

**[Trafikministeren]**

Der må altså under alle omstændigheder forudses mindre trafik med de nye færger. Herudover kommer et tab på grund af store driftsproblemer. Nogle af disse tab er indhentet igen, men ikke alle. Bedst er det gået på lastbilområdet, og jeg må her indskyde, at lastbilområdet er sejladsernes vigtigste økonomiske faktor.

Et problem vokser sig stort. Det kan ikke blive løst hurtigt og elegant, men det kan diskuteres. Om det nu er løst permanent, kan kun fremtiden vise, men jeg konstaterer, at der tilsyneladende er genetableret godt styr på tingene.

Helsingør-Helsingborg-ruten drives ikke længere af DSB, men af selskabet ScandLines. På begge sider er der bygget nye terminaler og havneanlæg, og dette byggeri har ikke kunnet undgå at skabe en vis gene for de rejsende. En ny færge med ny teknologi har voldt problemer og har været ramt af ét større uheld. Også her er der både i DSB og hos leverandøren arbejdet intenst med at få løst disse problemer, og de vil blive løst, hvis det ikke allerede er sket.

Med hensyn til uheds- og ulykkesproblematikken henviser jeg til den redegørelse, jeg har givet Folketingets Trafikudvalg, og den redegørelse fra DSB, som Trafikudvalget har modtaget. Heraf fremgår klart, at der arbejdes målrettet med at forbedre sikkerheden i DSB, selv om den i forhold til andre lande er meget høj. Det fremgår også af, at arbejdet har resulteret i en langsomt, men sikkert faldende ulykkesfrekvens. Enkelte år falder uden for langtidstendensen, nemlig de år, hvori der er sket store uheld. Det har været positivt og negativt årene igennem, som man kan se af de statistikker, jeg har sendt over, men langtidstendensen er klar, selv om 1991 blev et meget uheldigt år.

I sommer iværksatte DSB en ny køreplan for fjern- og regionaltog. Endelig skulle vi have glæde af IC3-togene, som havde været undervejs i længere tid. At der i foråret blev leveret tog til DSB i et lavere antal og af en dårligere kvalitet end forudsat i kontrakten og aftalerne, kan man dårligt bebrejde DSB. Der er blevet pukket på både DSB og leverandørerne, men det har ikke skortet på en indsats for at finde og udbedre fejlene, og effekten heraf er heldigvis begyndt at blive synlig; navnlig de sidste halvanden måned har været meget positive.

Køreplanen skal justeres lidt, og det bliver den. Småjusteringer er gennemført her i begyndelsen af januar, men den egentlige justering kan kun gennemføres ved et ordinært køreplansskift.

Lad mig da her slå fast, at DSB i de senere måneder fuldt ud har levet op til det fastsatte rettidighedskrav til alle tog, altså også IC3. For IC3-togene er det så langt den bedste periode siden køreplansskiftet i juni 1991.

Den store køreplansændring skete samtidig med den endelige ibrugtagning af det nye reserveringssystem og helt nye regler for pladsreservering. Selve reserveringssystemet gjorde lidt knuder i starten, men kom dog hurtigt til at fungere rimeligt. Derimod var de nye regler for reservation og kundernes mulighed for at agere efter dem utilstrækkeligt gennemtænkt. Mulighederne for i praksis at foretage en reservation var alt for dårlige. Her svigtede planlægningen og nok også noget af jordforbindelsen. Der er siden i sommer sket en række lempelser af pladsreservationskravene. Yderligere lempelser vil følge, når DSB har fået et tilstrækkeligt antal togsæt. Muligheden for at bestille plads er samtidig forbedret betydeligt, og der arbejdes med yderligere forbedringer.

En god forvaltning kendes ikke på fejlfrihed, men på initiativ, forbedring, nyskabelser og ihærdighed med at rette fejl, både egne og dem, der kommer udefra. Bedømt således er DSB en ganske god forvaltning. Fejlhyppigheden spiller dog også en rolle, og den har været stor i 1991, men ingen arbejder mere ihærdigt med at nedbringe den end medarbejderne og ledelsen i DSB. Sker det ikke, vil DSB meget vanskeligt kunne leve op til den politiske aftale om DSB, og det vil give problemer med at føre udviklingen i DSB videre i den hidtidige ånd. Det ved alle her i huset og i DSB, derfor er der heller ingen grund til at frygte, at DSB's medarbejdere og ledelse ikke skulle gøre deres yderste for at bringe DSB's gode kvalitet på fode igen.

De sidste måneder har imidlertid udvist en meget positiv tendens. Der er et stykke endnu, som kræver hårdt arbejde, men jeg vil sige, at der er gjort en fantastisk indsats, og at vi i dag er virkelig godt på vej.