

Spørgeren ønsker således også belyst, hvilke investeringer der måtte være nødvendige at foretage nu for at forebygge lignende situationer i januar og februar 1997.

Svar (15/4 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Spørgsmålet har været forelagt DSB, som oplyser, at det aldrig vil være muligt at undgå forsinkelser fuldtud. Det kan nævnes, at der på den hårdest belastede S-togsstrækning, strækningen Dybbølsbro-Svanemøllen, kører ca. 30 tog i timen i hver retning. Med kun to minutter mellem hvert tog kan det ikke undgås, at selv små forsinkelser på en enkelt linje får afsmittende virkning på de øvrige linjer.

Som det fremgår af spørgsmålet, er der en lang række ting, der hver især har indflydelse på S-togenes rettidighed. En grundig besvarelse af hvert enkelt delspørgsmål vil kræve omfattende undersøgelser og projektoplæg, som vil tage flere måneder at udarbejde.

Endelig skal det nævnes, at DSB ikke, som det er ønsket, er i stand til for hvert punkts vedkommende at anføre dets relative andel i aflysninger og driftsforsinkelser i januar og februar 1996.

Sporskifteproblemer i vintervej: DSB oplyser, at der er ca. 500 sporskifter af vital betydning for driftsafviklingen på S-banen. Der er indbygget varme i alle vigtige sporskifter. Der pågår i øjeblikket et moderniseringsprogram, der øger el-varmen væsentligt, men da en sådan modernisering koster ca. 130.000 kr. pr. sporskifte, vil det formentlig tage mange år, før samtlige sporskifter er moderniseret.

Mangelfuldt materiel i vintervej: DSB oplyser, at hovedårsagen til den uregelmæssige togdrift i februar 1996 var tekniske problemer med materiellet forårsaget af vintervejret. Det skal i den forbindelse nævnes, at S-togsmateriellet er op til 30 år gammelt og på trods af renoveringer de senere år efterhånden 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-togenes trækraftsystem. Dette forhold, som observeres hver vinter, bliver stærkt forværret i situationer med snefyg-

ning. Hertil kommer, at S-togenes dørsystemer i situationer med sne og især fygning udsættes for tilisning. Vejsituationen i januar og februar 1996 og især i uge 8 gjorde, at en meget stor del af S-togsvognene fik beskadiget motorer og/eller døre.

Det er DSBs opfattelse, at anskaffelsen af nye S-tog vil halvere antallet af forsinkelser som følge af materielle fejl i vintersituationer, idet disse togs motor- og dørsystemer er af moderne konstruktion (indkapslede motorer og døre, som lukker udad).

Såfremt man skulle vintersikre motorerne i de eksisterende S-tog, skønner DSB, at det vil koste ca. 250.000 kr. pr. motor eller i alt ca. 70 mio. kr. Det skønnes endvidere, at en ændring af dørenes konstruktion vil koste ca. 100.000 kr. pr. dør eller ca. 330 mio. kr. i alt. Det er dog usikkert, hvorvidt det rent teknisk overhovedet er muligt at ændre såvel motorernes som dørenes konstruktion i de eksisterende S-tog.

Hærværksmæssige forhold: I perioden 26.

december 1995 til 3. marts 1996 blev der udbedret hærværksskader på 760 S-togsvogne. I 1995 brugte DSB i alt ca. 37 mio. kr. på at udbedre skaderne efter hærværk og graffiti.

Hærværket har overvejende bestået i smadrede ruder og ødelagte dørfyldninger. Enkelte vogne var så hårdt ramt, at kun ruderne i førerummet var intakte. I en periode var al ferie og afspadsering på værkstederne inddraget, og det var nødvendigt at kalde ekstra mandskab ind. Arbejdet i spidsperioden var kun begrænset af den sporplads, der er til rådighed i S-togsværkstedet.

DSB har iværksat en række foranstaltninger af forebyggende karakter, bl.a. i samarbejde med skoler, ungdomsinstitutioner, kommuner og andre lokale myndigheder, med henblik på at ændre normer og adfærd indefra i ungdomsmiljøet.

Da hovedparten af hærværket på S-togene foregår under kørsel, er det DSBs opfattelse, at mere politi eller flere DSB-medarbejdere i S-togene er det tiltag, der vil have størst effekt. DSB har ansat yderligere 20 S-togsrevisorer, der fortrinsvis skal arbejde i aften- og nattetimerne, således at den samlede revisorstyrke nu er på 152 personer.

Såfremt man skulle have en S-togsrevisor i samtlige S-tog hele driftsdøgnet alle dage, ville det kræve en samlet S-togsrevisorstyrke på ca. 500 personer. Dette ville alene til løn medføre årlige meromkostninger på ca. 100 mio. kr. En