

HØRINGSNOTAT

Dato 27. februar 2017
J. nr. 2017 - 943

Høringsnotat vedr. forslag om halvtimesdrift på Svendborgbanen

1. Baggrund

På et møde mellem DSB og Transport- og Bygningsudvalget den 29. september 2016 blev det besluttet at afdække mulighederne for at indføre halvtimesdrift på Svendborgbanen med henblik på skabe en mere robust drift. DSB har på den baggrund udarbejdet et oplæg samt et køreplansforslag til indførelse af halvtimesdrift. DSB belyser i oplægget den nuværende køreplan samt to mulige modeller for halvtimesdrift på hele strækningen Odense-Svendborg og herunder konsekvenser for de enkelte løsninger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet sendte d. 5. januar 2017 DSB's løsningsmodeller i høring hos de relevante kommuner, Odense Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune og Svendborg Kommune. Ministeriet har modtaget høringssvar fra alle tre kommuner.

1.1. DSB's køreplansforslag og anbefaling

Svendborgbanen betjenes i dag af tre togsystemer: stoptoget, hurtigtoget og supplementstoget.

- Stoptoget kører mellem Odense og Ringe i alle driftstimer.
- Hurtigtoget kører mellem Odense-Ringe-Svendborg i alle driftstimer. Mellem Odense og Ringe standses kun ved Odense Sygehus. I Ringe er der fem minutters togskit fra stoptoget til hurtigtoget, som herefter standser ved alle stationer mellem Ringe og Svendborg.
- Supplementstoget kører mellem Odense og Svendborg, men standser kun på 6 stationer mellem Odense og Svendborg. Supplementstoget kører mandag til fredag mellem kl. 05:00 og 18:00 og lørdage mellem kl. 09:00 og 17:00.

DSB foreslår i løsningsmodel 1, at der kører to tog i timen i begge retninger på strækningen Odense-Svendborg. Det ene tog som hurtigtog med stop ved få stationer, og det andet tog som stoptog med stop ved alle stationer. Løsnings-



model 1 er godkendt af Banedanmark som en mulighed og forventes tidligst at kunne sættes i drift fra efteråret 2017.

Side 2/6

I løsningsmodel 2 foreslår DSB, at der kører to tog i timen i begge retninger på hele strækningen Odense-Svendborg. Begge tog standser ved alle stationer på strækningen med undtagelse af Stenstrup Syd, hvor kun det ene tog standser. Løsningsmodel 2 er ikke godkendt af Banedanmark, og DSB tager derfor forbehold for Banedanmarks godkendelse. Modellen vil tidligst kunne sættes i drift fra et planskifte primo august 2017.

DSB anbefaler, at den nuværende køreplan bevares, da indførelse af halvtimesdrift vil indebære rejsetidsforlængelser for passagererne og en lavere frekvens mellem Odense og Ringe. Såfremt det besluttet at indføre halvtimesdrift er det DSB's vurdering, at løsningsmodel 1 udgør et mere robust forslag end løsningsmodel 2.

1.2. Svendborgbanens kunde- og operatørpunktlighed

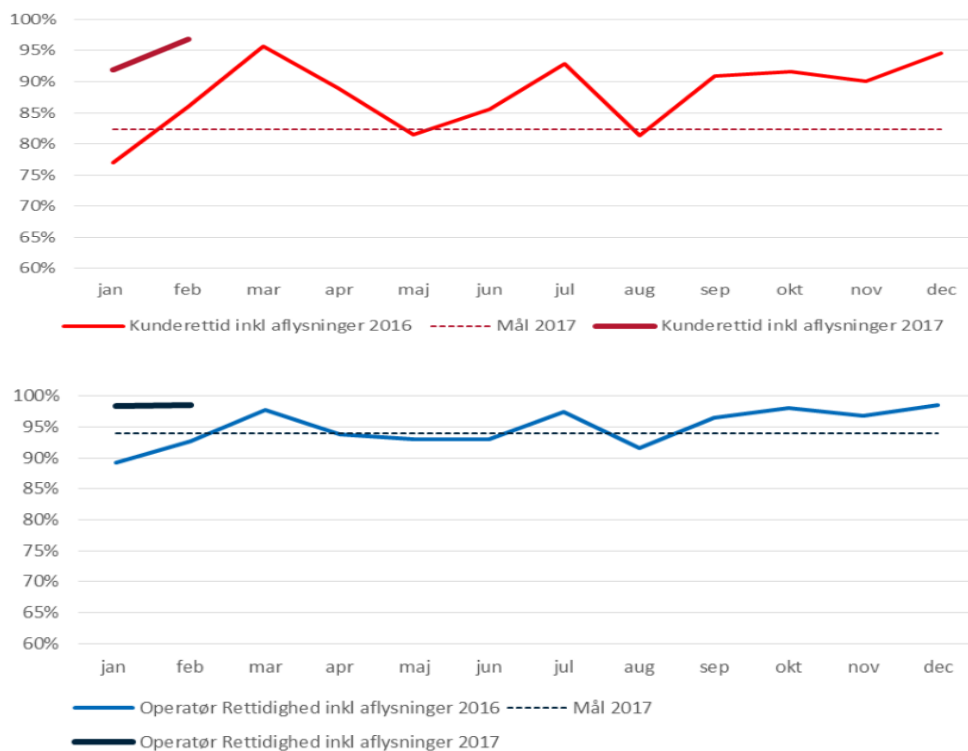
Kundepunktighed for fjern- og regionaltrafikken er i kontrakten mellem Transportministeriet og DSB defineret som antallet af passagerer, der benytter rettidige tog i forhold til det samlede antal passagerer. Det er vigtigt at bemærke, at antallet af passagerer, der ville have benyttet aflyste tog, indgår som forsinkede passagerer i opgørelsen af kundepunktigheden. Operatørpunktighed defineres som den samlede rettidighed med fradrag af forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har siden, der blev udarbejdet en handlingsplan for Svendborgbanen primo 2016 modtaget en status på driften på Svendborgbanen fra DSB hver 14. dag. Af figur 1 nedenfor fremgår den månedlige kunde- og operatørpunktighed på Svendborgbanen i perioden januar 2016 til januar 2017. Kundepunktigheden har siden handlingsplanen blev iværksat generelt – med få undtagelser – ligget over kontraktmålet på 81,8 % (2016-niveau). Operatørpunktigheden har siden handlingsplanen blev iværksat også ligget over kontraktmålet på 93,8 % (2016-niveau) med undtagelse af 2. kvartal samt august.



