

Strategi for fremtidig betjening og billettering på Vestbanen.

Formålet med dette notat er at belyse problemstillingerne omkring betjenings- og billetteringsforholdene på Vestbanen set i lyset af den ændrede betjening af Vestbanen fra køreplansskiftet sommeren 2012.

Aktuel status:

På Vestbanen er 20 standsningssteder. Nedenfor angivet med andel af påstigere i 2010:

Større stationer:

Nr. Nebel 20,11%, Oksbøl 15,53%, Varde Vest 9,14% og Varde H 17,02%.

Mindre stationer:

Lunde 8,00%, Outrup 8,94%, Henne 4,15%, Vrøgum 2,26%, Billum 2,81%, Janderup 3,35%

Trinbrætter med mere end 4 daglige påstigere:

Løftgård 1,13%, Baunhøj 2,14%, Boulevarden 1,49%, Frisvadvej 2,65%.

Løftgård benyttes primært af skolebørn til Nørre Nebel Skole, mens de øvrige benyttes af pendlere og uddannelsessøgende. Skolebørnene fra Løftgård kan alternativt benytte lokalruterne 533 og 534 til Outrup hhv. Lunde station.

Trinbrætter med mindre end 4 daglige påstigere:

Dyreby 0,56%, Søvig Sund 0,21%, Jegum 0,20%, Hesselmed 0,03%, Hyllerslev 0,15%, Elkærdam 0,11%,

Dyreby benyttes af fire skolebørn dagligt, der inden for ti minutters cykelafstand dog også kan benytte lokalrute 531 til Nørre Nebel skole. Ingen af de øvrige trinbrætter benyttes af skolebørn, da de indenfor ca. ti minutters gangafstand betjenes af lokalruterne 551, 552 og 733, der kører direkte til skolen.

Kendetegnende for de seks mindst benyttede trinbrætter er, at deres opland kun består af spredt bebyggelse på den ene side af trinbrættet, mens oplandet på den anden side er begrænset af hhv. Filsø og Varde Å.

Vestbanen befordrer på en gennemsnitlig skoledag ca. 460 passagerer, heraf benytter 184 skolekort, 111 uddannelseskort og 165 enkeltbillet, klippekort eller periodekort. På skolefridage befordres ca. 200 passagerer. I weekender befordres ca. 150 passagerer.

Siden 2006 har passagererne kunnet købe billetter, klippekort og månedskort på kortsalgstederne på de betjente stationer Varde H og Varde Vest, en lokal benzintank i Oksbøl og SuperBrugsen i Nørre Nebel. Desuden findes billetautomater i Vestbanens tre togsæt. Der kan betales med mønter og sedler og automaterne kan udstede billetter og klippekort op til fem zoner, svarende til afstanden mellem Nørre Nebel og Esbjerg. Klippekort skal klippes i Almex-M klippeautomater i toget, da der ikke er klippeautomater på perronerne som på statens strækninger.

Ny kontrakt om driften fra sommeren 2012:

I sommeren 2012 træder en ny kontrakt med ARRIVA om drift af Vestbanen for en ny otteårs periode i kraft. Det er planen, at driften af Vestbanen skal inkorporeres i strækningen Varde – Esbjerg og indgå i et nærbanenet med gennemgående tog mellem Nørre Nebel og Esbjerg. Trafikstyrelsen har dog endnu ikke givet endelig tilladelse hertil.

Til driften på Vestbanen er bestilt to nye togsæt af ARRIVAs LINT-type, som skal indgå i en pulje med ARRIVAs øvrige LINT-togsæt.

I forbindelse med indsættelse af nye tog skal det overvejes, om nogle af de mindst benyttede trinbrætter skal nedlægges, dels fordi nogle af trinbrætternes perroner skal forlænges, dels for at sikre en højere hastighed på banen. For de seks mindst benyttede trinbrætter får den gennemgående kørsel til Esbjerg ingen betydning på grund af de manglende oplande og dermed manglende kundegrundlag.

