

således allerede resulteret i en række justeringer af køreplanen og forøgelse af kapaciteten på visse togafgange og -strækninger.

DSB inddrager allerede interessenterne under forberedelsen af nye køreplaner, idet DSB's køreplansudkast sendes til de relevante samarbejdspartnere, dvs. amter, amtskommunale trafikskaber, kommuner, privatbaner og pendlerklubber. Køreplansudkastet er grundlaget for DSB's efterfølgende drøftelser med interessenterne.

I ca. 30 byer i hele landet har DSB etableret stationsråd, hvor bl.a. kommuner og erhvervsliv er repræsenteret. Blandt en række emner drøftes køreplanen også i dette forum. Som det sidste nye inviteres pendlerformændene også til at deltage her.

Konkret om Storebæltskøreplanen har der desuden i foråret 1997 været nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter for kommunerne langs banerne i Vestsjællands Amt og folketingspolitikere med henblik på at vurdere mulighederne for at forbedre togbetjeningen i myldretiden på nordvestbanen. Dette arbejde resulterede i, at der blev indsat yderligere ét myldretidstog fra København til Kalundborg.

En tilsvarende arbejdsgruppe er nedsat i efteråret 1997 med repræsentation af pendlerformændene fra Lejre Kommune, Hvalsø Kommune, Trafikministeriet og DSB. Arbejdsgruppen skal vurdere mulighederne for at forbedre betjeningen af Lejre og Hvalsø Stationer.

Samarbejdet i lokalsamfundene har desuden resulteret i afholdelse af trafikkonferencer. I 1997 er der bl.a. afholdt konferencer i både Vestsjællands og Storstrøms Amt.

Om pendlerklubberne kan jeg oplyse, at de første klubber blev oprettet i slutningen af 1970'erne på initiativ af pendlere, der ønskede en bedre dialog med DSB. DSB har bakket op om oprettelse af klubberne, og i dag findes der 42 af dem over hele landet. Samarbejdet omhandler udveksling af informationer mellem pendlere og DSB. Pendlernes kan give værdifuld information til DSB, f.eks. om nye mødetider på store arbejdspladser eller om forhold, der i øvrigt giver anledning til et ændret rejsemønster. DSB kan informere om aktuelle nyheder og ændringer samt om baggrunden for den planlægning, som pendlernes oplever resultatet af i dagligdagen. DSB har således løbende en dialog med de daglige brugere.

Det kan dertil oplyses, at DSB den 21.-22. november i år, altså i dag og i morgen, afholder

pendlertræf. I programmet er bl.a. afsat tid til at høre om pendlernes erfaringer med de mange ændringer i de nye køreplaner. De synspunkter, der fremkommer her, vil DSB bruge konstruktivt i udformning af kommende køreplaner.

Ved planlægning af Storebæltskøreplanen havde DSB drøftelser med amter, trafikskaber, kommuner og pendlerklubber, og DSB har på en række områder været i stand til at imødekomme bl.a. pendlernes ønsker; men det har ikke været muligt at imødekomme alle.

Bl.a. har der været fremsat ønske om flere hurtige myldretidstog på nordvest- og sydbanen. Den utilstrækkelige kapacitet på strækningen mellem København og Ringsted har været den væsentligste barriere for, at DSB har kunnet imødekomme disse ønsker. Det skal i den forbindelse fremhæves, at køreplanen for nordvestbanen er blevet til i samarbejde mellem DSB og VT.

På baggrund af drøftelserne med interessenterne er det DSB's opgave at beslutte og indarbejde de ændringsforslag, der giver den bedste køreplan for de fleste kunder. Den endelige køreplan indeholder en lang række kompromiser og prioriteringer, og det er DSB's opfattelse, at den løbende dialog med interessenterne giver den fleksibilitet, der er nødvendig.

Amtsrådsforeningen har på vegne af trafikskaberne oplyst, at der efter foreningens opfattelse ikke er behov for at formalisere høring af kunder i forbindelse med udarbejdelse af køreplaner. Dette begrundes bl.a. med, at kunderne allerede i dag inddrages bredt i køreplanlægningen i mange af trafikskaberne. Som eksempel kan nævnes Vejle Amts Trafikskaber, som i august-september via opslag i busser og annoncer indkaldte forslag fra brugerne til køreplanen.

På baggrund af dette samt høring af entreprenører, kommuner og skoler udarbejdes et første udkast til køreplan. Dette udkast fremlægges til offentlig høring på biblioteker, rutebilstationer og kommunerne. Udkastet kan også rekvireres direkte fra trafikskabet. Kunderne kan herefter komme med indsigelser og ændringsforslag til første udkast. På denne baggrund udformes den endelige køreplan. Hertil skal føjes, at erfaringerne og budskaberne fra trafikskabets kundemålinger naturligt også bidrager til udformning af køreplanen.

Gennemgang af proceduren for udarbejdelse af den nuværende køreplan viser, at der gøres et betydeligt arbejde af DSB for at indsamle og