



GLADSAXE

Trafik- og Teknikudvalget

Gladsaxe Kommune
Rådhus Allé 7, 2860 Søborg

Til
DSB
Att.: Flemming Jensen, Administrerende direktør

03-02-2020
J. nr. 19-3-05.01.00-G01

Vedr. forslag til køreplan på S-banen

I Gladsaxe Kommune har vi en stærk vision og en strategi for en bæredygtig udvikling med udgangspunkt i FN's Verdensmål. Vi har netop igangsat et arbejde med henblik på at udforme en strategi for grøn omstilling, så vi kan gøre vores til at opfylde såvel lokale som de nationale mål i aftalen om en ny klimalov. Et væsentligt emne i vores strategi vil være trafik og mobilitet. Helt essentielt i denne sammenhæng er et stærkt sammenhængende kollektivt trafiksystem i hele Hovedstadsområdet. Vi oplever hver dag, hvordan trængsel og trafikens miljøproblemer tager til. Det kalder på tæt samarbejde mellem vejmyndigheder og udbydere af kollektiv trafik om at finde bæredygtige løsninger – et samarbejde, som vi i flere sammenhænge inviterer til og deltager i.

Det er derfor med stor bekymring, at vi har modtaget information omkring DSB's planer for S-banens køreplan fra 2021, der blandt andet lægger op til en lukning af Skovbrynet Station.

S-toget er rygraden i den kollektive trafikbetjening i Hovedstadsområdet, og det er derfor væsentligt, at borgerne kan have tillid til en robust drift. S-togs stationerne er en integreret del af den fysiske planlægning, og stationsnærhed er et væsentligt princip i Fingerplanen, og nærhed til S-togs stationerne er en væsentlig faktor i forbindelse med valg af bosætning for både borgere og virksomheder.

Vi har stor forståelse for DSB's ønske om at tilvejebringe en bedre kollektiv trafikbetjening, men vi kan ikke anerkende, at lukning af stationer rummer forbedringspotentialer. Det er et almindelig anerkendt fælles mål, at et stærkt og sammenhængende kollektivt trafiknet i Hovedstaden skal være det attraktive alternativ til at køre i egen bil. Midlet til at få flere til at benytte den kollektive trafik bør derfor tage udgangspunkt i at udnytte de potentialer, der er for at tiltrække flere passagerer, ikke ved at lukke stationer. I disse år anlægger vi letbane i Ring 3. Det er et resultat af et visionært samarbejde mellem en lang række kommuner, region og stat. Letbanen skal understøtte det sammenhængende net og vil betjene flere S-togslinjer fra 2025.

Vi anerkender, at Skovbrynet Station er en af de mindre stationer på S-togsnettet. Stationens beliggenhed ved Hillerød Motorvejen udgør dog et uudnyttet potentiale. Ved at forbedre adgangen og forholdene ved stationen bør det f.eks. være muligt at etablere en Kiss &

Ride/Park & Ride p-plads. Mobilitetsdagsordenen bliver i stigende grad rettet imod at udvikle løsninger, hvor kollektiv trafik og biltrafik kan kombineres.

Udbud af samkørsels ordninger er i vækst, aktuelt deltager Gladsaxe Kommune sammen med private virksomheder, der repræsenterer 6000 arbejdspladser i Gladsaxe, i udviklingen af NaboGo. Det er en samkørselsordning, der kobles til rejseplanen – og dermed til det kollektive trafiksystem. Flere kommuner og virksomheder langs Hillerødmotorvejen deltager i projektet, som skydes i gang i foråret. Det er meningsløst på den ene side at arbejde for at få virksomheder i Hovedstadsområdet til at understøtte ”mobility as a service”-løsninger, mens DSB på den anden side forringer S-togsnettet. Skovbrynet Station har desuden potentialer som et knudepunkt for S-tog og en fremtidig busforbindelse på motorvejen, og samtidig er der potentielle muligheder i at forlænge Farumbanen til Hillerød, som bør undersøges nærmere. Samlet set står vi overfor, at der skal træffes vigtige strategiske beslutninger om infrastrukturinvesteringer i Hovedstadsområdet, som ikke må foregribes af DSB’s isolerede betragtninger om S-togsnettets udformning.

Den seneste tælling fra DSB viser, at passagertallet på Skovbrynet Station har været i en positiv udvikling siden starten af 2000’erne. Vi formoder, at dette bl.a. er understøttet af den investering i forbedring af stationen, som blev gennemført i 2011. I sin tid blev der udarbejdet et projekt for opgradering af stationen, som rummede yderligere potentialer for at øge passagertallet. Det fulde projekt er endnu ikke gennemført. Det er derfor oplagt, at der samarbejdes om at forbedre forholdene ved stationen yderligere, herunder at sikre en større synlighed fra motorvejen.

