

Mange bække små kan give S-tog til tiden

Af Hans Larsen, hal@berlingske.dk □ Onsdag den 29. august 2007, 22:30

300.000 daglige passagerer på S-banen kan få tog til tiden, hvis der gennemføres små sporforbedringer. »Horribelt« at det ikke er sket endnu, siger en trafikforsker.

Passagererne på den københavnske S-bane må dagligt leve med forsinkede tog, fordi nettet slet ikke er gearet til nutidens intensive trafik. Men for forholdsvis beskedne investeringer kan mange små flaksehalse ryddes af vejen og bane vejen for flere tog til tiden.

Problemet er bare, at de trafikpolitikere, som prioriterer de danske trafikinvesteringer, aldrig har fået at vide, at der findes stribevis af løsninger i småtingsafdelingen, som kan stabilisere et af landets vigtigste transportsystemer med 300.000 daglige brugere eller flere, end der sammenlagt kører på landets øvrige DSB-strækninger dagligt.

F.eks. findes der en cirka 100 meter lang strækning ved Fiskebækbroen på Farumbanen, hvor S-banen er enkeltsporet, og togene skal krydse hinanden.

Men når trafikken går i kludder, må S-togene holde og vente på hinanden, og så går der kun et øjeblik, inden forsinkelserne har spredt sig til hele nettet. Fiskebæk-proppen betyder også, at det tager længere tid end nødvendigt at normalisere S-togstrafikken efter driftsproblemer.

Sporet er for kort

Samme problematik findes bl.a. også i Holte, hvor forsinkelser på tog til og fra Hillerød hurtigt spreder sig til de tog, der kører mellem Holte og Høje Taastrup, fordi et vendespor er for kort.

Et dobbeltspor ved Fiskebækbroen koster anslået 50 til 70 mio. kr. Og f.eks. en række nye vendespor eller overhalingsspor, som kan rydde lokale flaskehalse af banen og gøre S-togsdriften mere pålidelig, koster 20 til 30 mio. kr. stykket.

»Det er horribelt, at man ikke har taget fat i de små tiltag endnu. Der er mange forsinkelser på Sbanen, fordi kapaciteten er udnyttet til bristepunktet. Og når DSB S-tog laver ny køreplan, er de faktisk nødt til først at få kabalen til at gå op ved Fiskebækbroen, og så skal resten af systemet i hele hovedstadsområdet indrette sig efter det,« siger professor ved Center for Trafik og Transport på Danmarks Tekniske Universitet, Otto Anker Nielsen.

Den radikale Martin Lidegaard, som har været transportordfører i godt seks år, har aldrig hørt, at der findes en lille enkeltsporet strækning på Sbanen.

»Det kommer bag på mig, at der skulle være den form for flaskehalse på S-togsnettet. Det er vi aldrig blevet præsenteret for, men det lyder som noget, vi bør høre om meget hurtigt. Hvis vi virkelig kan give S-banen et løft ved hjælp af overkommelige investeringer, er det med at komme i gang,« siger Martin Lidegaard.

Den konservative transportordfører Henriette Kjær har heller ikke kendskab til flaskehalsene.

»Men jeg er meget interesseret i at se et katalog over de småændringer, der kan give en bedre

regularitet på S-banen, siger hun.

Og det ønske kommer til at gå i opfyldelse. Ifølge planlægningschef i DSB S-tog, Anne Pilegaard, arbejder trafikselskabet i samarbejde med Banedanmark med at prioritere en række små tiltag i et katalog, som skal afleveres til statens planlægningsmyndighed, Trafikstyrelsen.

Fototekst: Lidt skal der til for at forbedre den københavnske S-bane. Foto: Sigrid Nygaard

Boks: Eksempler på små S-banetiltag

Indtil nu har S-togene i år ikke levet op til kravet om, at 95 ud af 100 tog skal køre til tiden. Her følger nogle eksempler på små tiltag, der ifølge DSB S-tog kan være med til at stabilisere driften: Nye vendespor ved Østerport, Hellerup, København H, Bagsværd. Pris: 20-50 mio. kr. pr. styk. Overhalingsspor ved Glostrup og Herlev. Pris: 20-30 mio. kr. pr. station. Mulighed for at køre hurtigere ind og ud af stationer. Pris: to mio. kr. pr. station. Ekstra perronspor ved Køge, Ballerup og Høje Taastrup. Pris: 15-25 mio. kr. Dobbeltspor på Farumbanen ved Fiskebækbroen: Pris: 50-70 mio. kr. Tekniske løsninger, så S-togene kan køre med tættere interval. Pris: 2-10 mio. kr. pr. tiltag Tekniske løsninger, så S-togene kan køre hyppigere, når det ene af de to spor er spærret i forbindelse med sporarbejder, og tog i begge retninger skal deles om det åbne spor. Pris: 35 mio. kr. pr. station.