

Fra: Arne Lund [mailto:3007kreta@gmail.com]

Sendt: 19. januar 2018 13:56

Emne: Re: Henvendelse til Transport- og Bygningsudvalget fra hjemmesiden

I aftale mellem SR-regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om Metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014, hedder det p. 6

"Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen

Køretiden kan nedbringes på hele S-banen ved at reducere omfanget af sporstykker med lokale hastighedsnedsættelser. Den højest tilladte hastighed på S-banen er 120 km/t, men på flere strækninger i S-togsnettet er hastigheden nedsat af forskellige årsager. Udrulningen af et nyt signalsystem på S-banen i 2018 muliggør hastighedsopgraderinger til 120 km/t på disse strækninger, hvilket vil give kortere rejsetider for passagerer over hele S-togsnettet.

De samlede omkostninger for disse hastighedsopgraderinger i S-banenettet er vurderet til 440 mio. kr. Parterne er enige om, at der afsættes 15 mio. kr. til udarbejdelse et beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer af S-banen".

Det bedes oplyst, hvad status er for det i teksten anførte beslutningsgrundlag, og hvorvidt et sådant er udarbejdet. Er dette ikke tilfældet, da bedes oplyst årsagen hertil.

I samme aftale hedder det p. 7:

Udredning om omlægning af S-banen til metrodrift

Tidligere undersøgelser har peget på, at en omlægning af S-banen til metro lignende drift med en markant højere frekvens, korte ventetider for passagererne og et ensartet standsningsmønster vil kunne tiltrække væsentlig flere passagerer til S-togssystemet. Der regnes eksempelvis med 30 afgang per time i myldretiden på Ringbanen, hvilket er en markant stigning fra de nuværende 12 afgang i timen. Køreplanen bliver overflødig, fordi S-toget kører hele tiden.

En omlægning vil imidlertid også have ulemper fordi det ikke er muligt at køre gennemkørende tog, og der bliver dermed længere rejsetid til de yderste stationer. En omlægning forudsætter endvidere en automatisering af S-togsdriften i forbindelse med et fremtidigt indkøb af næste generation S-tog og ændringer på stationerne. Der er formentlig tale om et omkostningsneutralt projekt, hvor forbedret driftsøkonomi kan finansiere investeringerne, men der er behov for at undersøge omkostningerne, de teknologiske løsninger og passagereffekterne nærmere.

De foreløbige beregninger viser, at metro lignende S-banedrift vil betyde 31 pct. flere rejser i S-togsnettet og 4,5 pct. flere rejser i den kollektive trafik generelt sammenlignet med en frem-skrivning af den nuværende køreplan for S-banen. Det kan derfor være et meget interessant projekt, men også et projekt, der rummer væsentlige uafklarede problemstillinger. Der er derfor behov for en grundigere udredning af fordele, ulemper og risici ved en hel eller delvis overgang til metro lignende drift på S-banen.

Parterne er enige om, at der afsættes 15 mio. kr. til en udredning om metro lignende drift på S-banen".

Hverken i ministeriets rapport fra maj 2017 *Reorganisation of the S-bane for driverless operation*, eller i den aftale som regeringen, Dansk Folkeparti og Det radikale Venstre indgik d. 12. december

2017 Ny aftale om udbud af togtrafik i hovedstadsområdet omtales de forhold, der er nævnt i 12. juni-aftalen.

Jeg skal derfor spørge om årsagen til, at 12. decemeber-aftalen ikke omhandler de i aftalen af 12. december 2017 nævnte forhold. De understregede afsnit i 12. juni-aftalen ønskes desuden besvaret. Det drejer sig om flg.:

- En omlægning vil imidlertid også have ulemper fordi det ikke er muligt at køre gennemkørende tog, og der bliver dermed længere rejsetid til de yderste stationer.
- En omlægning forudsætter endvidere en automatisering af S-togsdriften i forbindelse med et fremtidigt indkøb af næste generation S-tog og ændringer på stationerne. Der er formentlig tale om et omkostningsneutralt projekt, hvor forbedret driftsøkonomi kan finansiere investeringerne, men der er behov for at undersøge omkostningerne, de teknologiske løsninger og passagereffekterne nærmere.
- Det kan derfor være et meget interessant projekt, men også et projekt, der rummer væsentlige uafklarede problemstillinger. Der er derfor behov for en grundigere udredning af fordele, ulemper og risici ved en hel eller delvis overgang til metrolignende drift på S-banen.

Endelig bedes gjort rede for, hvorvidt de 15 mio kr., der iflg. aftalen skulle afsættes til en udredning om metrolignende drift på S-banen, er blevet brugt som anført? Eller om beløbet er blevet brugt til at producere *Reorganisation of the S-bane for driverless operation?*

Jeg håber udvalget vil besvare de stillede spørgsmål, da de må anses for væsentlige i den videre debat om en mulig omstilling af S-banen til metrodrift.

Med venlig hilsen

Arne Lund
Langebjergvej 260A
3050 Humlebæk
e-post: 3007kreta@gmail.com
2797 3846