

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Bedre togkørsel - skal lyntogene nedlægges for at få flere togpassagerer

Svend Tøfting – svendtofting@gmail.com
Trafikekspert i Ingeniørforeningen – IDA.

Abstrakt

Det synes umiddelbart nærliggende at togene skal køre hurtigere, men det harmonerer ikke med togpassagererne primære ønsker om rettidighed, komfort og letforståelige køreplaner. Og stive køreplaner med faste minuttal får flere til at anvende tog. Blanding af lyntog og IC-tog umuliggør imidlertid stive køreplaner. Det bør derfor overvejes at nedlægge lyntogene.

Det danske toget er rygraden i den kollektive trafik.

Men togdriften er under pres. Mange forlader i disse år den kollektive trafik. De stigende billetpriser får os til at overveje om det er på tide at købe en ekstra bil. Og når først den ekstra bil er købt, bliver det sværere at få trafikanterne tilbage i den kollektive trafik.

Jernbanens grundlæggende svaghed er, at der ikke kan overhales. Derfor er banen formidabel så længe togene kører med samme hastighed og stopper de samme steder – et dansk eksempel er metroen i København – Og de nordjyske baner.

Men så snart vi begynder at blande trafikarterne (lyntog IC3 tog – regionaltog og godstog) – nogle tog kører hurtigere end andre – nogle stopper hyppigt og andre stopper meget sjældent bliver der behov for overhaling og så begynder problemerne. En del kan vi planlægge os ud af blandt andet ved overhalingsspor. Men så er vi afhængig af at regulariteten er 100 % - blot en smule forsinkelse på ét tog kan påvirke afviklingen i store dele af nettet.

Spørgsmålet er hvorledes vi får passagererne tilbage i togene og den kollektive trafik.

Der arbejdes på at få hurtigere tog. Men erfaringer fra Sverige viser, at passagererne ikke prioriterer hurtigere tog. De lægger større vægt på pålidelighed, rettidighed, simple billetsystemer og komfort.



Figur 1. brugerundersøgelse i Skåne vedr. togpassagerernes ønsker til god togtrafik. Kiles: Skånetrafikken.

Det viser, at vi ikke udelukkende skal satse på hurtige tog, det er i forvejen et kørende kontor. De skal blot være fremme til tiden.

Hvis vi skal have passagererne tilbage i togene, skal vi satse på de store pendlergrupper. Transportvaneundersøgelserne (TU) fra DTU viser, at 25% af togpassagererne i dag kører under 15 km, 60% kører mellem 15 og 75 km og 15% kører over de 75 km. Det er de regionale togpassagerer der fylder togene.

Og hvis vi ser på CO2 udledningen fra bilerne, så viser TU at 50% kommer fra ture på en længde mellem 15 og 75 km. Så der er et stort potentiale for reduktion af trængsel og CO2 ved at flytte flere af disse ture over i tog.

Og det er faktisk muligt. For samme TU viser, at stive køreplaner med kørsel hver halve time kan fordoble andelen af regionale togture i forhold til anden afvikling af to tog i timen – se figur 2. For stive køreplaner er lette at huske og anvende.

Stive køreplaner er kendetegnet ved netop 2 afgang per time, som har intervaller på præcis 30 min og hvor alle afgang har samme køretid og samme skift. Det giver en letforståelig togtørsel.

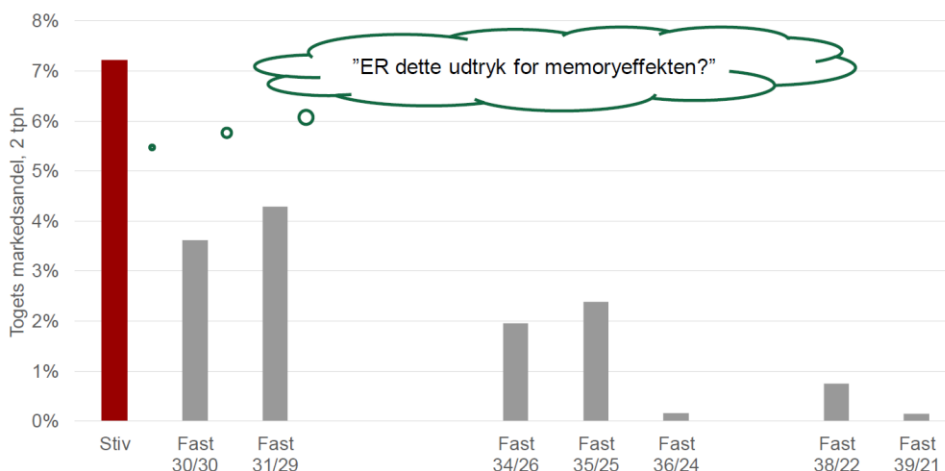
Men ønsket fra DSB om at nogle tog skal køre hurtigere end andre forpurrer mulighederne for at køre med stive køreplaner på hovedruten Aalborg-København.

