

[Trafikministeren]

Det kan tilføjes, at DSB hvert år siden 1988 har brugt færre penge til driften end bevilget. I alt er der sparet 400 mio. kr. i de 4 sidste år. Man kan så stille spørgsmålet, om kvaliteten har været god nok, men med enkelte undtagelser har den dog ikke været så katastrofal, som man gang på gang kunne få indtryk af, når man læser aviserne og ser fjernsynet. Der er kunder, der i årets løb har oplevet uacceptabel service, endda flere gange, og nogle har i konsekvens heraf vendt DSB ryggen. Den situation er naturligvis uacceptabel. Der skal gøres noget ved den, og det bliver der.

Men midt i dette arbejde skal der også være plads til at glæde sig en lille smule over de lyspunkter, der også er i dag. Jeg tænker på de områder, hvor DSB har klaret sig pænt og fortsat overholder den rammeaftale og det krav til økonomien, som dette Folketings flertal har vedtaget.

I forespørgselsens tekst nævnes nogle områder inden for DSB, hvor kvaliteten har været for dårlig. Dem vender jeg tilbage til om et øjeblik, for jeg vil da lige nævne nogle områder, hvor det er gået godt eller i alt fald rimelig godt – også med kvaliteten. Det gælder DSB's 2 største biloverfarter, Storebælt og Rødby–Puttgarden og hele godssektoren. Mængden stiger, navnlig transittrafikken på DanLink-ruten og stykgodsstrafikken, og trafik kvaliteten er højere end set i mange år. Stykgodssektoren har tidligere været et smertensbarn, men ser nu ud til at komme ud med et positivt dækningsbidrag.

Det gælder også den store rutebiltrafik, som DSB udfører for de andre trafiksekskaber uden for hovedstadsområdet, og så lykkedes det dog at få over 95 pct. af S-togene og ca. 83 pct. af de øvrige tog til at køre rettidigt.

S-togs-kvaliteten faldt fra 1990 til 1991, dog kun med ca. 1 pct. færre rettidige tog. Det er ikke voldsomt, men mærkbart for rigtig mange mennesker og ekstra mærkbart, fordi der var flere og længerevarende egentlige driftsstop end året før, og fordi flere af uregelmæssighederne skete i myldreiden, hvor 6 pct. upræcise tog øgedes til 8 pct.

Både de fleste S-tog og hele styresystemet har oplevet en pæn del af sin naturlige levetid og stammer fra en tid med noget mindre trafik, end vi har i dag. Derfor må vi nødvendigvis indstille os på, at en markant forbedring kun kan opnås ved en udskiftning, som af økono-

miske grunde må strække sig over en årrække. Det betyder ikke, at der ikke kan gøres noget på kortere sigt, men mere end et par procent flere rettidige tog kan desværre ikke opnås.

Om et halvt år vil ca. halvdelen af S-togsvognene være renoverede, en række eftersyn og justeringer af togene foretages nu hyppigere, udskiftningen af de ældre dele af køreledningsanlæggene påbegyndes, og eftersyn og vedligeholdelse med henblik på at forebygge signaluorden intensiveres. Det vil kun give lidt flere rettidige tog; fundamentalt er tog og styringsanlæg stadig de samme, og det kan der ikke ændres mærkbart ved på kort sigt. Der bliver dog i år afgivet ordre på de første S-tog af nye typer og de første elementer af det nye trafikdirigeringsanlæg.

Folketinget vedtog at sælge færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«, DSB gennemførte salget for en endog særdeles god pris, og jeg har med glæde bemærket, at rigsrevisorerne roste DSB for et godt gennemført salg. Jeg mener, den ros er velfortjent.

Anskaffelsen af erstatningsfærgerne »Ask« og »Urd« er det sværere at omtale rosende. Køb af brugte færger, brugte biler og brugte huse er betinget af, hvad markedet byder, en portion dygtighed og noget held. Markedet og heldet var ikke med os. Dygtigheden valgte DSB selv at håndtere ved at forny og styrke ledelsen i rederidivisionen. De nye færger sejler nu med få problemer, men det har kostet en enorm indsats, ikke mindst af færgernes besætninger, der har gjort det godt. Det er godt, der er folk, der kan og vil arbejde seriøst. Det er på den måde og ikke ved bragesnak, man løser de store problemer.

Ud over indsatsen har det kostet penge i form af ekstraudgifter og tabte indtægter at løse alle problemerne, men de 740 mio. kr., som de tidligere færger blev solgt for, er indgået på kontoen. De er ikke spist op og bliver det heller ikke, selv om der har været problemer. Det har kostet kunder, men nogle af de mistede kunder ville under alle omstændigheder være forsvundet til ruten over Storebælt, fordi denne rute er blevet kraftigt forbedret. Desuden ville et antal kunder under alle omstændigheder søge de to nye ruter mellem Kalundborg og Jylland, som var under oprettelse, da »Ask« og »Urd« blev indsat. Dermed kan jeg også konstatere, at der heller ikke er tale om monopol på denne strækning.