

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål Æ

---

***Svar på spørgsmål Æ (omtrykt) vedr. køreplansændring for linje E og Bx***

Spørgsmål Æ: Agter ministeren at følge den store lokale modstand i Hvidovre Kommune mod DSB's planer om at nedlægge S-togslinje E's stop på Friheden station og pålægge DSB at ændre beslutningen, så S-togslinje E's stop ved Friheden station fastholdes, og agter ministeren på tilsvarende vis at pålægge DSB at ændre beslutningen om at nedlægge S-togslinje Bx's stop på S-togsstationerne Hvidovre, Rødovre og Brøndbyøster, så også disse stop fastholdes?

Besvarelse:

**Indledning**

- Tak for spørgsmålet.
- Jeg vil indledningsvist give et overblik over ændringer i køreplanen for S-banen fra køreplanen i 2018 til 2019 i dagtimerne.
- Den første ændring er, at linjestrukturen er ændret således, at de seks fingerstrækninger er blevet parvis sammenbundet.

Det betyder, at alle tog fra én strækning kun kører til én anden strækning, dvs. Køgebugt-strækningen er bundet sammen med Hillerød-strækningen, Høje Taastrup-strækningen med Farum-strækningen og Frederikssund-strækningen med Klampenborg-strækningen.

- Dette er en tilbagevending til linjestrukturen fra 2015 og 2016. Denne linjestructur har vist sig mere robust over for aflysninger af tog i forbindelse med uorden i driften.
- Den anden ændring er, at Linje Bx kører som hurtigtog på Høje Taastrup-strækningen, hvorved de ekstra tog i myldretiden ikke længere standser på Brøndbyøster, Rødovre og Hvidovre station.
- Den tredje ændring er, at Linje Bx kører som stoptog på Farum-strækningen, hvorved de ekstra tog i myldretiden standser på alle stationer. Det vil sige Emdrup, Dyssegård, Kildebakke og Skovbrynet har fået ni tog i myldretiden frem for seks tog pr. time.
- Den fjerde ændring er, at Linje E ikke standser på Friheden station, hvorved antal standsninger i dagtimerne mandag til fredag reduceres fra 12 tog pr. time til seks tog pr. time.

- I forlængelse hertil bør nævnes, at linje E fra sommeren 2019 får en ekstra standsning på Køge Nord station.
- Den femte ændring er, at Linje H ikke standser på Husum station, hvorved antal standsninger i dagtimerne mandag til fredag reduceres fra ni tog pr. timen til seks tog pr. time.
- Foruden disse ændringer af køreplanen i dagtimerne, så er der sket en række ændringer for køreplanen for nattetimerne.

#### **DSB kontrakten**

- Og så vil jeg sige lidt om statens kontrakt med DSB.
- At DSB har foretaget ændringer i antallet af standsninger på nogle S-togsstationer, ligger inden for rammerne af kontrakten mellem DSB og staten.
- Altså: Den kontrakt, som Socialdemokratiet stod i spidsen for at indgå med DSB i 2015 under den daværende regering bestående af Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre med støtte fra SF og Enhedslisten.
- Jeg læser nu op fra aftaleteksten, som ligger til grund for kontrakten:

- ”Parterne er herudover enige om, at DSB skal tildeles større frihedsgrader i tilrettelæggelsen af trafikken ved, at trafikken i kontrakten er defineret som en minimumsforpligtelse. Dette betyder, at DSB frit kan vælge, hvorvidt der skal køre flere tog i det omfang, at dette kan betale sig. Parterne noterer sig, at de øgede frihedsgrader kan betyde visse omlægninger i trafikken på de enkelte delstrækninger, så svagt benyttede tog – typisk i ydertimerne – omlægges til at køre i tidsrum på samme delstrækninger, hvor afgangene kommer flere passagerer til gavn.” Citat slut.
- DSB blev således af de daværende partier eksplicit i kontrakten tildelt flere frihedsgrader i tilrettelæggelsen af trafikken end tidligere.
- For det første ved at trafikken i kontrakten blev defineret som en minimumsforpligtelse. Det betyder, at DSB frit kan vælge, hvorvidt der skal køre flere tog, i det omfang det kan betale sig.
- For det andet ved, at kontrakten for S-tog hverken indeholder standsnings- eller linjeplaner, sådan som det er situationen for fjerntogstrafikken. Der er således *ikke* specifikke krav i

kontrakten om antallet af standsninger på konkrete stationer på S-togsnettet.

### Dagens situation

- Nu står vi så i en situation, hvor DSB har valgt at lade to linjer springe nogle S-togsstationer over, og på en anden linje har valgt, at der skal stoppes på langt flere stationer.
- Det gør DSB, fordi DSB vurderer, at det giver flest fordele for passagererne samlet set.
- DSB anvender i forbindelse med køreplanlægningen en passagerprognosemodel til vurdering af ændringer i køreplanen. I modellen vægtes ændringer i køretid og frekvens pr. station pr. dagstype og tidsinterval.
- Modellen tager således hensyn til, at standsning ved en ekstra station gavner borgere tæt ved stationen, men også at det medfører ulemper for gennemrejsende passagerer, der forsinkes af de ekstra antal standsninger.
- DSB har oplyst, at DSB lægger vægt på at sammensætte en køreplan, hvor der samlet set giver den bedst mulige oplevelse for kunderne på S-banen, hvor der skabes vækst i antal rejser på S-banen, og hvor der opretholdes en

tilfredsstillende punktlighed og samlet set positiv driftsøkonomi.

