

Den nye S-bane



Bedre

Tryggere

Hurtigere

Mere miljøvenlig



Trafikministeriet



Det skal være hurtigere og mere komfortabelt at benytte den kollektive trafik, så flere skifter bilen ud med tog og bus. Samtidig skal miljøbelastningen fra tog og busser mindskes.

I større byområder som Hovedstaden har den kollektive trafik særlig gode udviklingsmuligheder, fordi kundegrundlaget giver mulighed for en god og hyppig trafikbetjening. Desværre er det de senere år gået den gale vej. Passagertallet har været faldende, trods et voksende transportbehov. Den udvikling skal vendes ved at modernisere og forbedre den kollektive trafikbetjening i Hovedstaden.

HT gennemfører i disse år en omfattende fornyelse af busdriften, samtidig med at de nye busser er mere komfortable og miljøvenlige. Næste år åbnes jernbanen til lufthavnen, og i år 2000 er første etape af minimetroen mellem Amager, den Indre By og Frederiksberg klar til at blive taget i brug.

Regeringen tager nu initiativ til den næste fase i moderniseringen – en omfattende fornyelse af S-banen. Målet er at skabe en bedre, tryggere, hurtigere og mere miljøvenlig S-bane.

· I alt 120 moderne S-tog vil betjene Hovedstaden, når alle nye tog er i drift i år 2005. Samtidig gennemføres en omfattende reovering af banenettet.

· Strækningen Ballerup-Frederikssund udbygges frem til år 2002 til to spor med to nye stationer.

· Trygheden på stationer og i tog øges, bl.a. ved ansættelse af yderligere ca. 290 personer til opsyn og service.

Indkøbet af nye S-tog og sporudbygningen er et resultat af et samarbejde mellem et stort flertal i Folketinget.

Alt i alt bruges der i de kommende år godt 10 mia. kr. på at forbedre S-banen.

Men bedre kollektiv trafik er ikke kun et spørgsmål om flere penge. Det er også vigtigt at kommuner, institutioner og private virksomheder inddrager hensynet til den kollektive trafik i planlægningen. Nye arbejdspladser, butikcentre og børneinstitutioner bør placeres tæt på kollektiv trafik. Trafikselskaber og virksomheder skal være bedre til at samarbejde om ruter og afgangstider, så bus og tog bliver attraktive for medarbejderne.

Målet med denne pjece er at orientere om de muligheder, den nye S-bane giver. Jeg ser frem til et godt samarbejde med alle beslutningstagere i Hovedstadsområdet for at styrke den kollektive trafik.



Bjørn Westh
Trafikminister

Bedre S-tog

Nye S-tog

De nuværende S-tog er op til ca. 30 år gamle og har set deres bedste dage. Derfor er det besluttet at skifte togene ud med nye tog, der lever op til de krav, der kan stilles til moderne tog. De første nye tog er sat i drift mellem Østerport og Køge.



Komforten i de nye tog er væsentlig højere end i de gamle.

Først og fremmest er der mere plads. Toget er bredere, og det giver plads til 2 gange 3 sæder på tværs af kupéen, hvilket er 1/3 flere siddepladser end i det nuværende tog.

Der bliver bedre plads til cykler, barnevogne og kufferter i særlige "flexrum" i begge ender af toget. Det vil også være til gavn for kørestolsbrugere, der får direkte adgang til toget ad særlige ramper, som kan skydes ud på perronen.





De nye S-togs design, lys og farvesætning giver en oplevelse af åbenhed og gennemsigtighed. Der er brede gennemgange fra vogn til vogn og gennemsigtige skillevægge. Det giver den rejsende mulighed for at se fra den ene ende af toget til den anden samt at sætte sig blandt passagerer, hvor det føles mest trygt.

Toget er udstyret med et samtaleanlæg i alle vestibuler. Passagererne vil derfor altid kunne komme i kontakt med lokomotivføreren.

Endelig forbedres informationen til kunderne – både via elektroniske displays og over højttalerne.

Tryggere S-tog

Det skal være trygt at køre med S-toget. Samtidig skal problemerne med hærværk og grafitti mindskes. For at nå disse mål skal der være mere personale, især i aften-timerne, og tog og stationer skal indrettes, så trygheden øges.



Flere medarbejdere

DSB har i dag 152 S-togsrevisorer, og allerede i år ansættes der 60 yderligere. Desuden uddannes i samarbejde mellem DSB og Arbejdsministeriet 60 puljejobmedarbejdere til revisorassistenter. Målet er at have S-togsrevisorer i alle tog efter kl. 19.

