

Svar (2/5 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

DSB oplyser, at betjeningen af Sorø i den planlagte Storebæltskøreplan, der træder i kraft den 28. september 1997, vil være tilrettelagt således, at der i myldretiderne i aktuel retning er 2 tog i timen. I den øvrige tid er der timedrift.

Det er samtidig blevet muligt at reducere rejsetiden med ca. 10 minutter for hovedparten af togene.

Det skal desuden nævnes, at passagererne fra Sorø desuden vil få mulighed for at pendle med IC-tog i timedrift til/fra Odense. I Odense vil der desuden være gode forbindelser til en række af lyntogene, der kører nordpå.

Spm. nr. S 2066

Til trafikministeren (21/4 97) af:

Ester Larsen (V):

»Vil ministeren kommentere muligheden for at lade IC-togene til og fra strækninger nord for Fredericia standse i Sorø, og kan ministeren bekræfte, at det vil være langt enklere og billigere at imødekomme Sorøpendleres ønsker om hurtig daglig transport ved at lade IC-togene holde i Sorø frem for at indsætte flere regional-tog med den dertil hørende belastning af bl.a. skinnenettet?«

Svar (2/5 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Med hensyn til den planlagte Storebæltskøreplan oplyser DSB, at der ved fastlæggelsen af betjeningen af de enkelte stationer har antallet af kunder og de indtægts- og markeds-mæssige muligheder vejet tungt. Dertil kommer hensyn til mulighederne for at tilrettelægge sammenhæng med anden kollektiv trafik og jernbanenettets kapacitetsmæssige muligheder.

DSB følger løbende udviklingen, og såfremt en udvikling i passagerunderlaget i Sorø ville medføre behov for en frekvens på mere end de allerede planlagte to tog i timen i myldretiden, vil det være naturligt at undersøge mulighederne for at ændre standsningsmønstrer i den eksis-

terende køreplan; fx. ved indlæggelse af standsning i Sorø.

Konsekvenserne af at indføre et yderligere stop undervejs for et tog kan imidlertid være ganske omfattende. Et stop i Sorø for IC-togene fra Fredericia vil forøge rejsetiden med 3-5 minutter. Det vil betyde, at den koordinerende buskørsel i de enkelte byer, som er aftalt med amter og trafikselskaber, ikke vil kunne gennemføres – hvilket vil være til gene for mange passagerer.

Dertil kommer, at togene af hensyn til den knappe kapacitet mellem Ringsted og København og i et vist omfang på Vestfyn og ved Århus ikke vilkårligt kan flyttes fra de »kanaler«, de er tilrettelagt til.

Sorøpendlerne må således foreløbig glæde sig over de rejsetidsmæssige forbedringer, som også de vil opleve fra den 28. september 1997. Hertil kommer de nye IC-forbindelser til Odense samt de gode forbindelser til lyntogene.

Spm. nr. S 2130

Til finansministeren (24/4 97) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren redegøre for størrelsen af privatforbruget pr. indbygger i Danmark, USA, Tyskland, Frankrig, Japan, Holland, Italien, Storbritannien, Schweiz, Norge, Sverige og Finland, såvel i absolutte tal som i forhold til nettonationalindkomsten og bruttonationalproduktet?«

Svar (2/5 97)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Privatforbruget udgjorde i Danmark 99.414 kr. pr. indbygger i 1995 svarende til 17.800 USD pr. indbygger. Det samlede privatforbrug udgjorde 53,7 pct. af BNP og 64,9 pct. af nettonationalindkomsten. Disse mål for privatforbruget er angivet for Danmark og 11 øvrige lande i tabel 1. Det skal bemærkes, at data er opgjort på nationalregnskabsbasis og vedrører 1995, som er det seneste år dækket af OECD National Accounts. Tallene kan blive revideret.