

Elastik i metermål

Hvis DSB var bedre til at lave køreplaner og strammede op på det såkaldte køretidstillæg, er det lige før, at en timeplansmodel kan indføres uden nye strækninger over Vejle Fjord og Hovedgård-Hasselager.



»Køretidstillægget blev i sin tid indført, da Banedanmark udskiftede de nedslidte jernbanespor på hovedstrækningerne i 2005-2007, og de minutter, der kom i køreplanen dengang, er aldrig taget af siden, og det tager i dag længere tid at rejse med tog mellem Jylland og Sjælland, end da Storebæltsforbindelsen blev åbnet for jernbanetrafikken,« skriver Jørgen Christensen fra sporjylland.dk. Arkivfoto: Joachim Adrian/Polfoto

DSB

JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Da DSB overtog Odderbanen skulle togene pludselig bruge fire minutter mere til at køre samme strækning – og det på trods af at man indsatte nyere materiel end Oddergrisen, som havde kørt der i mange år. Det samme fænomen optrådte på Grenaabanen – også fire minutter længere køretid.

Troels Lund Poulsen (V) stillede i januar 2014 daværende trafikminister Magnus Heunicke (S) et spørgsmål om Vejle Fjord-broen og om konsekvenserne ved ikke at anlægge denne. Her var svaret med hensyn til tidsberegningerne og samfundsøkonomi:

»Tidsgevinsterne er en afgørende post i det samfundsøkonomiske regnskab. Hvis ikke Vejle Fjord-broen anlægges, vil rejsetiden øges med ca. 12 minutter pga. den manglende bro (ca. 8,5 minutter fra broen og ca. 3,5 minutter fra køretidstillægget) for de ca. 5,1 millioner passagerer, der ellers ville benytte broen. Alene disse passagerers tidstab medfører, at tidsgevinsterne reduceres med ca. 1 mio. timer pr. år i forhold til det forudsatte i Timemodellen. Det svarer til, at økonomien i den "amputerede" Timemodel forringes med ca. 5 mia. kr., når man ser over hele projektets levetid og tilbagediskonterer tidstabet til nutidsværdi. Tidsgevinsterne ved Vejle Fjord-broen overstiger således anlægsinvesteringen på ca. 4,3 mia. kr.«

Hvad er det nu for noget hokusfokus?

Hvorfor bruger DSB's nyere tog længere tid om den samme strækning, end Oddergrisen gjorde?

Med hensyn til Vejle Fjord-broen vælger man bare sine synspunkter ud fra, hvad man synes på et givet tidspunkt – til at forøge eller formindske rejsetiden? Kan man nu bare bruge en forklaring, som passer ind i ens kram og en anden, hvis det ikke passer?

Hvis broen anlægges vil den spare 8,5 minutter – hvis den ikke anlægges, vil rejsetiden øges med 12 minutter.

Køretidstillæg er elastikken

Hvad er køretidstillægget for en størrelse?

Køretidstillægget er den elastik, som en given udbyder – i dette tilfælde DSB – har til at indhente evt. forsinkelser ind på en given strækning. Køretidstillægget er den rå køretid plus ind- og udstigning på stationerne plus 1 pct. i køretidstillæg. I Danmark er køretidstillægget på 7 pct.

Hvis elastikken er slap, giver det DSB større mulighed for at holde sine køreplaner med tog til tiden.

Hvis elastikken er stram, giver det hr. og fru. Jensen mulighed for at komme hurtigst muligt fra A til B.

Citater fra bladet Ingeniøren:

»Køretidstillæggene kan halveres, og rejsetiderne forkortes – uden at det går ud over rettidigheden. Det kræver dog, at Banedanmark og DSB indfører nyere og mere moderne principper for udarbejdelsen af køreplaner«.

»Mens Banedanmark og DSB jubler over et stigende antal rettidige togafgange, må togpassagererne leve med rejsetider på jernbanen, som er meget længere end nødvendigt«.

»Den forbedrede rettidighed er nemlig betalt med noget nær europarekord i disciplinen ”luft i køreplanen”«.