Figur 1: Kundepunktlighed og operatørpunktighed på Svendborgbanen

Side 3/6



Kilde: DSB's punktlighedsrapport for Svendborgbanen

Tabel 1: Aflysninger på Svendborgbanen

	Antal aflysninger	Vendinger i Stens-trup som andel af antal aflysninger	Andel aflyste tog**
1. kvartal 2016	189	5 %	2,3 %
2. kvartal 2016*	220	10 %	2,7 %
3. kvartal 2016	245	26 %	3,4 %
4. kvartal 2016	156	16 %	1,8 %

* Pga. sporarbejde i uge 29 og 30 består juli måned af perioden 1.-16. juli.

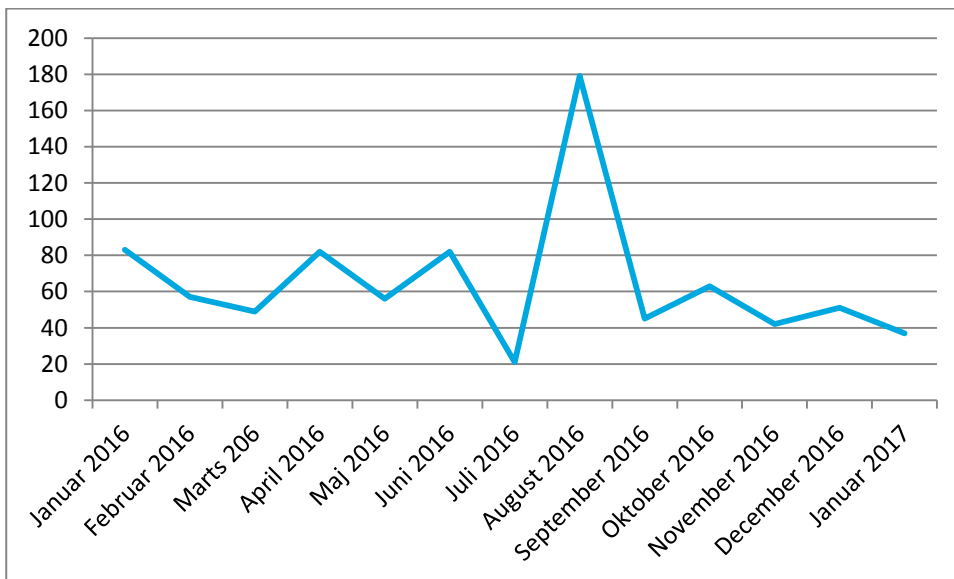
**Andelen er udregnet som antallet af aflyste tog delt med det planlagte antal kørte tog

Kilde: DSB



Figur 2: Antal aflysninger på Svendborgbanen

Side 4/6



Kilde: DSB's punktlighedsrapporter for Svendborgbanen

2. Sammenfattende bemærkninger fra kommunerne

Alle tre kommuner erklærer sig enige med DSB i, at den nuværende drift med 3 tog i timen bør søges opretholdt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet noterer sig, at prioriteringen blandt kommunerne peger på, at frekvensen er vigtigere end en potentiel forbedring af robustheden og dermed punktligheden på strækningen.