Indsættelse af nye tog medfører imidlertid et problem med salg af billetter og klipning af klippekort på Vestbanen fremover. Togsættene vil komme til at køre over hele Vestjylland, og deres indsatsområde vil derfor ikke blive begrænset til kun at omfatte strækningen Nørre Nebel – Esbjerg. Ligeledes vil ARRIVAs øvrige togsæt kunne indsættes på Vestbanen.

Der vil derfor ikke være mulighed for fremover at have installeret billetautomater og klippeautomater i togene, og der skal i stedet overvejes, hvilken billetteringsform, der fremover skal være på Vestbanen. I første omgang frem til indførelsen af Rejsekortet og i anden omgang, hvilken løsning, der skal være i forbindelse med Rejsekortet. I forbindelse med indførelse af mobilbilletter og mobilklippekort er problemet med manglende klippeautomater løst, idet salg af mobilklippekortene vil overflødiggøre og dermed udfase papklippekortene. Problematikken kan derefter reduceres til alene at vedrøre udstedelsen af enkeltbilletter.

Før indførelse af Rejsekortet:

Forudsætninger:

Der opnås tilladelse fra Trafikstyrelsen til at køre gennemgående tog Esbjerg - Varde - Nørre Nebel.

Klippekort udstedes som mobilklippekort.

Periodekort udstedes som i dag via Sydtrafiks netbutik og kortsalgssteder.

Skole- og uddannelseskort udstedes af Sydtrafiks centrale kortsystem.

De mulige alternativer for salg af enkeltbilletter vurderes at være:

1: Genindførelse af konduktør i samtlige tog mellem Nørre Nebel og Varde H, der både skal forestå salg af enkeltbilletter og kontrol af mobilklippekort og periodekort.

Med nugældende køreplan køres ca. 8.200 timer pr. år, hvilket svarer til 5 årsværk indberegnet ferie men ikke fravær ved sygdom, kurser, afspadsring for weekend- og aftenarbejde m.m. Behovet skønnes derfor til 6 årsværk svarende til en omkostning på omkring 2 mio. kr. pr. år.

2: Installation af billetautomater på samtlige trinbrætter, evt. kombineret med lukning af de svagest benyttede trinbrætter. Dette kræver foruden anlægsomkostningen tillige et vedligehold og driftsomkostninger til tømning af billetautomaterne, ligesom det gør billetmaskinerne til mål for hærværk og indbrud, hvis de skal kunne håndtere mønter og ikke udelukkende betalingskort. Lokalbanerne på Sjælland og Odderbanen har alle store omkostninger i forbindelse med indbrud og hærværk, og selv inde i vestbanetoget har ARRIVA i dag problemer med indbrud og hærværk på automaterne. Der skal endvidere stadig foretages stikprøvevis billetkontrol i togene.

Omkostninger til indkøb, anlæg og løbende vedligehold er p.t. ikke nærmere undersøgt, men ARRIVA og DSB's perronautomater af typen Nautila koster ca. kr. 400.000,- pr. styk. Disse kan tage både mønter og betalingskort. Der findes ikke automater, der udelukkende accepterer betalingskort. Tømning og kontrol skønnes at svare til ét årsværk, svarende til ca. 350.000 kr.

3: Udelukkende salg af mobilbilletter.

En sådan løsning vil være meget aktuel for en række af de mindste trinbrætter på Vestbanen, da disse næsten udelukkende benyttes af rejsende med skole- eller uddannelseskort. Skal løsningen gælde for samtlige Vestbanens standsningssteder vil der formodentlig opstå et passagerfracald, der dog omvendt formodes opvejet af besparelsen ved ikke at skulle vedligeholde billetautomater.

Løsningen medfører imidlertid, at kun passagerer, der er i besiddelse af mobiltelefon, vil kunne købe en billet. Dette er ikke et problem for en privat virksomhed, men det kan ikke udelukkes, at Forbrugerombudsmanden eller anden myndighed vil gøre indsigelse overfor, hvorvidt man kan udelukke bestemte passagerer fra offentlig transport blot fordi, de ikke er i besiddelse af en mobiltelefon eller ønsker at købe periodekort. Jf. lov om trafikselskaber, er det dog trafikselskabets bestyrelse, der beslutter billetsystemer og takster, og der har ikke kunnet findes noget lovgrundlag imod en ren mobilbillets løsning. Beslutningen om en sådan løsning afhænger derfor alene af, hvorvidt man vil foretage en forskelsbehandling af kunder med og uden mobiltelefon.

