

Den fg. forsvarsminister (*Erling Jensen*):

Jeg er overordentlig glad for hr. Kurt Brauers sidste og meget positive bemærkning, som jeg tror vi er aldeles enige i. Hvis Christianiaudvalget har behov for oplysninger, det ikke hidtil har modtaget, så skal jeg orientere min kollega herom og sørge for, at det får dem i hænde.

Ellers skal jeg henvise til, at der i denne tid og gennem temmelig lang tid har været løbende, fornuftige, grundige forhandlinger med alle implicerede myndigheder, og jeg føler mig overbevist om, at disse forhandlinger har det hovedsigte og også vil få den løsning, som hr. Kurt Brauer efterspørger, nemlig en fornuftig, afbalanceret afslutning på denne sag.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Skriftligt besvarede spørgsmål.

Af *Dohrmann* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (13/10 75):

„Finder ministeren det rimeligt, at togpassagerer til Sønderjylland, der på hverdage benytter DSB, ved togafgange fra København efter kl. 19 ikke kan komme længere sydpå end til Fredericia?“

(Spm. nr. 40).

Begrundelse.

Gennem kostbare annoncer m. m. opfordres folk til at benytte de kollektive trafikmidler. En af forudsætningerne for, at kampagnen overhovedet skal have nogen mening, må være, at DSB så også forsøger at tilrettelægge sit program, således at publikum kan være tjent med det. For Sønderjyllands vedkommende er det aldeles utilfredsstillende, at togafgange fra København efter kl. 19 på hverdage ingen forbindelse har sydpå, således at Fredericia bliver endestation. Hvad dette indebærer for det sønderjyske publikum, kan ministeren sikkert tænke sig til, men det bør dog tilføjes, at mange passagerer, herunder også soldater til de sønderjyske garnisoner, har haft en ekstraudgift til taxa på op til 200 kr. I betragtning af de beløb, der bliver anvendt til den sjællandske regionaltrafik, synes det indlysende, at der finder en forfordeling

sted, ligesom DSBs såkaldte rationaliseringer nok nærmere må betegnes som indskrænkninger i provinsen.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (13/11 75):

Ved tilrettelæggelsen af Ic-systemet, som fra køreplan K 74 har dannet rygraden i jernbanetrafikken mellem landsdelene, var DSB tilbageholdende med på almindelige hverdage at etablere forbindelser med afgang fra København så sent, at passagererne først kunne nå frem til bestemmelsesstationen efter midnat. Sådanne sene tog er erfaringsmæssigt kun lidt efterspurgt og ydermere meget omkostningskrævende, idet lønudgiften netop i de sene aftentimer er særlig tyngende.

I princippet er seneste afgang fra København til Jylland kl. 20, men der kan med denne afgang kun opnås direkte forbindelse til enkelte af de større destinationer, nemlig Århus — men ikke nord herfor — Kolding og Esbjerg, men ikke syd for Kolding eller nord for Esbjerg. Dagens sidste Ic-tog fra København kl. 21 tager navnlig sigte på betjeningen af Fyn (Odense an kl. 23.55), men videreføres af materieltekniske grunde til Fredericia.

I indeværende køreplan kører det sidste gennemgående tog Fredericia-Padborg på mandage-fredage fra Fredericia kl. 22.44 med ankomst til Padborg kl. 0.06. Toget har i Fredericia forbindelse bl. a. fra Ic-toget fra København kl. 19, og det har ved afgang fra Fredericia normalt kun ca. 20-40 passagerer, hvoraf ca. 5-10 ankommer med Ic-toget fra Sjælland og Fyn. Passagertallet falder allerede fra Kolding, og syd for Vojens er der sjældent mere end ca. 10-15 passagerer.

Det er karakteristisk for de meget sene aftentog, at de på hverdage og navnlig i Jylland har en meget svag benyttelse. Et evt. endnu senere tog måtte ventes at få en så dårlig benyttelse, at udgifterne ved kørslen ville stå i et urimeligt forhold til trafikbehovet. På søndage, hvor passagertallet er væsentlig større, er der indlagt tog fra Fredericia til Sønderjylland en time senere, dvs. med forbindelse fra København kl. 20.

Med Ic-tog fra København kl. 20, der har en gennemgående togdel over Kolding til Esbjerg, er der dog også på hverdage forbin-