

Spm. nr. S 2028

Til trafikministeren (18/2 03) af:

Carsten Bo Jensen (S):

»Kan ministeren oplyse, hvilke prioriteringer der ligger til grund for DSB's beslutninger, når man vælger at aflyse togafgange grundet f.eks. personale sygdom/fravær på kystbanen og på DSB's øvrige strækninger?«

Svar (27/2 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, der oplyser følgende med gyldighed for driften af både regional- og fjerntog:

»Hvis DSB – akut – bliver nødt til at aflyse et tog, f.x. på grund af tekniske fejl, personalemangel eller andre forhold, vurderer DSB's operative driftsledelse i hvert enkelt tilfælde hvilke tog, der skal aflyses, således at passagererne bliver mindst muligt berørt. Af kriterier, der indgår i vurderingen, kan blandt andet nævnes en vurdering af hvilke tog, der har færrest passagerer, og hvilken togaflysning, der vil påvirke den øvrige toggang mindst muligt.«

Endvidere oplyser DSB:

»Hvis det bliver nødvendigt at aflyse et tog, standser det efterfølgende tog på de samme stationer, som det aflyste tog skulle have standset på, eller der indsættes erstatningsbefordring hvis dette tidsmæssigt er til gavn for passagererne.«

Spm. nr. S 2035

Til trafikministeren (18/2 03) af:

Carsten Bo Jensen (S):

»Kan ministeren oplyse, om han mener, at de forbedringer, herunder det såkaldte LOKO-Projekt, som ministeren fremhæver i sin besvarelse af spørgerens tidligere fremsatte spørgsmål nr. S 1790, har opfyldt de krav, der må forventes til regelmæssighed omkring togdriften på kystbanestrækningen mellem Helsingør og København, og kan ministeren be- eller afkræfte, om denne strækning er blevet mere eller mindre sårbar over for uregelmæssigheder i løbet af det seneste år?«

Svar (27/2 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det såkaldte LOKO-projektet har til formål at øge kapaciteten mellem København H og Østerport. Når hele projektet er gennemført, er det muligt at øge kapaciteten mellem København H og Østerport fra 12 -13 tog pr time og retning til 16 -17 tog. Øget kapacitet kan også anvende til at forbedre regulariteten.

Anlægsarbejderne blev startet i september 2001 og er planlagt afsluttet ultimo 2004. På Københavns Hovedbanegård er anlægsarbejderne afsluttet, hvilket har bevirket, at der nu er flere kørselsmuligheder mellem perronsporene og hovedsporene mod Østerport. Ligeledes er signalsystemet mellem København H og Østerport blevet optimeret, hvilket vil muliggøre at togene kan køre tættere efter hinanden.

På Østerport station – som alle Kystbanetog skal igennem – pågår anlægsarbejder, hvilket bl.a. medfører, at der for tiden kun er to spor (mod tidligere tre). Når LOKO-projektet er færdigt vil der være fire spor gennem stationen. Begrænsninger i byggeperioden kan ikke undgå at påvirke regulariteten negativt, men arbejderne er planlagt med henblik på at genere toggangen mindst mulig og de nødvendige store anlægsarbejder er samlet i klumper, hvor køreplanen tilpasses og der foretages indskrænkninger i trafikken.

Ifølge Banestyrelsen kan der allerede nu konstateres en positiv effekt af LOKO projektet på regulariteten på Kystbanen.

Når anlægsarbejderne er afsluttet i 2004 forudsættes den større kapacitet og fleksibilitet i infrastrukturen at resultere i et meget robust anlæg, som vil medvirke til en bedre regularitet, også på Kystbanen. Det er tidligere beregnet at regulariteten på grund af LOKO projektet vil kunne forbedres med 1 procentpoint alt andet lige dvs. med en uændret køreplan.

Spm. nr. S 2155

Til trafikministeren (21/2 03) af:

Lene Jensen (S):

»Vil ministeren oplyse, om formuleringen i kapitel 3.2 i »Grundlag for investeringsplan for Trafikministeriets område« (dateret februar 2003) skal forstås på den måde, at der nu bliver penge