I Stockholms Lokaltrafik har man i 2007 fjernet salget af billetter i busserne af hensyn til at undgå røveri. Her kan alene rejses på mobilbilletter eller billetter købt i kiosker foruden diverse korttyper. I Stockholm har krav fra det svenske arbejdstilsyn dermed vejet tungere end hensynet til et fåtal af passagererne.

2+3: Det kan overvejes en mellemløsning, hvor små trinbrætter alene kan benyttes med mobilbilletter og papmånedskort, mens der installeres billetautomater på de større standsningssteder eller henvises til kortsalgsstederne i Varde, Oksbøl og Nørre Nebel.

4: Indførelse af nultakst for strækningen Nørre Nebel – Varde H. For rejsende fra Vestbanen mod Esbjerg, medfører dette, at disse skal stige ud af toget på Varde H for at

købe billet i ARRIVAs automat til den videre rejse mod Esbjerg med risiko for, at toget kører fra dem. Ved køb af mobilbillet vil dette problem imidlertid ikke opstå.

Indførelse af nultakst vil medføre et indtægtstab på skønnet 4,1 mio. kr. (3,1 mio. kr. i budget 2011-tal + forventet merindtægt på 1,0 mio. kr. på overflytning af passagerer fra rute 40 til Vestbanen).

Efter indførelse af Rejsekortet, foråret 2013:

Forudsætninger:

Der opnås tilladelse fra Trafikstyrelsen til at køre gennemgående tog Esbjerg - Varde - Nørre Nebel.

Klippekort udstedes som mobilklippekort eller Rejsekort

Periodekort, skole- og uddannelseskort udstedes som papkort frem til ca. sommeren 2014. Derefter udstedes de som Rejsekort.

Det forventes, at Rejsekort indføres i et prøvedriftområde omkring Esbjerg i efteråret 2012, mens resten af Sydtrafiks område forventes dækket i løbet af 2013. På kort sigt erstatter Rejsekortet en del af klippekortrejserne, mens det på langt sigt fra sommeren 2014 forventes også at erstatte periode-, skole- og uddannelseskort.

Rejsekortudstyret findes i en businstallation, der kræver chaufførbetjening, og en perroninstallation, hvor kunden selv tjekker ind og ud. I rejsekortprojektet indgår ikke en installation i selve toget, hvorfor en sådan løsning heller ikke med rejsekort bliver mulig.

En Rejsekortinstallation forventes at koste i gennemsnit ca. 330.000 kr. pr. perron. Denne omkostning skal derfor medregnes i overvejelserne om at lukke nogle af de mindst benyttede trinbrætter. Det kan også overvejes at undlade Rejsekortinstallation på enkelte af de fremtidigt eksisterende trinbrætter, hvis de næsten udelukkende benyttes af f.eks. skolebørn med skolekort. Disse skolekort skal som følge deraf dog fortsat udstedes som papkort.

Undlades det at installere Rejsekort på enkelte trinbrætter, medfører det dog en række problemer.

Hvis der er konduktør i toget, kan denne med den håndholdte rejsekortkontrolenhed foretage salg af enkeltbilletter samt tjek ind og tjek ud af rejsekort. Da rejsekortet imidlertid erstatter samtlige korttyper, vil det rent tidsmæssigt ikke altid kunne nås mellem de enkelte stop, ligesom det kræver, at passageren skal opsøge konduktøren for at blive tjekket ud, hvis han er påsteget på en station med tjekind-funktion.

