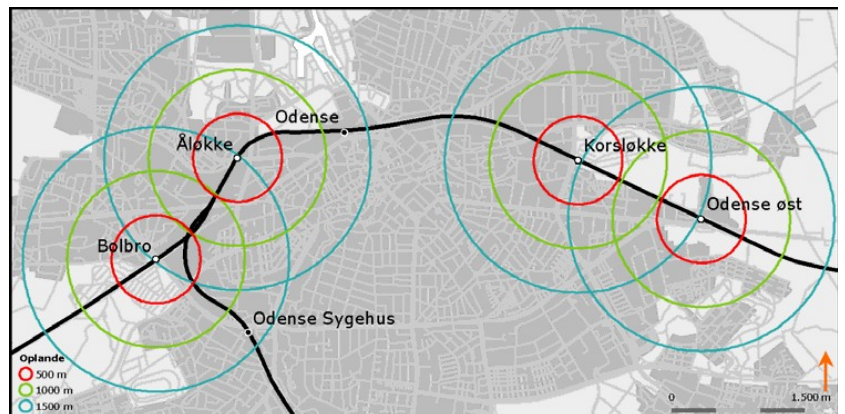




Forslag til forbedring af togdriften mellem Fyn og Trekantområdet



- den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens trafikvækst
- langt flere skal benytte tog og en større del af godset skal transporteres på bane
- jernbanen skal sørge for, at de der vælger toget får en attraktiv erstatning for bilen

Transportministeriet 2009

Dagligt har mange mennesker behov for at blive transporteret mellem Odense, de mindre byer på Vestfyen og Trekantområdet. Hovedparten vælger bilen, mens en mindre del kører med kollektiv trafik. Ved køreplansskiftet i december 2009 skete der en del forringelser for de lokale togrejsende. Dette er desværre også tilfældet med den nye køreplan, som træder i kraft december 2010.

Dette oplæg gennemgår kort en række muligheder for forbedringer samt konsekvenser af disse. Det drejer sig dels om tiltag, der kan reducere køretiden/styrke regulariteten på strækningen, dels om køreplanforslag, som vil give en bedre og mere sammenhængende betjening af stationerne.

Tre tiltag, som kan reducere køretiden:

- 1) Standsningsmønster: ved at køre med stop efter behov ved mindre stationer, som det er kendt fra bl.a. Svendborgbanen. Der er allerede nu trykknapper til stop i Desiro-togene og det kan let eftermonteres på andet materiel. Udgift: ingen/meget lav. Samlet tidsgevinst: 0-7 minutter.
- 2) Materielteknik: ved at optimere proceduren omkring døråbning og lukning ved ankomst og afgang kan der spares ca. 15 sekunder/stop uden sikkerhedsmæssige risici. Udgift: meget beskedent. Samlet tidsgevinst: ca. 2 minutter.
- 3) Materieltype: ved at køre med elektrisk drevne tog kan man opnå bedre acceleration og højere tophastighed. Udgift: afhængig af ejerforhold: Samlet tidsgevinst: 3-4 minutter.

Da hele strækningen er elektrificeret, bør brugen af dieseltog begrænses mest muligt. Udgiften ved anskaffelse af elektrisk materiel står i et meget rimeligt forhold til de mange fordele, og merprisen i forhold til nye dieseltog er beskedent.

Elektriske tog giver fordele bl.a. i forhold til:

- Muligheden for at anskaffe ”hyldevarer”, som vil kunne fungere og sættes i drift fra dag ét.
- Køretid og robusthed i køreplan: bedre acceleration, højere hastighed end de nuværende dieseltog.
- Miljøet: mindre energiforbrug, nyttiggørelse af bremseenergi, mindre CO₂-udledning, røg, støj og emissioner, mindre afhængighed af fossile brændsler, kan køre på grøn strøm.
- Operatøren: sparer tid til optankning, generelt mindre vedligehold i forhold til dieseltog.
- Kunderne: får en bedre oplevelse med et nyt tog, som støjer mindre og kører hurtigere.



Tre forslag til ændrede køreplaner

I forhold til den eksisterende forbindelse er der minimum tre reelle alternativer:

- 1) Vende tilbage til køreplanen for 2008-9 med enkelte justeringer.
- 2) Indsætte et ekstra regionaltog direkte mellem Odense og Kolding.
- 3) Indføre stop for visse IC-tog i Aarup.

For de tre alternativer forholder jeg mig primært til konsekvenser i forhold til eksisterende forbindelser med udgangspunkt i Aarup Station. Denne er valgt, dels fordi den ligger nogenlunde midt mellem Odense og Middelfart, dels fordi der er et ønske om at den skal opgraderes til IC-station.

Køreplaner er lagt ud fra det aktuelt anvendte Desiro-materiel. Hvis nogle af ovenstående tiltag gennemføres, vil køretiderne som anført kunne reduceres med indtil flere minutter.

