

Begrundelse

Ifølge oplysninger i Jydske Vestkysten den 10. december 1997 har Banestyrelsen flere gange gjort DSB opmærksom på, at den nuværende køreplan aldrig nogensinde kunne levere »tog til tiden«.

Svar (5/1 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

DSB oplyser, at udarbejdelsen af den nuværende køreplan (K97 vinter) som altid er sket i tæt dialog med Banestyrelsens Trafikafdeling, og at alle køreplaner i denne forbindelse er blevet gennemgået minutløst.

I forbindelse med gennemgangen af køreplanen er der fra Banestyrelsens side blevet rejst krav om en række større eller mindre ændringer til køreplanen, ændringer der på nær 3 områder alle er blevet indarbejdet i køreplanen. På disse tre områder har DSB i samarbejde med Banestyrelsen i stedet valgt at imødekomme kritikken på anden vis:

Banestyrelsen har påpeget mangel på robusthed i køreplanen på strækningen mellem Vejle og Herning, hvor DSB har ønsket at sikre gode forbindelser til og fra InterCitysystemet. DSB har derfor accepteret de særlige disponeringsregler, som Banestyrelsen har foreslået, til imødegåelse af, at opståede forsinkelser ikke breder sig.

På Nordvestbanen har DSB, for at sikre gode skifteforbindelser til og fra Catlink, fundet det nødvendigt med en stram køreplan, og DSB har også på dette område været enig med Banestyrelsen om at efterleve de specielle disponeringsregler, som Banestyrelsen har udarbejdet. DSB gennemfører aktuelt – i samarbejde med Banestyrelsen – en analyse af regulariteten på Nordvestbanen. Analysen skal afdække årsagerne til de mange forsinkelser. DSB er villig til med kort varsel at ændre køreplanens struktur, såfremt den skulle vise sig for stram.

Banestyrelsen påpegede endvidere, at køreplanen var for stram for 2 lyntogspar på hverdage mellem København og Århus, idet den overskudstid, der normalt indlægges til at opsamle forsinkelser undervejs, ikke blev anset for at være tilstrækkelig. DSB vurderede, at der var tale om et stærkt afgrænset problem, og at køreplanen, såfremt kritikken viser sig at være berettiget, kan ændres. Det har ikke siden køre-

planens ikrafttræden været muligt at sandsynliggøre, at den manglende overskudstid har været medvirkende til en forringet regularitet for disse 4 tog, men lyntogenes høje prioritering gør, at selv mindre forsinkelser kan have negativ effekt for de mange omkringliggende regional- og ICtog.

Spm. nr. S 787

Til trafikministeren (11/12 97) af:

Jan Kørpe Christensen (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvilke konsekvenser oplysningerne om, at Banestyrelsen mange gange har gjort DSB opmærksom på, at den nuværende køreplan aldrig nogensinde kunne levere tog til tiden, får, samt hvilke garantier ministeren kan give for, at danskerne igen kan være sikre på, at togene overholder køreplanerne?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 786.

Svar (5/1 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Både i DSB og i Banestyrelsen arbejdes der for øjeblikket målrettet mod en forbedring af regulariteten og DSB og Banestyrelsen har i fællesskab identificeret en række indsatsområder, som skal sikre dette.

Jeg henviser i øvrigt til mit svar på spørgsmål nr. S 786.

Spm. nr. S 788

Til trafikministeren (11/12 97) af:

Jan Kørpe Christensen (FP):

»Vil ministeren oplyse, om ministeren har været vidende om Banestyrelsens mange advarsler til DSB, hvori styrelsen gjorde opmærksom på, at den nuværende køreplan aldrig nogensinde kunne sikre tog til tiden og i bekræftende fald, hvorfor ministeren ikke har orienteret Folketin-