

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1577.

Svar (13/3 96)**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

DSB oplyser, at en stor del af de driftsforstyrrelser, der især i februar måned 1996 har ramt S-togs-driften, skyldes tekniske problemer med materiellet, som er op til 30 år gammelt og – på trods af renoveringer de senere år – efterhånden er udtjent. DSB regner normalt med en levealder for rullende materiel på ca. 25 år.

S-togenes motorer har en konstruktion, som gør, at der, når temperaturen kommer ned omkring frysepunktet, kan ske såkaldte overslag, som beskadiger såvel selve motoren som den øvrige del af S-togs-vognens trækkræftsystem. Dette forhold, som observeres hver vinter, bliver stærkt forværret i situationer med snefygning. Hertil kommer, at S-togenes dørsystemer i situationer med sne og især fygning udsættes for tilisning. Materiellets tilstand, hvad angår disse forhold, var ved årsskiftet på et acceptabelt niveau, men vejr-situationen januar og februar og især i uge 8 gjorde, at en meget stor del af S-togs-vognene fik beskadiget motorer og/eller døre.

Det er ikke muligt inden for en realistisk økonomisk ramme at anvise konstruktionsmæssige løsninger på disse problemer. Til gengæld vil anskaffelsen af nye S-tog med stor sandsynlighed reducere driftsproblemerne i vintersituationer, idet disse togs motor- og dørsystemer er af moderne konstruktion (indkapslede motorer og døre, som »lukker udad«).

I den nuværende situation arbejdes der 7 dage om ugen og på overtid med at udbedre de nævnte fejl for at sikre det fornødne antal S-tog til driften. Den indsats, der ydes, er kun begrænset af den sporplads, der er til rådighed i S-togs-værkstedet, samt den tid, det tager at tørre, rense og reparere defekte motorer. Der sættes løbende vogne i drift, så længe blot nogle af dørene er funktionsdygtige. Mulighederne for at forøge kapaciteten, hvad angår tørring samt afrensning og reparation af motorerne i snesituationer, undersøges løbende, men en afgørende forøgelse af kapaciteten på dette område vil kræve anlægsinvesteringer på adskillige millioner kroner.

Det kan i øvrigt nævnes, at sidste gang hovedstadsområdet blev ramt af en tilsvarende ekstrem vintersituation, var driftsforstyrrelserne langt værre. Når det trods alt ikke er gået værre i år, skyldes det blandt andet de renoverings- og revisionsprogrammer, som S-togs-materiellet har gennemgået de seneste år.

Spm. nr. S 1580

Til trafikministeren (1/3 96) af:

Stefan G. Rasmussen (KF):

»Hvilken driftsregularitet mener ministeren bør være målet for S-togs-nettet?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1577.

Svar (13/3 96)**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

DSB har en intern regularitetsmålsætning, som er fastsat til mindst 95 pct. rettidige tog i gennemsnit hen over døgnet. I morgen- og eftermiddagsmyldretiden skal mindst 94 pct. og i den øvrige drifttid mindst 96 pct. af togene være rettidige. I 1995 var 95 pct. af S-togene rettidige.

Mit ønske er naturligvis, at alle S-tog skal være rettidige, men jeg mener, at DSB's interne målsætning er et realistisk mål for nærværende.

Spm. nr. S 1581

Til trafikministeren (1/3 96) af:

Stefan G. Rasmussen (KF):

»Hvad er årsagen til, at S-togs-vogne, der har været udsat for hærværk og derfor aflåses, kører med i togstammen?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1577.