

Elastikken er strammet

DSB's timemodel kan ikke indføres uden investeringer i infrastrukturen.



Siden 1998 er antallet af lyntogsafgange øget fra 10 til 17 om dagen. Arkivfoto: Mikkel Hemmer Pedersen/Polfoto

TONY BISPESKOV, INFORMATIONSCHEF I DSB

31/3 skriver Jørgen Christensen her på siderne om DSB's køretidstillæg i forhold til indførelsen af timemodellen mellem København og Aalborg. Ifølge JC kører DSB med et køretidstillæg, som er langt højere end det, der er behov for, hvilket ifølge JC let kan reduceres og dermed forkorte rejsetiderne. En række af JC's påstande er imidlertid forkerte og baserer sig på et uaktuelt grundlag, der gør, at køretidstillæggene ikke uden videre kan reduceres.

Køretidstillæg er nødvendige, ekstra minutter, der er lagt ind i køreplanen, for at mindre forsinkelser, f.eks. grundet signalfejl, hastighedsnedsættelser på strækningen eller mange passagerer på stationerne, kan indhentes. Tillægget er også nødvendigt i forhold til den knappe plads på skinnerne, der er i Danmark. Vi har flere steder i landet langt flere tog på skinnerne end den europæiske jernbaneunion UIC anbefaler.

JC henviser bl.a. til artikler om DSB's køretidstillæg, som Ingeniøren bragte i sommeren 2013. Siden har DSB indført en helt ny køreplan, som trådte i kraft i december 2015. Det betyder, at Ingeniørens artikler er forældede. I den nye køreplan er tillæggene tilpasset de niveauer, der anbefales af UIC, hvilket betyder, at rejsetiden mellem eksempelvis Aalborg og København er reduceret med syv minutter.

JC anfører også, at rejsetiden mellem Jylland og Sjælland er længere i dag, end den var, da Storebæltsbroen åbnede. Det er ikke korrekt. Den typiske rejsetid for et lyntog mellem Vejle og København i 1998 var 2 timer og 5 minutter, mens den i dag er 2 timer og 4 minutter. Til det skal tilføjes, at lyntoget i dag standser i Fredericia, hvilket det ikke gjorde i 1998, ligesom antallet af lyntogsafgange er øget fra 10 til 17 om dagen. Det gør samlet set lyntogene betydeligt mere attraktive i dag end i 1998.

Endelig skriver JC om de køretidsforlængelser, der blev indført på Odderbanen i forbindelse med, at DSB overtog driften. Denne køretidsforlængelse skyldes ikke et øget køretidstillæg, men derimod at DSB har indsat nyt og mere sikkert materiel end de gamle Y-tog, der blev erstattet. Den højere sikkerhed i de nye tog betød, at køretiden måtte forlænges, f.eks. fordi dørene i de nye tog skal være helt lukkede, før toget kan køre.

Med disse forhold in mente er det ikke muligt at indføre timemodellen uden betydelige investeringer i infrastrukturen. Det kan derfor ikke lade sig gøre at indføre timemodellen mellem København og Aalborg uden de nye baner på Vestfyn, over Vejle Fjord samt mellem Hovedgård og Hasselager.