DSB og Fynbus?
- Hvilke konsekvenser vil ændringen få for lokalsamfundet særligt i relation til uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser og byudvikling?

I forlængelse af ovenstående analyse af forskellige scenarier for togbetjeningen på Vestfyn foretages en bredere analyse af lokalbetjeningen mellem Odense, Trekantsområdet og Aarhus, hvor perspektiverne i et sammenhængende regionaltogsystem vil blive analyseret.

De mulige ændringer i trafikbetjeningen på Vestfyn vedrører DSB som nuværende operatør, Fynbus som ansvarlig for busbetjeningen og Region Syddanmark som dennes medejer. Det foreslås derfor, at Transportministeriet indkalder til et møde med DSB, Region Syddanmark og Fynbus, hvor mulige fremtidsscenerier for den kollektive trafikbetjening af strækningen mellem Fredericia og Odense kan drøftes.