Er der ikke konduktør i toget, vil ikke være muligt at rejse til eller fra et trinbræt uden rejsekortinstallation med et Rejsekort. Passagererne vil her være henvist til enkeltbilletter og f.eks. papskolekort. Dette kræver en særlig informationsindsats, idet Rejsekortkunderne skal gøres opmærksom på, at man ikke kan tjekke ud på det pågældende trinbræt. Det vil derfor kun kunne anbefales på trinbrætter, der næsten

udelukkende benyttes af skolebørn, og der kan eventuelt også undlades installation af billetautomat, idet man dér alene kan henvise til mobilbillettering.

Indføres nultakst på strækningen Nørre Nebel – Varde H, vil der stadig være behov for Rejsekortinstallation på perronerne for at kunne betjene kunder der rejser videre ad strækningen Varde – Esbjerg eller kommer fra denne strækning. Alternativt skal rejsende fra Vestbanen mod Esbjerg stige ud af toget på Varde H for at tjekke ind til den videre kørsel mod Esbjerg, ligesom rejsende fra Esbjerg mod Vestbanen skal tjekke ud på Varde H, inden de igen påstiger toget for at køre videre ad Vestbanen. Alt sammen med risiko for, at toget i mellemtiden kører fra dem.

Eventuel fremrykning af Rejsekortinstallation på Vestbanen:

DSB og ARRIVA ibrugtager Rejsekortet på statens togstrækninger primo 2012 til klippekortkunderne, idet periodekortene fortsat vil blive udstedt frem til forventet sommeren 2014. Det kan derfor overvejes at iværksætte Rejsekort på Vestbanen allerede fra sommeren 2012. Kunderne vil på det tidspunkt nemlig kunne købe Rejsekort og indgå optankningsaftaler med ARRIVA og DSB på Varde H og Esbjerg stationer. Disse kunder vil derfor ikke indgå i Sydtrafiks prøvedrift i Esbjerg-området, idet de ikke vil fungere som Sydtrafik-kunder men som DSB/ARRIVA-kunder. Rejsekort A/S er blevet forespurgt om muligheden for en fremrykning af installationen, og har meldt positivt tilbage, såfremt der tages beslutning herom snarest.

Samlet økonomisk oversigt:

Ovenstående scenarier kan sammenfattes således:

1000 kr.	Konduktør	Perronautomater (13)	Ren mobil	Kombi perron/mobil (9+4)	Nultakst
Investering i automat	Ingen	13 x 400 = 5.200	Ingen	9 x 400 = 3.600	Ingen
Drift pr. år	2.000	350	Ingen	350	4.100 (indtægtstab)
Rejsekortinst. 13 x 330	4.290	4.290	4.290	4.290	4.290

Der skal ikke betales for Rejsekortinstallation på Varde H, da denne allerede er finansieret af DSB/ARRIVA. Der er i budget 2012 ikke budgetteret med udgifter til billettering på Vestbanen, da udgiften hidtil har været afholdt af ARRIVA. Omkostningen til billetteringsudstyr og billetindtægter henføres i henhold til vedtægten til Regionen.

Konklusion:

Såfremt der opnås tilladelse fra Trafikstyrelsen til gennemgående kørsel Esbjerg – Varde – Nørre Nebel synes den optimale løsning at være en ren mobilløsning kombineret med Rejsekort, hvorved kan spares såvel indkøb som løbende drift og vedligehold af billetautomater.

Ud fra antallet af rejsende i forhold til hastigheden på banen og omkostningerne ved evt. perronforlængelse og indkøb og drift af Rejsekortudstyr anbefales det konkret at nedlægge standsningsstederne Dyreby, Søvig Sund, Jegum, Hesselmed, Hyllerslev og Elkærdam, og foretage en nærmere analyse af Løftgård, og derefter installere Rejsekort på samtlige tilbageværende standsningssteder.

Såfremt der ikke opnås tilladelse til gennemgående kørsel, og der derfor fortsat skal skiftes tog i Varde, bør det genovervejes, hvorvidt der skal installeres Rejsekort på samtlige standsningssteder, eller nogle af disse eventuelt kan kategoriseres som "skolestandsningsteder", hvor det kun er muligt at benytte mobilbillet og papskolekort.

080611
TKE