DSB har i dag 100 servicemedarbejdere i puljejob, der tager sig af opsyn, vejledning og lettere rengøring på S-banen. I løbet af det næste år ansættes yderligere 140, så der i alt vil være 240 servicemedarbejdere på S-banen.

Politiindsatsen styrkes ved at forøge den særlige S-togspatrolje fra 7 til 12 personer. Der tages endvidere initiativ til, i en seniorpolitisk sammenhæng, at oprette et særligt korps med 20-25 personer, der i politiuniform patruljerer på S-banen.

Samlet set vil der i løbet af det næste år blive ansat over 260 ekstra medarbejdere i DSB til service og opsyn på S-banen, hvortil kommer styrkelsen af politiindsatsen.



Tryghed på stationer

På stationerne opsætter DSB videokameraer de mest udsatte steder. Det vil gøre det muligt hurtigt at sende hjælp, hvis der opstår problemer. Ligeledes indbygges der servicetelefoner i billetautomater, således at passagererne kan komme i kontakt med en DSB-medarbejder eller ringe til alarmnummeret 112.

På tre stationer vil DSB lave forsøg med at få flere aktiviteter om aftenen, så der bliver mere liv på stationerne. Det kan være udlejning af lokaler til aftenskoler m.v., længere åbent i billetsalg og butikker og nye aktiviteter, f.eks. udlevering af postpakker i samarbejde med PostDanmark.

Oplysning og samarbejde

Til efteråret gennemfører DSB en kampagne i en lang række medier, der skal ændre især visse grupper af unges holdning til chikanerende adfærd og udøvelse af hærværk og grafitti.

Trafikministeren tager kontakt til kommunerne på Københavns Vestegn for at forbedre samarbejdet mellem DSB og kommunerne om at skabe tryghed på S-togsstationerne.



Hurtigere S-tog

De nye tog vil betyde, at tophastigheden vil stige fra 100 til 120 km i timen. Desuden vil de nye tog kunne accelerere hurtigere end de gamle. Det betyder, at rejsetiden kan forkortes med 10 - 12 pct.

For en person, der dagligt rejser til og fra arbejde mellem Hillerød og Københavns Hovedbanegård vil rejsetiden blive godt 4 minutter kortere hver vej.

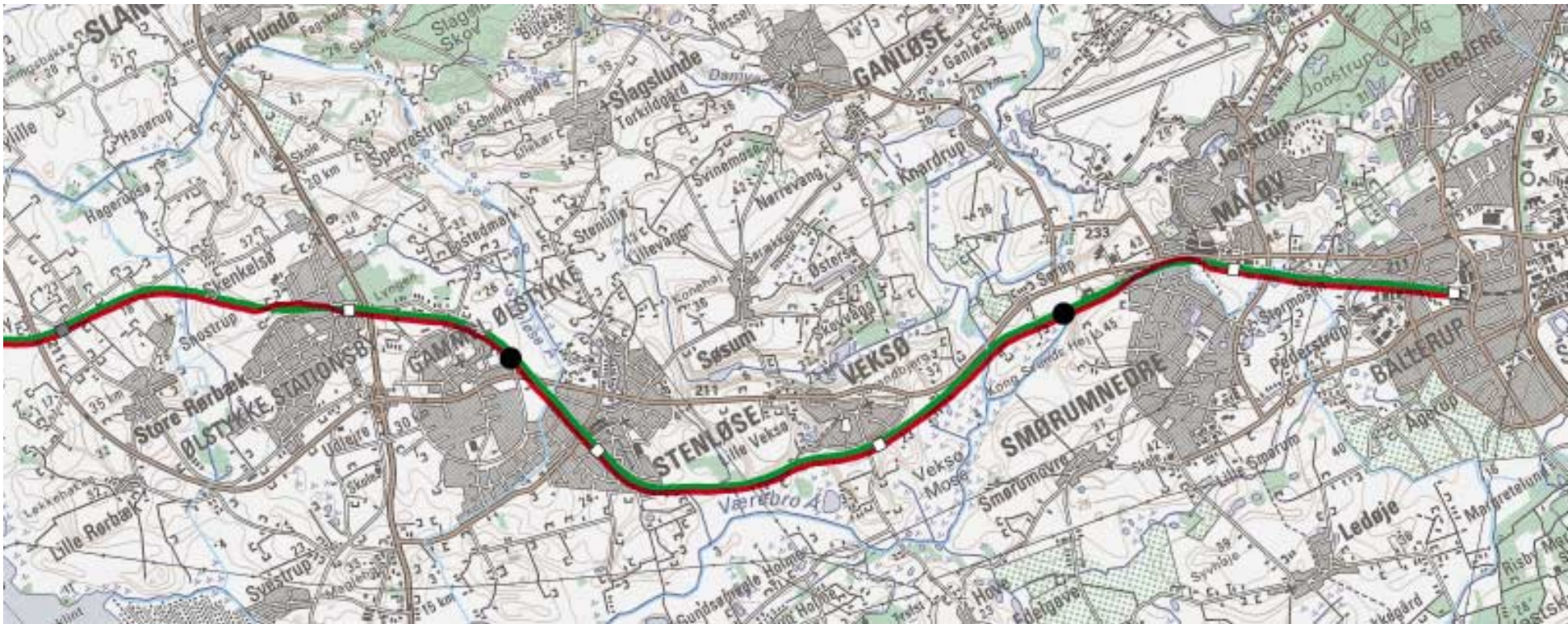
På årsbasis svarer det til en tidsbesparelse på ca. 30 timer – næsten en normal arbejdsuge.