»Ifølge en af landets førende jernbaneforskere, Alex Landex fra DTU Transport, er der behov for et opgør med den stigende brug af køretidstillæg. Jeg vurderer, at den forbedrede regularitet er blevet ”betalt” med forlængede rejsetider, selv om der naturligvis er brug for køretidstillæg al den stund, at Danmarks jernbane er en af Europas tættest trafikerede.«

Alex Landex peger dog samtidig på, at det sagtens kan lade sig gøre at lave drastiske reduktioner i køretidstillæggene, uden at det går ud over rettidigheden på jernbanen.

»Det burde uden de store sværds slag være muligt at skære 10-15 minutter af køretiden mellem Aarhus og København H ved kortere holdetider og en strammere køreplan,« siger en kilde i en af de store offentlige, jernbaneorganisationer, som ikke ønsker at stå frem med navn, til Ingeniøren.

»Men med IC4-problemerne, ønsket om brændstofbesparelser og den politiske forventning om fremgang i forsinkelsesstatistikken er det de høje køretidstillæg, der holder hånden under DSB.«

En rejse mellem Aalborg og København med intercitytog har ifølge et notat fra Trafikstyrelsen, som Ingeniøren har fået aktindsigt i, indlagt et samlet tillæg på mere end 38 minutter oven i den rå køretid. Ifølge den internationale jernbaneunions anbefalinger skulle 13 minutter være nok.

Rejsen tager længere tid

Køretidstillægget blev i sin tid indført, da Banedanmark udskiftede de nedslidte jernbanespor på hovedstrækningerne i 2005-2007, og de minutter, der kom i køreplanen dengang, er aldrig taget af siden, og det tager i dag længere tid at rejse med tog mellem Jylland og Sjælland, end da Storebæltsforbindelsen blev åbnet for jernbanetrafikken.

Vil Togfonden og timeplanen ændre på det?

Elastikken – køretidstillægget – vil ikke blive strammet op med Togfonden. Derimod vil togene køre hurtigere med nye elektriske togvogne – og på visse strækninger vil de være alene om sporene, og højhastighedstogene skal ikke holde ved så mange stationer, så man kan holde timeplanen med en time mellem hver af byerne København-Odense-Aarhus-Aalborg.

Hvis man strammede elastikken fra 7 pct. til 5 pct. – som mange steder i Europa – vil man kunne reducere rejsetiden på de nuværende jernbanestrækninger betydeligt. For øjeblikket er Danmark – næst efter Schweiz – det land, der har de længste rejsetider i Europa.

Nu kommer elastikken igen i brug, idet Banedanmark i sommeren 2016 vil gennemføre omfattende renoveringer på jernbanestrækninger på Fyn og Sjælland.

Vil elastikken blive strammet op igen, når dette sporarbejde er udført?

Timeplan uden nye anlæg?

I dag beregner man en gennemkøringsstation til at tage to-tre minutter til af- og påstigning. Det kunne reduceres betydeligt, idet der er lagt et køretidstillæg på 15 pct. på.

Derimod beregner man en endestation som Helsingør og Aarhus H til af- og påstigning og at vende toget til fem minutter.

Det er måske lige før, at man ved at stramme elastikken kan holde timeplanen på de nuværende jernbanestrækninger uden at skulle lave de to nye strækninger over Vejle Fjord og Hovedgård-Hasselager-strækningen med en tidsbesparelse udregnet til 8,5 og 6 minutter på de to strækninger.

Hvis man så samtidig lavede en jernbanestrækning langs E45, ville der være en tidsbesparelse på 16 minutter i forhold til Aarhus H, og sammen med den tidsbesparelse på 10-15 minutter, som Ingeniøren påpeger, ved at stramme elastikken, er det lige før, timeplanen holder.

Hvad med om DSB strammede elastikken allerede ved næste køreplansændring til glæde for hr. og fru Jensen? Tidsbesparelsen, der opstår ved at stramme elastikken, vil også betyde en stor samfundsøkonomisk gevinst, som det påpeges i svaret til Troels Lund Poulsen.

