

ved alle stationer. Herudover er der forbindelse hver time, som også betjener de mindre stationer. I grundlaget for beslutningen om at iværksætte ovennævnte køreplan indgår indsættelse af busser til betjening af de mindre stationer. Køreplanen er drøftet med Vestsjællands Amt og de berørte kommuner på strækningen.

Den væsentligste ændring på Sydbanen er afledt af, at togkonceptet for det internationale produkt er ændret. Det betyder, at de internationale tog kun i mindre grad er tilpasset pendlernes rejsebehov. Som erstatning for de internationale forbindelser, som mange pendlere i dag benytter, er der indsat hurtige myldretidstog med næsten samme rejsetid som de nuværende internationale forbindelser. Ændringerne betyder rejsetidsforkortelser på mellem 5 til 8 minutter på nogle forbindelser og rejsetidforlængelser på 2 til 5 minutter på andre forbindelser på strækningen Næstved-København og København-Næstved. Oplægget til køreplan pr. 28. september 1997 har været drøftet med Storstrøms Amt, kommunerne i amtet og pendlerklubben. Drøftelserne har resulteret i, at der er blevet indsat flere myldretidstog end først planlagt, og jeg har i den forbindelse noteret, at repræsentanten for pendlere, Steffen Dresler, efter dagspressen har udtalt, at pendlere er 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.

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 infrastrukturelle forhold, hvoraf den væsentligste barriere for pendlertrafikken på Sjælland udgøres af den utilstrækkelige kapacitet på strækningen mellem København og Roskilde.

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 myld-

retiderne. 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.

Spm. nr. S 1760

Til miljø- og energiministeren (20/3 97) af:
Peter Hansen-Nord (V):

»Hvad er baggrunden for, at Vestsjællands Amt de senere år har oparbejdet et stort overskud af brændbart affald, der skal deponeres, hvilke forudsætninger af planmæssig eller aftalemæssig karakter er bristet med overskudsaffald til følge, og hvad agter ministeren at foreslå til løsning af ovennævnte problematik?«

Svar (9/4 97)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):
Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen som har oplyst følgende:

»Overskuddet af forbrændingsegnet affald, der gennem de senere år er oparbejdet i Vestsjællands Amt er opstået som en følge af, at der ikke i amtet er den fornødne forbrændingskapacitet. Dette har hidtil ikke voldt alvorlige problemer, eftersom der har været mulighed for at brænde affaldet i Jylland, hvor der har været et kapacitetsoverskud. I takt med, at der er blevet brug for denne kapacitet til afbrænding af landsdelens eget affald, er det imidlertid blevet vanskeligere for kommuner og affaldsselskaber i Vestsjællands Amt at finde ledig forbrændingskapacitet.

I den sidste opgørelse over forbrændingskapacitet og affaldsmængder, der dannede baggrund for aftalen med KL, Københavns og Frederiksberg kommuner i 1994, var det forudsat, at de genanvendelsesmål, der var fastsat i Regeringens Handlingsplan for Affald og Genanvendelse 1993-97 blev nået. Hermed ville det selv med et stop for deponering af forbrændingsegnet affald være muligt at sikre overensstemmelse mellem affaldsmængder og forbrændingskapacitet i de enkelte regioner i år 2000. Dette har tillige været forudsætningen, der lå til grund for de krav om dokumentation for kom-