De første 8 nye S-tog leveres frem til juni 1997. Fra 1999 til år 2005 leveres yderligere 112 nye togsæt.

I takt med de nye S-tog bliver leveret, bliver de sat i drift på de forskellige linier. Først når alle tog på en strækning er skiftet ud, kan køreplanen ændres, og rejsetiden sættes ned.

På S-togslinien mellem Køge og Hillerød planlægges de nye tog indsat først.



Frederikssundbanen

Som den eneste S-togstrækning er der kun ét spor mellem Ballerup og Frederikssund. Så her er det ikke muligt at køre med tilstrækkeligt mange tog til at dække behovet.

Derfor vil der blive bygget et ekstra spor på strækningen, der åbner i år 2002. Det giver mulighed for tog hvert 10. minut mod i dag hvert 20. minut. Samtidig åbnes der to nye stationer, den ene mellem Måløv og Veksø, og den anden øst for Gl. Ølstykke.

- Nyt spor
- Eksisterende spor
- Ny station

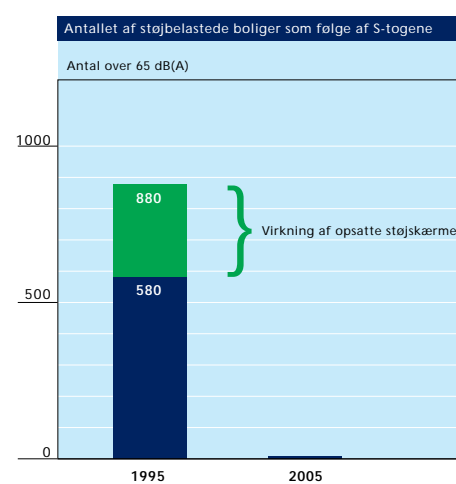
Mere miljøvenlige S-tog

Kollektiv trafik skal også være miljøvenlig.

Initiativerne på S-banen vil få flere til at bruge S-toget i stedet for at tage bilen. Det giver en miljøgevinst, fordi det forurener mindre at bruge S-toget end at køre i egen bil.

Denne miljøgevinst bliver endnu større med de nye S-tog. Her har hensynet til miljøet spillet en væsentlig rolle for udformningen af togene.

Støjbelastningen af boliger er et af trafikens største miljøproblemer. De mange naboer til S-banen vil få glæde af, at de nye S-tog støjer væsentligt mindre end de nuværende. Det forventes, at støjen mindskes med 10 dB(A). Det svarer til en halvering af støjniveaueet.



Støjskærme og de nye S-tog medfører så stor en støjreduktion, at alle boliger langs S-banen i år 2005 vil ligge under 65 dB(A).

I 1995 var ca. 880 boliger langs S-banen stærkt støjbelastede, d.v.s. udsat for et støjniveau på over 65 dB(A). Opsætning af støjskærme og indsætning af nye S-tog medfører så stor en støjreduktion, at alle boliger langs S-banen i år 2005 vil ligge under 65 dB(A). Derudover forventes kun 40 boliger at ligge mellem 60 og 65 dB(A).

De nye S-tog er også energieffektive. Selv om der er 1/3 flere sæder i toget, er vægten reduceret med 45 ton pr togsæt i forhold til de nuværende tog. Samtidig genbruges togenes bremseenergi.

Samlet set betyder det, at energiforbruget pr. kørt kilometer mindskes med ca 30 pct. Det svarer til en årlig besparelse på over 50 millioner kilowatt-timer – det samme som elforbruget i en stor dansk provinsby.

Endelig er der sket en miljøvurdering af alle materialer, som indgår i toget. Det betyder bl.a., at når toget engang skrottes, kan en væsentlig del af materialerne genbruges.



Udgivet af:
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K