

Den 7. juli 1998 gjorde Beredskabsstyrelsen således Banestyrelsen opmærksom på, at det ville være hensigtsmæssigt at justere alarmerne. Banestyrelsen vil på denne baggrund foretage en justering af alarmerne efter en nærmere drøftelse med Beredskabsstyrelsen.

Banestyrelsen oplyser herudover, at der altid sørges for passende ventilation i tunnelen, når der er personale i denne, og at ventilationen i passagertogene ved gennemkørsel af tunnelen foregår ved recirkulation af luften i disse. Endelig ville togtrafikken blive standset, såfremt der skulle opstå den situation, at mængden af gasser overstiger de til enhver tid fastsatte grænseværdier, indtil de nævnte stoffer er blevet fjernet ved ventilation.

#### Spm. nr. S 913

Til trafikministeren (21/7 98) af:

**Klaus Kjær (DF):**

»Hvad agter ministeren at gøre for at sikre, at pendlere på Sjælland rammes af så få forsinkelser med DSB som muligt?«

#### Begrundelse

DSB varsler nu igen forsinkelser. Denne gang rammes pendlere på Sjælland helt frem til år 2000 på grund af overbelastning på Københavns Hovedbanegård. Årsagen er dårlig trafikplanlægning.

Pendlere er DSB's trofaste kunder, og de skal sikres en langt bedre betjening end i dag, hvor mellem 20 og 30 pct. af togene om eftermiddagen er forsinkede.

Hvis belastningen på Københavns Hovedbanegård virkelig er så stor som DSB siger, kunne man f.eks. udnytte banegården i Høje Tåstrup noget mere. Det var netop det, der var meningen, da den blev bygget, men intentionerne er aldrig rigtig blevet til noget.

DSB har tilsyneladende et udtømmeligt lager af undskyldninger for, at der ikke er tog til tiden. Så er der det ene i vejen – så er der det andet.

Pendlere rejser frem og tilbage for at passe deres arbejde. Derfor går det også ud over virksomhederne, når der er forsinkelser. Det kan ingen være tjent med.

Tusinder af mennesker på Sjælland kører hver dag frem og tilbage. De skal ikke lades i stikken på grund af dårlig trafikplanlægning.

#### Svar (4/8 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg er enig med spørgeren i, at det er vigtigt at sikre pendlere, – de daglige brugere af jernbanen – optimale vilkår ikke bare på Sjælland, men i hele landet.

Jeg er også opmærksom på det problem, der er på strækningen mellem Roskilde Station og Østerport Station i morgen- og eftermiddagstimerne. Banestyrelsen har oplyst, at kapaciteten udnyttes maksimalt på strækningen på disse tidspunkter. Det betyder, at den tidsmæssige afstand mellem togene er så lille, at en forsinkelse for blot et enkelt tog kan påvirke et større antal tog.

Folketinget har derfor også vedtaget lov nr. 343 af 20. maj 1997, der bemyndiger Banestyrelsen til at projektere en udvidelse af kapaciteten mellem København og Ringsted ved at udvide antallet af spor fra 2 til 4.

Indtil denne udvidelse kan være gennemført påregnes mindre kapacitetsudvidende aktiviteter gennemført til afhjælpning af problemerne.

Jeg har således netop den 15. juli i år fået Finansudvalgets tilslutning til, at Banestyrelsen kan omdisponere 200 mio. kr. af anlægsbevillingerne i årene 1998 – 2000 til en lang række mindre tiltag, der vil forbedre forholdene på strækningen.

Banestyrelsen har således oplyst, at der vil blive foretaget forbedringer af ind- og udkørselsforholdene på stationerne, ændringer af eksisterende perroner og etablering af nye samt forbedringer af sikkerhedssystemerne. De første forbedringer vil være gennemført med udgangen af 1998.

Herudover kan jeg oplyse, at der i DSB – også med henblik på at forbedre regulariteten og koordineringen af togdriften – er taget initiativ til etablering af en selvstændig Trafikafdeling, hvor alle DSB's opgaver i relation til trafikafviklingen er samlet. Dermed er der etableret én kontaktflade til Banestyrelsen.

DSB har desuden oplyst, at i maj måned blev regulariteten først og fremmest påvirket i negativ retning af et afsporet godstog, som ødelagde 2,5 km spor mellem Slagelse og Korsør.