



Dato 23. maj 2014

Køretider i timemodellen

I nedenstående tabel er vist beregnede køretider for de tre superlyn-linjer.

Køretiderne er regnet på ICX (med 9 vogne), der kan køre 250 km/t. Det er en kommende tysk materieltype baseret på det hidtidige ICE-materiel, som de kommende år vil blive leveret som standardmateriel i stort antal (DB har bestilt 220 til levering og 80 i option).

Der er forudsat relativ konservative egenskaber med hensyn til acceleration, ind- og udstigningsforhold (relativ få og smalle døre med højgulv) og forholdsvis lang teknisk tid i forbindelse med ophold (igangsætningstid på 38 sekunder).

Der findes i dag togmateriel til 250 km/t med både bedre køreegenskaber, flere døre og kortere igangsætningstid end umiddelbart forudsat. Som udgangspunkt regnes dog med ovennævnte konservative egenskaber for ikke på forhånd at risikere at begrænse markedet og dermed udløse høje anskaffelsesomkostninger.

Køretider med superlyn (med forudsatte ICX-køreegenskaber, rene UIC-tillæg og opholdstider som i Tyskland)

	L1	L2	L3
København afg.	0.00:00	0.00:00	0.00:00
Odense ank.	0.56:22	0.56:22	0.56:22
Odense afg.	1.00:00	1.00:00	1.00:00
Fredericia ank.		1.21:05	
Vejle ank.		1.35:29	
Horsens ank.		1.51:08	
Aarhus ank.	1.54:03	2.10:12	
Aarhus afg.	2.00:00		
Randers ank.	2.26:14		
Aalborg ank.	3.00:33		
Kolding ank.			1.26:57
Esbjerg ank.			1.59:52

Der er indlagt det rene UIC-tillæg uden ekstra tillæg, hvilket er mindre end i dag. Dette forudsætter en velfungerende topmoderne jernbane. Dvs. at baneanlæggene fortsat er velvedligeholdte og uden efterslæb, at signalprogrammet performer som planlagt, at togmateriellet fungerer stabilt og at der ved afvikling af driften hos såvel infrastrukturforvalter som operatører er et fortsat målrettet fokus på årsagssammenhæng mht. rettidighed.

Køreegenskaber

Det er ikke forudsat udpræget gode køreegenskaber.

Derfor er tillige beregnet køretider med det såkaldte Vela-ro-tog, der har bedre accelerationsevne. Dette togmateriel er allerede i drift flere steder.

Mellem København og Odense kan spares 12 sekunder, mellem Odense og Århus 59 sekunder og mellem Århus og Ålborg 22 sekunder.

Tillæg

Køretidstillæg er beregnet efter fælles metode udarbejdet af Trafikstyrelsen, Banedanmark og DSB i 2013 og dokumenteret i notatet "Metode til at fastlægge køretider på jernbanen i planlægningsprojekter" af DSB, Banedanmark og Trafikstyrelsen, 21. februar 2013. Metoden tager udgangspunkt i UIC-tillæg. Desuden har den yderligere tillæg på strækninger med inhomogen drift eller høj kapacitetsudnyttelse.

Metoden giver mulighed for at fravælge disse ekstratillæg i særlige tilfælde, jf. side 3 i ovennævnte notat: "I visse tilfælde kan det være hensigtsmæssigt, at nogle togsystemer ikke anvender tillægsfaktoren, da den kortest mulige køretid har særlig høj prioritet. Det kan være tilfældet for eksempelvis timemodeltog".

Et fravalg af disse tillæg, hvad angår Timemodeltogene, er således velmotiveret i dette tilfælde.

Opholdstider

I beregningen forudsættes behov for samme opholdstider, som i dag benyttes i ICE-systemet i Tyskland, dvs. 3,0 minutter på de største ICE-stationer og 2,0 minutter på de mindre ICE-stationer inkl. teknisk tid. Som det fremgår, er der med de beregnede køretider mulighed for en samlet opholdstid inkl. teknisk tid på 3 minutter og 38 sekunder i Odense og 5 minutter og 57 sekunder i Århus. De overskydende sekunder kan alternativt virke som robusthedsskabende ved forsinkelser på strækningerne.

Bedre ind- og udstigningsforhold end det forudsatte ICE fås fx i Stadler NRLA-tog med topfart 249 km/t, der har 11 døre og lavgulv i et togsæt på 200 meter. SBB har bestilt 29 af disse togsæt til levering i 2019. Nuværende ICE4 har højgulv og 7 døre på 200 meter.

På den baggrund vurderes højhastighedsmateriel med bedre ind- og udstigningsforhold skønsomt at reducere belastningen på mest kritiske dør med 20-25%. Passagerudvekslingstiden kan formentlig reduceres yderligere pga. lavgulv.

Hermed vil kunne skabes endnu større robusthed i køreplanen.