Hvis vi fx ser på strækningen fra Aalborg til Odense, så er der her ét lyntog og ét IC-tog i timen.

Det ville være optimalt med IC-tog hver halv time i stiv køreplan, men det er der ikke plads til på skinnerne, hvis der også skal være et lyntog.

Stive køreplaner er bedre end kun faste minuttal

Sammenligning af markedsandele for forskellige køreplaner ved 2 tog per time.
Ture over Storebælt udeladt. Driftsintervaller med få obs. udeladt.



Figur 1. Sammenligning af markedsandele ved forskellige køreplaner ved 2 tog pr. time. Kilde Transportundersøgelserne og Hjalmar Kristiansen, DTU

Det tager 3 timer med lyntog fra Aalborg til Odense og 19 minutter mere med IC-tog. Så det er meget begrænset hvor megen tid der spares. Og lyntogene betyder også, at en række passagerer skal skifte mellem lyntog og langsommere tog, som giver dårligere komfort.

Så nedlæggelse af lyntogene på de strækninger, hvor de kører på de samme skinner som IC-tog vil måske give lidt færre passagerer på de lange ture over de 75 km, men mange flere på de kortere regionale ture. Det vil reducere trængslen på vores veje - og her især på indfaldsvejene til byerne. For mange af de trafikanter, der vælger togene, skal til og fra bycentrene.

Hvis alle tog på hovedstrækningen kører med samme hastighed, er der også mulighed for at køre med 20 minutters drift – 3 tog i timen. Nedenstående figur med TU data viser, at dette faktisk igen vil fordoble markedsandelen i forhold til 2 tog i timen. Så det kan være en langsigtet løsning.

Erfaringer fra Nordjyske Jernbaner viser meget gode resultater med stive køreplaner og god rettidighed. Der køres nu i Vendsyssel med over 96% rettidighed og stive køreplaner. Det har øget passagertallet siden 2019 før Corona med plus 5% – mod minus 6% på de andre sammenlignelige togstrækninger herhjemme. Det undersøges også pt om Nordjyske Jernbaner kan køre regionaltog mellem Hobro og Aalborg sammen med lyntog på strækningen. De foreløbige vurderinger viser, at denne løsning er meget følsom overfor forsinkelser.

Hvis vi ser på strækningen Odense-København er der bedre mulighed for af kombinere lyntog og IC-tog på grund af den nye strækning mellem Ringsted og København. Der er på strækningen hver time ét lyntog og to IC-tog. Men de to IC-tog kører ad forskellige spor mellem Ringsted og København - den ene over Roskilde og den anden over Køge. Så vi kan heller ikke her indføre stiv køreplan med halvtimes drift.

En køreplan mellem Aalborg og Odense med IC-tog hver halve time vil også være mere modstandsdygtig over for forsinkelser. Der er mere plads til at et tog kan være forsinket uden at det påvirker de andre tog. Det vil også give færre togsift.

Det synes umiddelbart nærliggende at togene skal køre hurtigere, men det harmonerer ikke med togpassagererne primære ønsker om rettidighed, komfort og letforståelige køreplaner.

Hastighed er ikke så vigtig i dag, hvor du kan være på kontoret i dit tog. Nordjyske Jernbaner kører f.eks. med 120 km/t.

Og simple stive, letforståelige køreplaner og god regularitet giver flere togpassagerer.

Drøftelse

Der er et dilemma mellem hurtigere tog, regionaltog og flere passagerer i togene.

Lyntog reducerer også mulighederne for stabil drift med regionaltog på de samme skinner.

Spørgsmålet er om det vil være en god ide at gå væk fra landsdækkende lyntog.

Det foreslås, at det drøftes på en session Trafikdagene.

Indlægget kan alternativt indgå i en workshop om at få flere over i den kollektive trafik.

Se baggrundsinformation:

Altinget:

<https://www.alinget.dk/transport/artikel/svend-toefting-drop-lyntog-og-hjaelp-den-kollektive-transport-tilbage-paa-skinne>

Ing.dk:

<https://ing.dk/holdning/nedlaeg-lyntogene-og-faa-flere-togpassagerer>

<https://ing.dk/holdning/intelligent-kollektiv-trafik>