

Hjallese

Flaskehals eller fremtidssikring?



Aktuelt er Hjallese station planlagt som enkeltsporet jernbanestation og dobbeltsporet letbanestation. Dette er særdeles uhensigtsmæssigt på såvel kort som langt sigt af flere grunde. Derfor bør den planlagte letbanestation rykkes 4,75 m mod nordøst, hvorved der gøres plads til et ekstra jernbanespor.

Køreplan på Svendborgbanen

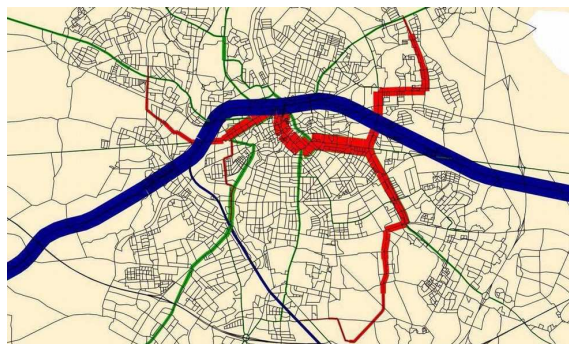
I forbindelse med åbningen af letbanen er det ifølge "Trafikplan for den statslige jernbane" planen at fastholde det nuværende mønster, dog med den forskel at samtlige tog standser i Hjallese, mens Fruens Bøge og Odense Sygehus kun betjenes én gang/time/retning af stoptoget mellem Odense og Ringe.

Dette er et problem, dels fordi det eksisterende OUH vil have hospitalsfunktion mange år endnu og er en af de mest benyttede stationer på Svendborgbanen, dels fordi køreplanen bliver mindre robust. Ved at flytte 2800-togenes standsning fra Fruens Bøge (hvor der krydses med tog i modsat retning) til Hjallese forlænges køretiden med 1½-2 minut for begge tog. I bedste fald bliver køreplanen mindre robust, *i værste fald kan standsningsmønstret slet ikke lade sig gøre.*

Passagerflow på letbanen

Det ensidige fokus på OBC som eneste knudepunkt til fjerntog indebærer flere mulige problemer. På nuværende tidspunkt er busserne fra OBC til SDU overfyldte i morgenmyldretiden (bl.a. pga. passagerer, som kommer med tog). Der er altså en risiko for letbanetogene mod SDU og det nye OUH bliver fyldt ved OBC og dermed ikke kan medtage lokale passagerer de første mange stop, mens de til gengæld vil køre næsten tomme mellem det nye OUH og Hjallese, hvilket er dårlig udnyttelse af materiellet. Desuden øges køretiden ved overfyldte tog.

Løsningen er at gøre det mere attraktivt for flere at skifte mellem letbane og fjerntog på Hjallese station, hvorved der opnås et langt mere balanceret flow.



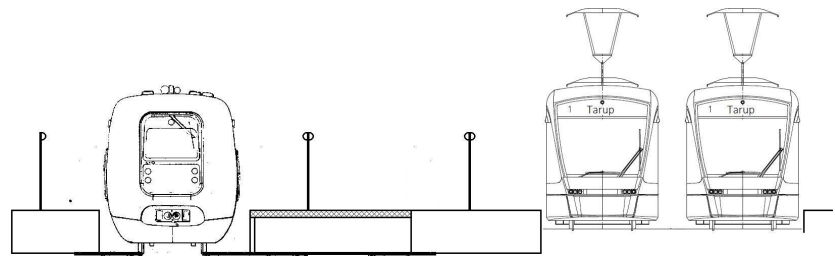
Moderne nærbane (Byregion Fyns vision/LO Fyns Trafikgruppes hørings svar)

Byregion Fyn har et fornuftigt ønske om en opgradering af Svendborgbanen¹. Det nævnte ønske om fire tog/time til Ringe vil bl.a. kræve dobbeltspor mellem Odense og Hjallese (inkl). Desværre har man ikke ulejlighet sig med at lave en undersøgelse endnu, men der findes en analyse, som behandler flaskehals problematikken omkring Odense, som dels er fremlagt ved Transportøkonomisk Forenings konference om kollektiv trafik, dels er gennemgået for flere embedsmænd ved Byregion Fyn.

I hørings svaret fra LO FYNs Trafikgruppe argumenteres for, at Odense station ikke kan håndtere mængden af tog, som bliver implementeret med Timemodellen, og en hensigtsmæssig løsning på det problem kunne være at lade nogle tog fra Sjælland vende i Hjallese, hvilket desuden vil flytte en stor del af passagerne til den sydlige del af letbanen. Dette vil ligeledes kræve, at Hjallese station og strækningen til Odense gøres dobbeltsporet.

Løsningen

Hvis Hjallese forberedes til dobbeltsporet jernbane inden første spadestik er taget, vil det dreje sig om en udgift på få millioner kr. I første omgang kan der etableres en "svævende"



perron, som efterfølgende fjernes, når det andet spor etableres (fx i forbindelse med Signalprogrammet, dog gerne tidligere). Etablering af dobbeltspor mellem Odense og Fruens Bøge kan gøres for en beskedne udgift, da strækningen tidligere har været dobbeltsporet, således at eksproprieringer er overflødige og jordarbejder særdeles beskedne. Fra Fruens Bøge til Hjallese skal der foretages en del jordarbejde, men det drejer sig trods alt kun om en strækning på ca. 900 m,

En yderligere fordel for passagererne vil være, at der på Hjallese station maksimalt er 100 m gang samt visuel kontakt mellem jernbane og letbane, mens man på OBC først skal op på første sal, gå et længere stykke og ned i gadeplan igen samtidig med at det ikke er muligt at se toget fra letbanen og omvendt.

Hvis man først erkender, at jernbanestationen er blevet en flaskehals som skal udvides, når letbanen er i drift, vil det for det første betyde *markant højere udgifter* (tæt på et trecifret mio.beløb²), da det andet spor enten skal etableres, hvor den nuværende perron ligger eller også skal letbanestationen reduceres til ét spor eller flyttes knap 5 meter mod nordøst. For det andet vil Svendborgbanen skulle lukkes i en eller flere perioder med *store gener for passagererne* og risiko for, at de finder andre løsninger. Det rigtige vil derfor være i anlægsfasen at forberede Hjallese til at være en dobbeltsporet jernbanestation af hensyn til køreplan, passagerflow og fremtidssikring.

Jeg ser frem til at fremlægge yderligere dokumentation.

Ole Dupont Kofod
Trafikkonsulent, BedreTrafik

¹ Passagertallet er steget markant siden renovering/hastighedsopgradering og nyt materiel i 2003 og vil alt andet lige stige yderligere med letbaneforbindelse til SDU/OUH.

² Aktuelt er man ved at planlægge en ombygning af den blot 20 år gamle Kastrup Station til mindst 300 mio. kr, der alene er påkrævet, fordi stationen ikke var korrekt dimensioneret fra begyndelsen.