Odense Kommune tilkendegiver, at kommunen foretrækker DSB's løsningsmodel 1, såfremt det af driftstekniske årsager ikke kan lade sig gøre at opretholde den nuværende drift. I tilfælde af, at løsningsmodel 1 implementeres, ønsker kommunen, at Hjalles Station betjenes med hurtigtoget, der afgår hver time mod Ringe/Svendborg.

Faaborg-Midtfyn Kommune bemærker, at Ringe og Årslev er to byer i vækst og med udviklingspotentiale ift. bosætning, hvorfor bortfaldet af en afgang i timen mellem Odense og Ringe og stop ved Årslev en gang i timen udgør uacceptable serviceforringelser. Dette forstår ministeriet som et udtryk for, at Faaborg-Midtfyn Kommune foretrækker løsningsmodel 2, såfremt det besluttes ikke at opretholde den nuværende drift.

Ministeriet noterer sig, at Svendborg Kommune ikke giver udtryk for en foretrukken løsningsmodel, såfremt den nuværende drift ikke bevares.



2.1. Bemærkninger til sammenhæng med Odense Letbane

Side 5/6

Alle tre kommuner fremhæver i deres høringssvar behovet for, at sammenhængen med Odense Letbane indtænkes i planlægningen i Svendborgbanen.

Odense Kommune ønsker, at Svendborgbanens stopmønster i Odense Kommune revurderes senest, når Odense Letbane forventeligt idriftsættes i 2020 med endestation på Hjallesø Station. Kommunen ønsker, at Hjallesø Station efter idriftsættelsen opprioriteres og betjenes med to tog i timen mod det nuværende ene tog i timen. Kommunen gør det endvidere klart, at kommunen accepterer hvis dette af driftstekniske årsager ikke kan lade sig gøre uden at reducere antallet af togstop ved de mindre standsningssteder i Odense Kommune.

Faaborg-Midtfyn Kommune påpeger ligeledes, at stoppet ved Hjallesø Station har en vigtig funktion i forhold til at binde Odense Letbane sammen med Svendborgbanen. Det samme gør sig gældende for stoppet ved Årslev Station, hvorfor en tilpasning, hvor hurtigtoget stopper i Hjallesø ikke bør ske på bekostning af stop i Årslev, men realiseres med driftsoptimering på andre måder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er opmærksom på sammenhængen mellem Odense Letbane og Svendborgbanen og enig med Odense Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune i, at en opprioritering af togstoppet ved Hjallesø Station vil være hensigtsmæssig, når Odense Letbane er idriftsat. Der vil være tale om en omlægning af den eksisterende stopstruktur i Odense Kommune frem for en nettoudvidelse. For så vidt angår overgangsperioden fra 2020, hvor Odense Letbane er idriftsat til 2022, hvor det nye universitetshospital forventes ibrugtaget, lægger ministeriets vægt på, at DSB – i dialog med kommunerne – finde en løsning, der tilgodeser stop ved både Odense Sygehus Station og Hjallesø Station inden for de rammer som Svendborgbanens infrastruktur sætter.

Svendborg Kommune ønsker, at sammenhængen med Odense Letbane underligges særskilt behandling med en mere direkte involvering af alle parter.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker hertil, at DSB efter kontrakten mellem Transportministeriet og DSB er forpligtet til at inddrage trafik-selskaberne i forbindelse med fremtidige køreplaner. DSB skal desuden ”søge at imødekomme ønsker fra lokal side om tilpasning af togenes køreplaner til tilsluttende kollektive trafikforbindelser, såfremt det indebærer større fordele end ulemper for alle passagerer under ét”.

2.2. Bemærkninger til forbedringer i infrastruktur og materiel

Svendborg Kommune ytrer ønske om, at der investeres i infrastrukturen på Svendborgbanen. Kommunen anfører, at driftsforstyrrelser og tog, der ven-



der i Stenstrup vil kunne løses ved at etablere et ekstra skifte-/parallelspor i skoven midtvejs mellem Stenstrup og Svendborg (Kirkeby).

Side 6/6

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet gør opmærksom på, at Banedanmark tidligere har foretaget beregninger på, hvad det vil koste at etablere en ny krydsningsstation mellem Stenstrup og Svendborg. Banedanmark oplyste i den forbindelse, at en ny krydsningsstation opført som en teknisk station uden personer vil koste ca. 90-110 mio. kr. Ministeriet gør dog opmærksom på, at der i de kommende år er meget begrænset plads til nye transportinvesteringer. Det vurderes på den baggrund umiddelbart vanskeligt at finde finansiering til projektet på nuværende tidspunkt.

Faaborg-Midtfyn Kommune ønsker et fortsat fokus på forbedringer af togs-trækningen, herunder opmærksomhed på vigtigheden af at materiellet vedligeholdes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet noterer sig, at DSB gradvist over efteråret har indsat nyere Desiro-tog på strækningen med driftsforbedringer til følge.