



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 6. april 2017
J. nr. 2017-1679

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 3. marts 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Prehn (S).

Spørgsmål nr. 390:

Mener ministeren, det styrker den kollektive trafik om aftenen i Hovedstadsområdet, når der med den nye køreplan for S-togslinjerne er 20 minutter mellem afgang mod tidligere 10 minutter?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, som har oplyst følgende:

”DSB har fra 2017-køreplanen indført 20-minutters drift om aftenen på hverdage på alle strækninger på S-banen på nær Ringbanen. Med det store antal sporarbejder i 2017 opnår kunderne med den nye aftenbetjening den bedste betjening i forhold til pålidelighed af den kommunikerede køreplan og sikring af korrespondancen mellem tog og busser. Med den nye aftenbetjening valgte DSB samtidig at bibeholde flere tog i myldretiderne, hvor der er mange kunder til gengæld for lidt færre tog om aftenen, hvor der er få kunder.

Forud for planlægningen af køreplanen for 2017 meddelte Banedanmark, at behovet for aftenspærringer i 2017 mellem København, Hundige, Ballerup og Holte vil stige i 2017, sammenlignet med et i forvejen højt niveau i 2015 og 2016.

Banedanmarks sporarbejder i 2017 indebærer flere aftenspærringer da vedligeholdelsesarbejder i højere grad end tidligere gennemføres om aftenen. DSB konstaterede på baggrund af driftsafviklingen i 2015, at hurtigtogene på linje E og H var hel- eller delaflyst mellem 36 til 46 procent af hverdagsaftenerne afhængig af strækning. Kalenderen for sporarbejder i 2017 viser, at med de allerede afviklede og de planlagte aftenspærringer ville linje E og linje H med den hidtidige køreplan blive aflyst henholdsvis 42 og 52 procent af hverdagsaftenerne i 2017. Ved at aflyse hurtigtogene på linje E og H på forhånd vil kunderne opleve en bedre overensstemmelse mellem den planlagte og den afviklede køreplan, da det øgede antal sporarbejder om aftenen i 2017 uanset aftenkøreplanen ville føre til hyppige aflysninger af hurtigtogene.



DSB har 2015 og i 2016 kørt et større antal tog, end det antal tog, som DSB er forpligtet til, jf. trafikeringsplanen for S-togtrafikken. Som følge af at der ville være mange sporarbejder om aftenen i 2017, stod DSB i forbindelse med planlægningen af køreplanen for 2017 med tre forskellige scenarier:

1. Fortsætte uændret som hidtil med en merproduktion ud over minimumskravet i trafikeringsplanen i ydertimerne.
2. Nedjustere antal tog til minimumskravet i trafikeringsplanen.
3. Reducere i aftenbetjeningen og til gengæld bibeholde tog, der ligger ud over kontaktkravet.

Ved at fortsætte som hidtil (scenarie 1) ville kunderne i 2017 opleve en upålidelig køreplan om aftenen, hvor der ville være stor uoverensstemmelse med den kommunikerede køreplan og med den afviklede på grund af de hyppige aflysninger af linje E og H om aftenen. Dette ville betyde ændrede minuttal i aften-timerne på mange stationer og deraf forringede korrespondancer til Movias busser. DSB ville tillige i dette scenarie køre et stort antal tog ud over minimumskravet i trafikeringsplanen.

Scenarie 2 var at nedjustere antallet af tog til minimumskravet i trafikeringsplanen. Dette scenarie ville ud over at give de samme ulemper for kunderne om aftenen med hyppige aflysninger af tog og deraf upålidelig køreplan, som i scenarie 1, have følgende yderligere negative konsekvenser:

- Aflysning af de tidligste morgentog, hvorved kunderne ikke vil kunne være på København H før efter kl. 6 om morgenen.
- Aflysning af de tidlige og sene supplementstog der kører i dagtimerne, hvilket vil betyde et stærkt reduceret udbud af siddepladser i de tidlige morgen- og sene eftermiddagsmyldretider, hvorved mange kunder, på lange strækninger, kun vil kunne få en ståplads.
- Aflysning af de sidste tog, der kører fra København H mod endestationerne efter midnat, hvorved koncert- og teatergæster samt kunder, der skal hjem fra aftenarbejde, må tage tidligere hjem eller benytte alternative transportformer.