- Det synes jeg ligger helt og aldeles inden for det, som er aftalt i kontrakten.

### Linje E

- Specifik omkring Linje E har DSB over for ministeriet oplyst følgende begrundelser for ændringen af køreplanen:
- For det første har der ikke været den ekstraordinære store passagerudvikling, som DSB forventede, da DSB i 2012 fordoblede betjeningen på Friheden station.
- Jeg kan i den forbindelse oplyse, at passagerudviklingen i hverdage på Friheden station har været 9 pct. i perioden 2011-2017.
- For det andet har DSB for fortsat at sikre en høj punktlighed været nødt til at revurdere antallet af standsninger på S-togenes hurtige linjer, herunder linje E.
- Friheden station ligger på en delstrækning af Køge Bugt linjen, hvor togene kan køre med den maksimale hastighed på 120 km/t. Udeladelsen af stoppet på Friheden station kan

opbygge en robusthed i køreplanen, idet mindre forsinkelser kan indhentes på strækningen. Dette også set i forhold til implementeringen af det nye signalprogram, hvor "buffer"-tiden bliver mindre.

- DSB's vurdering er, at robustheden i køreplanen kan styrkes ved at undlade stop på Friheden station, mens rejsetiden for stationerne længere væk fra København end Friheden bliver reduceret.
- Det er DSB's opfattelse, at Friheden station med 10 minutters drift stadig har en tilfredsstillende betjening i dagtimerne alle ugens dage. Det svarer til den betjening, stationen havde frem til 2012, og Friheden station vil fremover have samme betjening, som en række andre stationer på S-banen med et tilsvarende eller større antal rejsende.
- Afslutningsvis oplyser DSB, at DSB fra køreplansskiftet vil sætte længere tog ind på nogle afgange i myldretiderne for at imødekomme antallet af kunder på stationen.

### Linje Bx

- Inden jeg kommer til begrundelserne omkring ændringen af køreplanen for Linje Bx kan jeg oplyse, at

passagerudviklingen i hverdage på stationerne i Hvidovre, Rødovre og Brøndbyøster har været hhv. 13 pct., 2 pct. og 4 pct. i perioden 2011-2017.

- Specifik omkring Linje Bx har DSB over for ministeriet oplyst følgende begrundelser for ændringen af køreplanen:
- For det første vil linje Bx kunne opereres med færre togsæt end i dag, hvis det undlades at standse ved stationerne i Hvidovre, Rødovre og Brøndbyøster. Der frigives herved et togsæt, som gør det muligt at udvide kapaciteten på nogle afgang og dermed tilbyde flere passagerer en siddeplads, uden at kapaciteten bliver reduceret for andre.
- For det andet viser erfaringer fra tidligere, at de trafikale konsekvenser ved driftsforstyrrelser, som kræver aflysning af tog, kan reduceres med den ændrede linjestructur.
- Dette kommer også rejsende fra Hvidovre, Rødovre og Brøndbyøster stationer til gode, idet de i mindre grad end hidtil vil opleve aflysninger, når der er driftsforstyrrelser på banen.
- For det tredje kan rejsetiden til og fra København reduceres for langt hovedparten af de rejsende i myldretiden, idet såvel



linje Bx som hvert andet B-tog får kortere køretid. For de øvrige B-tog vil rejsetiden være den samme som i dag.

- DSB vurderer, at passagerer fra stationer, der ligger længere ude end Brøndbyøster, får reduceret rejsetiden mod København H med 1-3 minutter svarende til en relativ rejsetidsbesparelse på mellem 6 og 9 pct., uden at den høje punktlighed på S-banen påvirkes.
- Blot til sammenligning i forhold til rejsetidsbesparelserne kan nævnes, at projekterne i Togfonden på strækningen Odense – Aarhus vil give en relativ rejsetidsbesparelsen på mellem 7 og 9 pct. hver.
- Samtidig er det værd at bemærke, at togfondsprojekterne – og dermed rejsetidsbesparelserne – her dog har en omkostning mellem 3,6 og 5,1 mia. kr.

### Afslutning

- Sammenfattende falder de ændringer i DSB's køreplaner, som der spørges ind til, inden for kontrakten mellem DSB og staten, som i parentes bemærket blev indgået under en socialdemokratisk transportminister.

- Når det er sagt, har jeg selvfølgelig en forventning til, at DSB løbende evaluerer alle køreplansændringer, herunder for Linje E og Linje Bx.
- Hvis det skulle vise sig, at der ikke er den forventede gevinst for passagererne, så er det også min forventning, at DSB revurderer køreplanerne igen.
- Og ministeriet vil forud for vedtagelsen af næste køreplan bede DSB om en status for, hvordan erfaringerne har været.