

dækket rimeligt ind (Næstved Tidende den 21. november 1996).

På strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Korsør (Vestbanen) indebærer den væsentligste ændring i den kommende køreplan reducerede rejsetider. For nogle af myldretidstogene vil rejsetiden blive reduceret med 10-13 minutter og tilsvarende rejsetidsreduktioner opnås uden for myldretiderne og i weekender.

Ud over de her nævnte ændringer vil der ske en række mindre minutjusteringer og andre tilpasninger af køreplanen.

Spm. nr. S 1553

Til trafikministeren (27/2 97) af:

Ester Larsen (V):

»Vil ministeren redegøre for, i hvor høj grad DSB's daglige faste kunder på Sjælland er blevet tilgodeset i sommerkøreplanen 1997 i forhold til f.eks. rejsende mellem landsdelene, som mindre hyppigt rejser med tog?«

Svar (13/3 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Der henvises til mit svar på spørgsmål S 1552. I tilknytning hertil kan jeg oplyse, at DSB forventer, at det årlige passagertal mellem landsdelene vil stige fra ca. 4,6 mio. rejser til ca. 8,0 mio., når Storebæltsforbindelsen tages i brug. Det årlige antal rejser til/fra hovedstadsområdet på Sydbanen, Nordvestbanen og Vestbanen udgør henholdsvis ca. 2,2 mio., 2,0 mio. og 2,4 mio. rejser.

Spm. nr. S 1554

Til trafikministeren (27/2 97) af:

Ester Larsen (V):

»Vil ministeren redegøre for, hvorledes DSB's faste daglige kunder generelt prioriteres i forhold til rejsende mellem landsdelene, når der lægges nye køreplaner?«

Svar (13/3 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

DSB oplyser, at den overordnede målsætning i det meget komplekse køreplansarbejde er i størst muligt omfang at tilgodese kundernes krav til togbetjeningen. Det er dog ikke altid muligt at gennemføre den mest optimale løsning for alle kunder. Dette skyldes bl.a. de infrastruktur-mæssige forhold, hvoraf den væsentligste barriere for pendlertrafikken på Sjælland udgøres af den utilstrækkelige kapacitet på strækningen mellem København og Roskilde.

Spm. nr. S 1555

Til trafikministeren (27/2 97) af:

Ester Larsen (V):

»Mener ministeren, at regionaltogsbetjeningen af det nordvest- og sydsjællandske område er tilfredsstillende, eller vil ministeren tage initiativ til at forbedre forholdene for DSB's faste daglige kunder i disse områder med flere afgang og bedre materiel?«

Svar (13/3 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Idet jeg tillader mig at henvise til mit svar på spørgsmål S 1554 kan jeg tilføje, at netop de kapacitetsmæssige forhold på strækningen mellem København og Roskilde ikke gør det muligt for DSB at indsætte flere tog til betjening af den sjællandske togtrafik i myldretiderne. Jeg kan dog nævne, at jeg i denne folketingssamling fremsætter forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, der indeholder en udbygning af sporkapaciteten på strækningen. En udbygning som også vil komme pendlere til gode.

På Sjælland betjener lokomotivtrukne tog med passagervogne regionaltogstrafikken på de ikke-elektrificerede strækninger; kun et meget begrænset antal afgang vil i Storebæltskøreplanen blive betjent med IC-materiel. DSB forventer, at passagertallet mellem landsdelene vil stige markant ved åbningen af Storebæltsforbindelsen, og DSB har derfor ikke mulighed for at frigøre yderligere IC3-tog til regionaltogstrafikken, idet disse tog skal betjene de mange passa-