

Svar (30/4 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Siden Øresundsbroens åbning i juli 2000 har der i perioder været en utilfredsstillende regularitet på togsystemet over Øresund, som også indbefatter Kystbanen. Problemerne har især været mærkbare lige efter broens åbning og efter udvidelserne af togsystemet fra Malmø til bl.a. Helsingborg i 2001 og senest til Gøteborg, Kalmar og Kristiansstad i januar 2002.

Det har været kendetegnende, at regulariteten er blevet forværret i forbindelse med ændringer af trafikken. Det gælder eksempelvis i forbindelse med de nævnte udvidelser af togsystemet på svensk side. Det er også kendetegnende, at det efter en indkøringsperiode er lykkedes at forbedre stabiliteten i driften. Det skyldes ikke mindst, at man fra DSB's side har gjort en meget stor indsats for løbende at forbedre regulariteten.

Men regulariteten på Kystbanen har ikke været tilfredsstillende gennem de sidste par år. Årsagen til problemerne er blandt andet indsættelse af de helt nye Øresundstogtogsæt, som er specielt konstrueret til at kunne køre på både det danske og det svenske jernbanenet. Der har kun været en relativt begrænset prøveperiode til rådighed, inden de nye tog blev sat i drift. DSB oplyser, at det sidste togsæt forventes leveret d. 25. april 2002. Der er grund til at forvente, at antallet af fejl på togsættene fremover vil blive klart reduceret. Det kan i øvrigt nævnes, at DSB har fået en kompensation fra leverandøren af Øresundstogene.

Med de udvidelser af trafikken, der er blevet gennemført på svensk side senest i januar 2002, er der skabt gode forbindelser mellem den danske side af Øresundsregionen og store dele af det sydlige Sverige. Den integrerede trafik stiller samtidig større krav til stabilitet i driftsafviklingen. For at imødegå forsinkelser og aflysninger i dette system er der blandt andet taget beslutning om at placere reservetogsæt, der kan indsættes med kort varsel i Helsingør, Østerport og Malmø.

På infrastrukturensiden bliver der også gennemført forbedringer med henblik på at forbedre driften på Kystbanen. Banestyrelsen gennemfører i øjeblikket det såkaldte LOKO-projekt, som har til formål at forøge kapaciteten på strækningen København H-Østerport. Når den igangværende del af projektet er afsluttet i maj 2002, vil den centrale strækning være betydeligt

mindre sårbar over for uregelmæssigheder i driften. LOKO-projektet afsluttes endeligt i 2004. Det kan desværre ikke udelukkes, at anlægsarbejderne frem til 2004 af og til vil få indflydelse på trafikafviklingen.

Om den aktuelle status for trafikken på Kystbanen oplyser DSB, at regulariteten siden januar 2002 har ligget mellem 86% og 91% med en tendens til en gradvist forbedret regularitet i løbet af disse måneder. Regulariteten har typisk været lidt bedre end gennemsnitligt i myldretiden om morgenen og lidt ringere end gennemsnitligt i myldretiden om eftermiddagen.

Både DSB, Banestyrelsen og jeg vil fortsat have opmærksomhed på Kystbanen, og det vil være tilfældet indtil driften på Kystbanen gennem en længere periode har været helt stabil. En stabil drift på Kystbanen sikres primært ved løbende at være opmærksom på, at såvel infrastrukturen som togdriften fungerer bedst muligt – herunder samarbejdet med den svenske side. Der findes desværre ikke, som spørgeren antyder, »gennemarbejdede modeller til en varig løsning på problemet«. Jeg har imidlertid anmodet DSB og Banestyrelsen om en uddybende redegørelse for problemerne på Kystbanen og i Øresundstrafikken, herunder forventningerne til den fremtidige regularitet og eventuelle forslag til, hvordan den utilfredsstillende togdrift kan forbedres.

Spm. nr. S 1691

Til miljøministeren (12/4 02) af:

Jørn Jespersen (SF):

»Hvorfor har ministeren stoppet den danske indsats mod det ekstremt sundheds- og miljøskadelige stof dioxin, og hvilke lande mener ministeren skal overtage Danmarks hidtidige indsats på det internationale område?«

Svar (6/5 02)

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg har ikke stoppet indsatsen mod dioxin. Hverken på det nationale eller internationale område. Derfor mener jeg heller ikke, at andre lande skal overtage Danmarks indsats på internationale område. Vi skal stadigvæk arbejde for, at dioxinmissioner nedbringes globalt, hvilket