

**Spm. nr. S 2378**

Til trafikministeren (9/4 01) af:

**Brian Mikkelsen (KF):**

»Vil ministeren oplyse, hvor mange forsinkelser der er uden for myldretiden på strækningen fra Slagelse til København samt fra København til Slagelse, og samtidig angive, hvor lang tid disse forsinkelser rent faktisk drejer sig om, og hvad vil ministeren gøre for at fastholde pendlere på strækningen?«

**Svar (23/4 01)**

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

DSB har udarbejdet vedlagte skemaer, heraf fremgår det hvor mange forsinkelser, der har været i perioden 1. marts til 8. april 2001 i begge retninger på strækningen København – Slagelse. Det fremgår desuden, hvor lang tid det drejer sig om. Skemaet omfatter såvel forsinkelser i som uden for myldretiden. (Se spm. nr. S 2377).

Det skal dog tilføjes, at DSB har oplyst, at i perioden 1. marts til 8. april 2001, som skemaet omfatter, har Banestyrelsen i 3 weekender i marts måned 2001 foretaget udveksling af spor-skifter i Hvidovre Fjern, som ligger mellem Valby og Hvidovre. Dette sporarbejde har haft store konsekvenser for togenes rettidighed på strækningen.

Af kontrakten mellem DSB og Trafikministeriet om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2000-2004 fremgår det, at DSB er forpligtet til at overholde et minimumskrav for regulariteten på 90 % rettidige tog. Kriteriet for rettidighed er, at toget højst må være forsinket 5 minutter i forhold til gældende køreplan.

DSB betaler bøde til Trafikministeriet, hvis DSB ikke realiserer det af Trafikministeriet fastsatte minimumskrav for rettidige tog, den årlige bøde kan dog maksimalt udgøre 20 mio. kr.

Som det ses af skemaerne, leves der i »pendlerperioderne« stort set op til dette krav, men det er naturligvis ikke tilfredsstillende, når der er kvalitetsbrist.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvad jeg vil gøre for at fastholde pendlere på strækningen, kan jeg sige, at investeringerne i tilknytning til finansloven 2001 og den politisk aftale om at styrke jernbaneområdet 2000-2004 fra november 1999 indebærer, at der politisk er skabt rammer for en positiv udvikling på jernbaneområdet. I

de kommende år vil der blandt andet ske følgende forbedringer:

- Betydelig forbedring af vedligeholdelsesindsatsen især på baneområdet med et bevilningsløft på 530 mio. kr. årligt samt 100 mio. kr. årligt i puljemidler.
- Forbedring af den kollektive trafikbetjening i og omkring de største bycentre.
- DSB gives mulighed for at gennemføre en markant serviceforbedring ved køb af nye tog m.v. for ca. 15 mia. kr. frem til 2006.

Der er således skabt rammer for forbedringer på jernbaneområdet, som også kommer pendlere til gode, men det er jo ifølge sagens natur ikke noget, der påvirker forholdene fra den ene dag til den anden.

**Spm. nr. S 2379**

Til trafikministeren (9/4 01) af:

**Brian Mikkelsen (KF):**

»Kan ministeren oplyse, om DSB har igangsat projekter, der har til formål at forbedre situationen i forhold til de mange forsinkelser, der gang på gang opleves, når man kører med DSB?«

**Svar (23/4 01)**

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

DSB har oplyst, at følgende forbedringer er gennemført eller bliver gennemført i forbindelse med køreplansskiftet den 17. juni 2001:

- Den lejede schweiziske togstamme, der består af toetagers materiel og to lokomotiver, bliver fra køreplansskiftet erstattet med en togstamme af det mere driftsikre og kendte materiel af typen IR4, hvilket vil påvirke regulariteten positivt.
- Myldretidstog mellem København og Slagelse, som fremføres af ældre rødt materiel, der er lokomotivtrukket, erstattes i muligt omfang også med det mere driftsikre IR4 materiel.
- Der er igangsat tiltag, der skal forbedre lokomotivernes driftsstabilitet og dermed medvirke til en bedre regularitet.
- Med virkning fra den 18. april 2001, er sporbenyttelserne i spor 7 og 8 på Københavns Hovedbanegård ændret, så der opnås en