Basisalternativ (eksisterende forbindelse)

Aktuelt kører regionaltog i timedrift mellem Odense og Fredericia med fast stop ved alle stationer undervejs, dog falder enkelte tog og stop ud i aftentimer og weekenden. Der er desuden et dagligt supplerende myldretidstog i hver retning om morgenen.

Med køreplanen, der trådte i kraft december 2009, blev især forbindelserne *mod* Fredericia markant dårligere. Dels holder toget stille med passagerer i 11-12 min. i Ejby pga. overhalende tog, dels er korrespondancen blevet kraftigt forringet, da det ikke længere er muligt at skifte til intercitytog med kort ventetid hverken i Middelfart eller Fredericia. Den modsatte vej er forbindelserne bedre, men kan stadig optimeres. Med køreplanen som træder i kraft december 2010 øges ventetiden for en del tog yderligere. Overordnet er forbindelsen altså **ikke attraktiv** for passagerer, som stiger på før Ejby og/eller som skal videre mod Kolding eller Vejle.

Alternativ 1 (regionaltog tilbageføres til 2009-køreplan)

Det kan gennemføres med relativt kort varsel, da der ikke skal ændres grundlæggende i Banedanmarks kanalfordeling og aldeles uden omkostninger, da materiel- og personaleforbrug vil være det samme. Planen vil medføre følgende reduktioner i rejsetid fra Aarup til en række destinationer (vist i skema med hhv. minutter og procent) Det fremgår, at der vil være meget store rejsetidsgevinster især til Kolding og Esbjerg. Desuden vil der være mærkbare reduktioner til øvrige stationer.

Fra Aarup til	min.	%
Nørre Åby	6	30%
Kauslunde	6	25%
Middelfart	5	17%
Fredericia	5	14%
Vejle	13	20%
Århus	19	16%
Taulov	22	22%
Kolding	21	34%
Esbjerg	24	22%

Alternativ 2 (to regionaltog/time til hhv. Fredericia og Kolding)

Ved at optimere togkanalerne (det tidsrum et tog skal bruge på en strækning) mellem Odense og Lillebælt bliver der plads til et ekstra regionaltog til Kolding, der springer enkelte stationer over, ca. en halv time forskudt i.f.t. det eksisterende regionaltog til Fredericia. Der skal justeres med få minutter på nogle af forbindelserne i forhold til den gældende køreplan, men ikke mere end der typisk rokeres frem og tilbage i forbindelse med de årlige køreplansændringer.

Køreplansmodellen for det ekstra tog kan gennemføres på flere niveauer fra enkelte tog i myldretiden over kørsel i dagtimer til fuld timedrift i samme tidsrum som den eksisterende forbindelse. Selvom det lægger beslag på yderligere en kanal på en presset strækning, bliver køreplanen ikke mere følsom i forhold til forsinkelser end den nuværende.

Ulempen ved alternativ 2 er, at det koster ekstra materiel og personale. Det må imidlertid betragtes som en investering i bedre kollektiv trafik, og set i det store perspektiv er investeringen beskeden i.f.t. gevinsterne.

Fordelene er mange:

- Kolding får to direkte tog til Middelfart og Odense i timen.
- Tommerup, Skalborg, Aarup, Gelsted, Ejby og Nørre Åby får tillempet halvtimedrift og gode forbindelser videre i Jylland.
- Taulov får direkte forbindelse til Vestfyn og flere forbindelser til Kolding.
- Regionen bindes bedre sammen.
- Meget kort skiftetid i Middelfart.
- Vil tiltrække nye passagerer.
- Flere mulige forbindelser med bus.
- Kan i bedste fald overflødig gøre motorvejsudvidelsen, hvilket ville kunne finansiere køb af nye tog og en del af driften.

1, 4/5, 62 Odense - Fredericia/Kolding

	Lyn	Re eks.	IC 1xx	Re nuv.	IC 8xx
Odense	07	13	33	36	02
Holmstrup				43	
Tommerup		24		48	
Skalborg		27		52	
Bred				55	
Aarup		32		58	
Gelsted		37		03	
Ejby		42		08	
Nørre Åby		46		12	
Kauslunde				16	
Middelfart		54	58	22	26
Fredericia	39		07	30	
Taulov		03			
Kolding		12			41

1, 4/5, 62 Fredericia/Kolding - Odense

	IC 8xx	Re nuv.	IC 1xx	Re eks.	Lyn
Kolding	31			01	
Taulov				08	
Fredericia		40	06		35
Middelfart	45	49	14	17	
Kauslunde		54			
Nørre Åby		58		24	
Ejby		02		29	
Gelsted		07		33	
Aarup		11		38	
Bred		14			
Skalborg		17		43	
Tommerup		20		47	
Holmstrup		26			
Odense	10	33	41	59	06

Alternativ 2 er ikke mindst interessant i relation til nye stationer. Trafikstyrelsen har foretaget en screening af mulige placeringer. Det drejer sig om tre ved Fredericia (Erritsø, Erritsø Vest og Snoghøj) og to i Odense by (Bolbro og Åløkke).

