

Etablering af dobbeltspor er meget kostbart. Det sker kun, hvis der er et så stort behov for den ekstra kapacitet, som et ekstra spor medfører, at investeringen skønnes samfundsøkonomisk rentabel.

En forbedring af sikkerheden kan ske ved at indføre det automatiske togkontrolsystem, ATC, på flere strækninger. I første omgang står hovedbanenettet, hvor den høje hastighed og trafiktæthed nødvendiggør ATC, højest på prioriteringslisten.

Det er planen, at de sekundære baner (regionalbanerne og lokalbanerne) som hovedregel skal udstyres med et teknisk enklere togstop-system, der nu udvikles i samarbejde mellem Banestyrelsen, Jernbanetilsynet og privatbanerne.

Det indebærer, at Banestyrelsens strækninger på sigt vil være udstyret med enten ATC, det kommende togstop-system eller være uden særligt system. Beslutningen af udstyrsniveau træffes på grundlag af faktorer som strækningens hastighed, trafiktæthed og passagerantal.

På den baggrund kan det oplyses, at de tættest trafikerede regionalbanestrækninger (København-Helsingør, Ringsted-Nykøbing Falster og Roskilde-Holbæk) er normeret med ATC. København-Helsingør og Ringsted-Nykøbing Falster har allerede fået det. På strækningen Roskilde-Holbæk forventes ATC-systemet taget i brug i løbet af 1 års tid.

succes. Den giver ikke alene en betryggende garanti for de rejsende, som af den ene eller anden grund føler sig mindre godt behandlet, men er også en indirekte garanti for, at DSB bliver tvunget til at tage sig sammen for at få togene til at afgå til tiden.

#### Svar (26/1 98)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Den tanke om en servicegaranti, der har været fremsat fra DSB's side er interessant, og den vidner om, at der i DSB arbejdes bevidst på at forbedre service og forholdet til kunderne. Det er jeg tilfreds med. Jeg finder, at den nuværende praksis, hvor DSB godtgør taxiudgifter i forbindelse med visse typer af forsinkelser osv. og i øvrigt kulancemæssigt yder kunderne kompensation for væsentlige kvalitetsbrist er fornuftig.

Mere vidtgående tilsagn – betalingsordninger – forekommer imidlertid vanskeligere i lyset af de meget knappe bevillinger til den kollektive trafik og det forhold, at en sådan garanti formentlig ville nødvendiggøre et bekosteligt system for registrering af det leverede produkt i hvert enkelt tilfælde.

Arbejdet med tiltag til forbedring af DSB's service – herunder regularitet – fortsætter. Heri indgår fortsat også tanken om ordninger, der sikrer kunderne den service, der er stillet i udsigt.

#### Spm. nr. S 1001

Til trafikministeren (7/1 98) af:

**Ole Donner (DF):**

»Vil ministeren sørge for, at DSB indfører den servicegaranti, som DSB's intercitychef skitserede i december 1997?«

#### Begrundelse

Det er ønskeligt, at ministeren skærer igennem den uenighed, der er opstået i DSB's øverste ledelse i forbindelse med erstatninger ved forsinkelser. Den ene dag fortæller DSB's intercitychef, at der i 1998 skal opstilles servicegarantier med kontant erstatning til kunderne, den næste dag fortæller DSB's generaldirektør det modsatte. Servicegaranti er i andre lande indført med

#### Spm. nr. S 1022

Til justitsministeren (9/1 98) af:

**Tove Fergo (V):**

»Hvad vil ministeren foretage sig for at standse graffitihærværket, og er det overvejet at indføre en kontrol med salget af de anvendte farvespraydåser?«

#### Begrundelse

Graffiti er et hærværk, der navnlig i det sidste år har bredt sig yderligere. Visse område af f.eks. København er så skæmmet deraf, at man finder det for hver 10 meter. Det er påmalet alt, husfacader, gadedøre, mure, plankeværker, lys-