

sådan løsning vil dog ikke kunne afhjælpe alle hærværksproblemer i de eksisterende S-tog, idet en S-togsstamme består af et varierende antal vogne uden gennemgang. I de nye S-tog er der imidlertid gennemgang i hele toget, hvorfor det ovenfor skitserede forslag ville få større effekt her.

Lokomotivfører mangel: DSB oplyser, at der ikke er nogen øjeblikkelig lokomotivfører mangel på S-banen, og dette forhold har heller ikke påvirket driften i januar og februar 1996. DSB anfører imidlertid, at man altid kan diskutere, hvilken driftssituation lokomotivførerstyrken skal dimensioneres efter. Det skal pointeres, at lokomotivførerne i lighed med andre personalegrupper – ikke mindst værkstedspersonalet – har udvist stor velvilje og fleksibilitet i bestræbelserne på at få S-togsdriften til at fungere så godt som muligt under det hårde vintervejr.

Eventuelle andre årsager, som påvirker driften: DSB oplyser, at man i 1995 anvendte 126 mio. kr. til vedligeholdelse af S-banenettet (drift og anlæg). Heraf vedrører 30 mio. kr. reinvesteringsopgaver, der er finansieret over anlægsbevillingen. DSB vurderer, at yderligere reinvesteringer i spor, signalanlæg og kørestrømsforsyning ville have en gavnlig indflydelse på S-togenes rettidighed.

Endelig anfører DSB, at en udbygning af S-togssporkapaciteten mellem Københavns Hovedbanegård og Dybbølsbro med et såkaldt 6. hovedspor mellem Københavns Hovedbanegård og Dybbølsbro ville kunne øge S-togsnetets robusthed. I retning fra Københavns Hovedbanegård mod Dybbølsbro er der således kun ét spor. Det kan oplyses, at et sådant projekt ikke indgår i rammeaftalen for DSB 1995-98, men at det vil kunne indgå i de kommende rammeaftaleforhandlinger, såfremt der er et ønske herom.

Spm. nr. S 1723

Til trafikministeren (19/3 96) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Vil ministeren til nærmere belysning af regulativet af S-togsdriften give en præcis opgørelse over samtlige planlagte afgang på Buddinge Station mellem kl. 7.00 og 9.00 i perioden fra og med mandag den 19. februar til og med fredag den 1. marts 1996 fordelt på

- rettidige togafgange (herunder forsinkelser under 2 minutter),
- forsinkelser på mere end 2 og mindre end 5 minutter,
- forsinkelser på mere end 5 minutter og
- udfald af togafgange?»

Svar (15/4 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Nedenfor er angivet antal afgående tog i morgenmyldretiden fra Buddinge Station i retning mod København:

Dato	Rettidig	2-5 min.	Mere end 5 min.	Aflyst
19.02	5	0	3	4
20.02	5	1	0	6
21.02	6	0	0	6
22.02	3	2	1	6
23.02	4	1	1	6
24.02	6	0	0	6
25.02	6	0	0	0
26.02	6	0	0	6
27.02	5	1	0	6
28.02	6	0	0	6
29.02	6	0	0	6
01.03	6	0	0	6

DSB har derudover oplyst, at fra den 20. februar 1996 og resten af den anførte periode var linie H+ aflyst på grund af vognmangel.

Spm. nr. S 1888

Til miljø- og energiministerens (3/4 96) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Hvilken betydning får Ørestaden for arter, der er optaget på listen for særligt beskyttelseskrævende planter og dyr (rødlisten)?«

Begrundelse

I forbindelse med kommuneplantillægget vedrørende Ørestaden er der udarbejdet en såkaldt miljøvurdering. Af denne fremgår det, at natur-