Erritsø har det største potentiale og vil kunne betjenes med regionaltog uden problemer.

Med de nuværende forudsætninger er det næppe muligt at lave et ekstra stop i det vestlige Odense. Det kan dog lade sig gøre hvis man gennemfører nogle af de køretidsreducerende tiltag, og det bør gøres, hvis man beslutter at nedlægge Holmstrup og/eller Kauslunde stationer. Alternativet vil samtidig gøre det lettere at betjene genåbnede og evt. nye stationer på Østfyn med regionaltog i timedrift.

Alternativ 2 vil altså kunne realisere mange af de gode hensigtserklæringer, der er fremsat vedr. trafik af stat, region, kommuner og operatører.

Alternativ 3 (IC-stop i Aarup)

Assens Kommune arbejder for, at Aarup station skal blive InterCity station. Kommunen har dog **ikke** foretaget beregninger i forhold til passagertal, køretider eller andre konsekvenser. Det er til dels gjort her. Forudsætningen er, at der passerer to IC-tog/time i hver retning. Et mod/fra Fredericia og et mod/fra Kolding. Ønsket er, at nogle af dem stopper i Aarup fordelt ud over dagen.

At stoppe et IC-tog i en mindre by medfører en fordel for få passagerer og en ulempe for mange. Aarup (eller en anden af de vestfynske byer) vil blive den absolut mindste by på hovedstrækningen mellem København og Århus med IC-betjening. Desuden vil det kun gavne én by, mens de øvrige bliver forfordelt. Hvis man alligevel vælger et stop er næste spørgsmål: Ud fra hvilke kriterier? Det kunne være:

- *Passagertal*: De aktuelle tal gør Nørre Åby til den mest benyttede station, mens Ejby, Aarup og Tommerup er nogenlunde lige store. Det taler for Nørre Åby

- *Nærmeste opland*: Set i forhold til opland har Tommerup det største potentiale.

- *Busbetjening*: Aktuelt er Aarup betjent med flest busser, men busplanerne skal formelt tilrettelægges efter togene. Det peger på Aarup, men er ikke et tungtvejende argument.

Der er altså ikke én station, som signifikant er at foretrække frem for andre.

Stop med Kolding-togene

Umiddelbart ville det være mest oplagt, da toget i forvejen har flere stop undervejs. Det vil naturligvis give en del rejsetidsgevinster, primært i forhold til den gældende køreplan. Til gengæld er gevinsterne mod nord noget mere beskedne eller direkte fraværende. Det samme gør sig gældende i modsatte kørselsretning. Hvis det omkostningsneutrale alternativ 1 gennemføres vil gevinsterne ved alternativ 3 blive endnu mindre. Der er desuden køreplantekniske problemer ved at lade Kolding-togene stoppe.

Stop med Fredericia-togene

Alternativt kan de stoppe, da der er bedre plads på strækningen på det tidspunkt, hvor de kører. Det vil generelt give lidt større tidsgevinster (igen: primært i.f.t. den gældende køreplan), mens det til gengæld også vil forsinke et større antal passagerer.

Samlet set vil fordelene ved alternativ 3 ikke opveje ulemperne.

Sammenfatning

Der er mange interessenter i sagen, først og fremmest passagererne. Derudover stat, region, kommuner og operatører. Stort set alle involverede udtaler sig pænt om miljø og ønsket om, at den kollektive trafik skal have en større del af det samlede transportarbejde.

Aktuelt er passagererne på strækningen dårligere betjent end tidligere, hvorfor passagertallet på strækningen er faldende i modsætning til resten af landet. Dette hænger meget dårligt sammen med ovennævnte interessenters målsætninger for trafik og miljø. Derfor anbefales følgende:

Køretidsreducerende tiltag:

Standsningsmønster: De mindst benyttede stationer gøres til "stop efter behov" ved næste køreplansskifte.

Materielteknik: Proceduren vedr. døråbning og -lukning optimeres i forbindelse ved næste eftersyn.

Materieltype: Kraftigt incitament til brug af elektrisk materiel skrives ind i udbudsmaterialet i forbindelse med det kommende udbud i 2012.

Køreplaner:

Alternativ 1 kan og bør gennemføres så hurtigt som muligt.

Alternativ 2 bør underkastes en grundig analyse. I sig selv vil det tiltrække flere passagerer qua mindre ventetid og skiftetid samt flere valgmuligheder. Kombineret med optimerede busforbindelser kan modellen give et stort opland et attraktivt trafiktilbud for beskedne midler. Hvis man satser helhjertet på en kombination af bedre bane- og busbetjening kan denne tage så meget af presset i myldretiden på den vestfynske motorvej, at den 4,5 mia. kr. dyre udvidelse kan spares.

Alternativ 3 har større ulemper end fordele og kan ikke anbefales at arbejde videre med.

Der er lavet en længere rapport med køreplanseksempler, bilag og henvisninger. Den kan rekvireres ved henvendelse på tlf. 26700788 eller mail: ole@bedretrafik.dk