DSB valgte scenarie 3 som løsning på udfordringerne i 2017 med hensyn til sporarbejder og nedjustering af antal tog til minimumskravet i trafikeringsplanen. Ulemperne ved scenarie 1 og 2, blev vurderet til langt at overstige generne i forhold til den valgte løsning. Forelagt alternativerne accepterede Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og pendler-repræsentanterne ligeledes scenarie 3 som den bedste løsning.



Baggrunden for scenarie 3 med indførelse af 20-minutters drift om aftenen på hverdage er først og fremmest et ønske om at minimere generne for kunderne af Banedanmarks infrastrukturarbejder på S-banen i 2017 ved at undgå løbende at skulle aflyse og omlægge trafikken. Ændringen i aftenbetjeningen er sket ved at fjerne hurtigtogene på linje E og H om aftenen, og i stedet kun køre med linje A, B og C til endestationerne med stop på alle stationer. Ved ikke at køre med hurtigtogene på linje E og H om aftenen reduceres frekvensen på stationerne både centralt mellem Hellerup og Valby og på 15 stationer på strækningerne. DSB har vurderet, at en omlægning til 20-minutters drift om aftenen på hverdage alt taget i betragtning ville være den reduktion, der giver kunderne færrest gener, og som endda på visse punkter er en forbedring og forenkling af produktet. Omlægningen af aftenbetjeningen samt opretholdelse og udvidelse af driften i myldretiderne og efter midnat har følgende fordele:

- Konsekvenser af hyppige sporarbejder i aftentimerne minimeres, og den togkilometerproduktion, der må aflyses pga. sporarbejder, flyttes til andre tidspunkter, hvor den ikke påvirkes af sporarbejder, og hvor det kommer flest kunder til gode.
- Alle kunder vil fortsat kunne benytte S-toget, da driftsdøgnet ikke afkortes. Der køres blot med lavere frekvens på enkelte stationer om aftenen.
- Produktionen tilpasses, så der kører mange tog på tidspunkter med mange kunder og lidt færre tog på tidspunkter med få kunder.
- Imødekommer i videst muligt omfang pendlernes ønsker, idet 10-minuttersdriften på linjerne udvides i morgen- og eftermiddagsmyldretiden
- Imødekommer et ønske fra Movia om ens køreplaner alle ugens aftener, så korrespondancer mellem busser og tog kan optimeres og forenkles.
- Kunderne undgår togsifte internt på strækningerne mellem de stationer, der før den 30. januar 2017 udelukkende var betjent af enten hurtigtog eller stoptog.
- Påvirker samlet set færrest kunder negativt.

På trods af den umiddelbare forringelse i aftenbetjeningen som følge af aflysningen af hurtigtogene og overgang til 20-minutters drift på alle stationer på strækningerne, mener DSB, at omlægningen af aftenbetjeningen på S-banen samlet set er en styrkelse af den kollektive trafik om aftenen. Med de af Transport-, Bygnings- og Boligministeret og pendler-repræsentanterne accepterede ændringer i køreplanen for 2017 vil kunderne opleve en mere pålidelig køre-



plan om aftenen, samt at korrespondancen til Movias busser forenkles og forbedres, når der køres med lav frekvens. Få kunder vil samlet set opleve lidt færre tog om aftenen, mens mange kunder vil få glæde af, at de populære tog i myldretiderne bibeholdes, og betjeningen tilmed udvides i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. Med de givne forudsætninger for 2017 og begrænsninger i forhold til sporarbejder er der valgt den løsning, der er til glæde for de fleste kunder.”

Jeg kan henholde mig til ovenstående.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen