

Det er først og fremmest selve togene, der forårsager den ugunstige udvikling. Grundet togenes alder opstår stadig hyppigere helt nye typer af fejl, selvom der i tillæg til den almindelige vedligeholdelse er udført supplerende præventiv vedligeholdelsesindsats rettet mod specielle dele af togets komponenter. Indsatsen for at spore nedbrudstruede komponenter med henblik på i tide at forebygge nye typer af nedbrud er under intensivivering.

Herudover er et mere omfattende flerårigt renoveringsprogram igangsat – foreløbig for halvdel af S-togene. Programmet er nu så langt fremme, at det skulle kunne bidrage til en begyndende stabilisering. Renoveringsprogrammets hastighed kan ikke øges uden en nedskæring af kørselsomfanget.

En udvidet forebyggende indsats i anledning af stigende fejlfrekvens i kørestrømsanlæggene er under planlægning.

Spørgsmål 13:

»Haves statistik til belysning af udnyttelsesgraden af S-togene – herunder antallet af passagerer sammenholdt med antallet af siddepladser?«

Svar:

Bilag 1.1 –1.5 viser belægningen i morgenmyldretiden på 5 S-togsstrækninger angivet som passagerer i pct. antal siddepladser.

Tallene gælder den delstrækning af den pågældende bane, hvor passagertallet i gennemsnit er størst. I det enkelte tog kan der være større belastning på andre delstrækninger. Tallene er gennemsnitstal for vinterhalvåret.

DSB har ved et antal kampagner i overfyldte tog gjort opmærksom på »nabotog« med ledig plads. Det har ikke været muligt at spore effekt heraf.

Bilag 2.1 –2.3 viser for udvalgte særligt belagte tog, hvordan togets passagertal varierer fra udgangsstation til city.

Bilag 3*) illustrerer for et enkelt tog, hvor stærkt belægningen varierer fra vogn til vogn. Der kan være mange stående i tog med god plads – bare i andre vogne. For at udjævne passagerbelastningen mellem vognene forudsættes overgangsmulighed mellem vogne i de kommende nye S-tog.

Bilagsmaterialet gælder myldretiden, der dimensionerer vognpark og køreplan.

Uden for myldretiderne er der god kapacitet. Tilsyneladende endda til tider urimelig god kapacitet. Men kun tilsyneladende. Det er nemlig økonomien, der bestemmer linieantal og togstørrelse. Det kan ikke betale sig økonomisk at nedformere et tog, der kort tid efter påny skal opformeres, og heller ikke at tilvejebringe sporplads til henstilling af ledigt tog, hvis sporpladsen kun anvendes i kortere tidsrum.

Det kan heller ikke betale sig at indstille linier en kort tid midt på dagen. Det mindsker køreplanens overskuelighed så meget, at for mange opgiver at tage toget – eventuelt efter at være gået forgæves et antal gange, eller at have mistet en forbindelse, som plejer at være der.

KAJ IKAST

Til Finansudvalget

*) Ikke optrykt.