

sådanne oplysninger. Jeg er i øvrigt ikke bekendt, at dansk forvaltningsret skulle indeholde et princip om, at der skal gives skriftlig bekræftelse på alle telefonsamtaler.

Det beror på indholdet af nationale regler, hvorvidt der i forbindelsen med videregivelse af oplysninger skal eller bør gøres notat herom.

Spm. nr. S 535

Til trafikministeren (3/6 98) af:

Ole Donner (DF):

»Hvilke konkrete begrundelser, økonomiske overvejelser og trafikprognoser ligger der i DSB til grund for, at man med sommerkøreplanens ikrafttræden har indført 10-minutters S-togsdrift på strækningen fra Hellerup til Klampenborg?«

Begrundelse

Med sommerkøreplanens ikrafttræden den 24. maj d.å. blev der på ovennævnte strækning indført 10-minutters drift mod tidligere 20-minutters drift – altså en fordobling af kørslen på strækningen.

Spørgeren efterlyser de begrundelser, der har fået DSB til at foretage udvidelsen på denne strækning. En fordobling af kørslen på strækningen må være velbegrundet og bygge på solide trafikprognoser, ligesom økonomiske overvejelser må indgå med betydelig vægt i bedømmelsen af, om en fordobling af kørslen er rentabel.

Svar (16/6 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

DSB oplyser, at der i en årrække har været et faldende passagerantal på strækningen Hellerup-Klampenborg.

DSB arbejder kontinuerligt på at forbedre togprodukterne og dermed tiltrække flere passagerer til togene og den kollektive trafik. Alle erfaringer viser, at en tæt frekvens har høj prioritet for brugerne af den kollektive trafik, og det er således også DSB's erfaring, at en udvidelse af S-togsdriften fra 20-minutters drift til 10-minutters drift kan tiltrække mange nye

kunder. DSB har derfor et ønske om så vidt muligt at køre 10-minutters drift på alle S-togsstrækninger.

Før køreplansskiftet den 24. maj 1998 var strækningerne Hellerup-Klampenborg og Ballerup-Frederikssund de eneste S-togsstrækninger, der endnu ikke havde 10-minutters drift i dagtimerne. For så vidt angår strækningen Ballerup-Frederikssund er 10-minutters drift først mulig fra 2002, når 2. sporet til Frederikssund er etableret.

Derimod var der mulighed for at udvide driften til 10-minutters frekvens på strækningen Hellerup-Klampenborg i dagtimerne (mafre fra cirka 5.00-18.30 og lø-sø, hlgd fra cirka 10.00-18.30) ved at føre linie F fra Vanløse videre til Klampenborg. Hermed skabes samtidig direkte forbindelse mellem områderne Vanløse/Nørrebro og Klampenborg. DSB forventer derfor at få flere passagerer, samtidig med at den direkte forbindelse giver forbedrede forhold for de nuværende passagerer, der tidligere har måttet skifte tog i Hellerup.

Reelt er der tale om knap en fordobling af kørslen i dagtimerne på strækningen Hellerup-Klampenborg, idet en del af togene før køreplansskiftet måtte køre tomme til og fra Klampenborg, da de har depot på Klampenborg station. Hertil kommer, at linie E i mange weekender, navnlig i sommerhalvåret, er blevet videreført fra Hellerup til Klampenborg.

Køreplansudvidelsen og det dermed forbedrede produktudbud har derfor kunnet gennemføres for en relativ beskedent merudgift, og det er DSB's opfattelse, at langt hovedparten af kunderne og de potentielle kunder på strækningen Vanløse-Hellerup-Klampenborg hilser udvidelsen med glæde.

Spm. nr. S 536

Til trafikministeren (3/6 98) af:

Ole Donner (DF):

»Vil ministeren foretage en trafiktælling på strækningen fra Hellerup til Klampenborg (herunder stationerne Charlottenlund og Ordrup) med det formål at få klarlagt, om den fordobling af S-tog, som DSB har iværksat fra den 24. maj d.å., underbygges af en stigning i passagerantallet, og i fald en sådan tælling skulle fastslå, at stigningen i passagerantallet på strækningen