Skovbrynet Station har stor betydning for den kollektive trafikbetjening af lokalområdet. Udover at betjene pendlere og borgere, der er bosat i området, betjener stationen også kommunens skovbørnehave samt de store sportsanlæg ved Bagsværd Rostadion, et planlagt Slagsportscenter ved stationen og AB’s anlæg. Herudover har mange glæde af stationen som adgang til Hareskoven. De pendlere, der benytter stationen dagligt, har med stor sandsynlighed valgt at bosætte sig her netop på grund af stationsnærheden, og en lukning vil derfor have en stor betydning i området.

Det fremgår ikke i DSB’s passagertællinger, om der er taget højde for den sæsonbetonede benyttelse af faciliteterne i området, det kan vi godt være bekymrede for, at der ikke er. Reaktionen fra både AB og rosporten har da også været, at en lukning vil være en stor forringelse i forhold til deres tilgængelighed og mulighed for at tiltrække medlemmer og gæster til deres arrangementer.

DSB har argumenteret med, at de berørte borgere i stedet vil kunne cykle til Bagsværd Station. Men alt hvad vi ved om, hvor vigtig stationsnærhed er for valg af transportmiddel, står i modsætning til denne antagelse. Det er mest sandsynligt, at størstedelen af de brugere, der i dag benytter stationen, i fremtiden vil vælge bilen som transportmiddel, hvilket vil presse flere biler ud på det allerede overbelastede vejnet.

En lukning af Skovbrynet Station vil betyde, at lokalområdet reelt er uden kollektiv trafik betjening, og det vil derfor være nødvendigt, at Gladsaxe Kommune investerer i busbetjening af området. Dette vil påføre Gladsaxe Kommune en væsentlig merudgift.

Et andet element i forslaget til S-togets køreplan 2021, som også vækker vores bekymring, er forkortelsen af myldretidslinjen Bx. I forslaget forkortes linjen til Buddinge Station i stedet for at køre helt til Farum. Det vil betyde, at betjeningen i myldretiden reduceres fra 9 til 6 afgang, og derved forringes betjeningen af Bagsværd og Stengården Stationer i Gladsaxe Kommune. Ligesom der vil være forringelser på hele strækningen for de passagerer, der hver dag pendler til de store arbejdspladser i Bagsværd.

Ved at forkorte linjen, oplyses det, at der kan opnås rejsetidsbesparelser på mellem ½ og 2 ½ minutter på stationerne fra Vangede mod Farum. Der må her stilles spørgsmålstegn ved, om de begrænsede rejsetidsbesparelser opvejer tabet af passagerer, som følge af forkortelsen af linje Bx og den mindre myldretidsbetjening på stationerne fra Buddinge til Farum.

Bagsværd og Buddinge Stationer er de største kollektive trafikknudepunkter i Gladsaxe Kommune, og de betjener begge et opland med store erhvervsområder. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt at forringe betjeningen her, derimod bør der være et væsentligt potentiale i at få flere pendlere til at benytte en attraktiv kollektiv trafik.

Ud over, at vi ikke kan tilslutte os de foreslåede ændringer i køreplan 2021, så har vi behov for at understrege, at processen har været stærkt utilfredsstillende. Vi er meget sent blevet informeret om de forestående planer, og vi oplever ikke, at der har været tale om reel dialog eller invitation til samarbejde om at finde løsninger. Det har umuliggjort et samlet helhedsorienteret perspektiv på den kollektive trafikbetjening.

Vi har på nuværende tidspunkt ikke modtaget detaljeret materiale fra DSB, der belyser, hvor stort det forventede tab er på de enkelte stationer. Det er et væsentligt kritikpunkt for processen, at kommunen ikke får stillet et gennemarbejdet materiale til rådighed i forbindelse med så stor en beslutning, som en lukning af en S-togsstation er. Samtidig er det vigtigt at gøre opmærksom på, at det ikke er muligt at erstatte S-togsbetjeningen med busbetjening med kort varsel. Hvis stationslukningen fastholdes, vil der således ikke kunne tilbydes kollektiv trafik til borgerne i lokalområdet ved den nye køreplans ikrafttræden.

Samlet set kan Gladsaxe Kommune ikke acceptere de forringelser af den kollektive trafik, der er lagt op til i forslaget om S-banens køreplan 2021. Det er derfor forventningen fra Gladsaxe Kommune, at der nu arbejdes med reelle alternativer til den nuværende plan. DSB har i denne forbindelse foreslået et alternativ, hvor Skovbrynet Station ikke lukkes, men alene opretholdes med 20 minutters drift i weekenden samtidig med, at en yderligere station får 20 minutters drift. En sådan løsning er ikke acceptabel. Det er afgørende, at vi også fokuserer på pendlertrafikken i hverdage, hvor vi har de helt store trængselsudfordringer.

Gladsaxe Kommune finder det nødvendigt, at der ses nærmere på alternative løsninger til en lukning af Skovbrynet Station. Vi stiller os naturligvis til rådighed for dialog og samarbejde i den forbindelse.

Til orientering er høringssvaret også sendt i kopi til Transportministeren og Folketingets Transportudvalg.

Venlig hilsen

Trafik- og Teknikudvalget, Gladsaxe Kommune