

Endelig har DSB på alle S-togsstationer samlet information og billetautomat på ét sted i såkaldte servicezoner. På billetautomaterne er der indbygget gratis servicetelefoner, så passagererne på alle tider af døgnet kan komme i kontakt med en DSB-medarbejder, ligesom der kan ringes direkte til alarmnummeret 112.

Som bekendt vedtog Folketingets Finansudvalg aktstykke 271 af 28. maj 1997, som indeholder en samlet tryghedspakke, der skal medvirke til at sikre borgerne større tryghed ved benyttelse af S-banen i aftentimerne.

Således vil jeg i 1997 og fremover skærpe indsatsen over for bekæmpelse af hærværk og graffiti samt foranledige at der iværksættes tryghedskabende foranstaltninger for at sikre en større grad af tryghed blandt S-togspassagererne.

Målsætningen er, bl.a., at der skal være S-togsrevisorer i alle S-tog efter kl. 19.00 og mere synligt politi.

Således vil der allerede i 1997 blive ansat yderligere 60 S-togsrevisorer og 60 S-togsrevisorassistenter.

S-togspolitipatruljen udvides fra de nuværende 6-8 fuldtidsansatte politibetjente til ca. 11-13 fuldtidsansatte politibetjente.

- Yderligere tiltag kan nævnes, herunder
- 140 flere servicemedarbejdere: herefter i alt 240 beskæftiget med vejledning og service
 - servicetelefoner i billetautomater
 - mere liv på stationer, bl.a. postudlevering, dagligvaresalg (Vanløse, Nordhavn og Herlev stationer i første fase)
 - videoovervågning på de mest udsatte stationer
 - kampagne mod chikanerende adfærd og udøvelse af hærværk og graffiti.

Som det fremgår af ovenstående, er der truffet en lang række af foranstaltninger for at bekæmpe S-togspassagerernes følelse af utryghed. Disse tiltag vil på sigt ligeledes have en afsmittende virkning på bekæmpelse af graffiti og hærværk og således reducere DSB's udgifter til afhjælpning heraf.

Spm. nr. S 2832

Til finansministeren (22/7 97) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren redegøre for, hvordan det vil påvirke minimetroens økonomi, at den planlagte station ved indenrigsterminalen i Københavns Lufthavn sløjfes?«

Svar (19/8 97)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Der vil kun være en begrænset forskel på metroens økonomi alt efter, om der anlægges én eller to stationer i lufthavnen.

Østamagerbaneselskabets accept af løsningen med én station i lufthavnen er da heller ikke økonomisk begrundet, men skyldes, at lufthavnens struktur ændres, jf. vedlagte notat fra Ørestadsselskabet Metrostation ved Københavns Lufthavn. (Ikke optrykt her).

Som det fremgår af notatet, vurderes det samlede antal påstigere i lufthavnen kun at blive marginalt mindre, såfremt der etableres én station ved Stationsterminalen i stedet for også at betjene den nuværende Indenrigsterminal.

Etableringen af én station i lufthavnen i stedet for to vil naturligvis spare anlægsomkostninger, men besparelsen er ikke af en størrelse, som kan begrunde opgivelsen af en station med et rimeligt passagertal. Strækningen imellem stationen ved Stationsterminalen og en station ved den nuværende Indenrigsterminal var forudsat udført som højbane. En almindelig station på en højbane koster 15-20 mill. kr., og der er ingen grund til, at stationen ved den nuværende Indenrigsterminal skulle koste mere end det. Hertil kommer banestrækningen imellem de to stationer på ca. 900 m. En normal højbane koster i gennemsnit 110 mill. kr. pr. km., svarende til 100 mill. kr. for strækningen imellem de to stationer. Dette tal må tages med det forbehold, at anlægget ikke er projekteret, og at strækningen er ganske kompliceret, fordi både lufthavnen og Øresundsforbindelsens anlæg i forvejen er etableret i området.

En løsning med kun én station i lufthavnen må således forventes økonomisk at være mere fordelagtig end en løsning med to stationer. Fordelen er dog så lille, at den ikke vil ændre mærkbart på metroens samlede økonomi.