

Jeg har allerede den 9. november givet hr. Helge Adam Møller en redegørelse herfor i salen og har også drøftet problemerne med Folkeetingets Trafikudvalg i et samråd den 17. november 1994. Forud for samrådet har jeg skriftligt svaret Trafikudvalget på spørgsmålet om omfanget af den dårlige regularitet, om, hvad den skyldes og hvilke initiativer DSB har taget for at rette op herpå.

Jeg skal herudover tilføje, at regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti som bekendt har indgået en rammeaftale for DSB. I denne står der bl.a. om regulariteten, at DSB gennem en forbedret regularitet og en fortsat kvalitetsudvikling skal øge antallet af tilfredse kunder.

Der skal således ikke herske tvivl om, at regulariteten og kvaliteten i DSB har min fulde bevågenhed. Ledelsen i DSB må leve op til sit ansvar og genskabe en tilfredsstillende regularitet. DSB-ledelsen har derfor også taget en række supplerende initiativer, der netop fokuserer på, hvad der kan gøres – også her og nu.

Jeg er endvidere overbevist om, at den professionelle bestyrelse for DSB, som forligspartierne er enige om at etablere, vil kunne bidrage til, at den daglige ledelse i DSB får støtte til at sikre en togafvikling af en kvalitet, som passagererne kan være tilfredse med.

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg takker for ministerens svar, men det nytter jo altså ikke noget at sige, at tingene vil løse sig. Der er problemer her og nu. Vi skal også gennem en vinter, hvor DSB som sædvanlig sikkert vil blive overrasket over frostvejret, og de her problemer skal altså løses nu og ikke om et halvt år eller om et år, når bestyrelsen kommer til at fungere.

Jeg vil altså godt have et svar på, hvad ministeren har tænkt sig at gøre her og nu, for hvis DSB ikke selv evner at løse de her problemer, må trafikministeren gå ind og løse dem. Med lidt held sparer det måske nogle skatte kroner, og som tillægsgevinst opnår DSB's kunder måske at komme frem til tiden.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Jeg kunne godt tænke mig, når vi snakker om regularitet på danske statsbaner, at få oplyst, om ministeren også tænker på, at på S-togsnettet, som jo i hvert fald er en del af de sjællandske baner, har man et regularitetskrav, som er endnu større, idet de fleste arbejdspladser jo ikke li-

ge er placeret omkring en jernbanestation, og derfor skal man ned på en regularitet, som ligger under 1 minut for at kunne få den integration på trafikområdet, som man gerne vil have i det storkøbenhavnske område.

Nu ved jeg ikke, hvor tit ministeren bruger det storkøbenhavnske jernbanenet; det kunne være rart at høre, for virkeligheden derude er, at bare den mindste forsinkelse betyder, at transporten til arbejdet falder fra hinanden. Dermed kan vi komme til at se en flugt fra det offentlige transportsystem, hvilket ministeren, så vidt jeg er oplyst, ikke er interesseret i.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Tog til tiden er lige så vigtigt som fly til tiden, skal jeg sige til hr. Stefan G. Rasmussen. Jeg benytter somme tider fly, der ikke kommer til tiden, og det er selvfølgelig ubehageligt. Det er klart, at der stilles betydelig større krav til S-togenes ankomster, end der gør til fly, idet der her er en fornøden sammenhæng med øvrige afgange, som hr. Stefan G. Rasmussen så rigtigt påpegede.

Jeg har jo svaret grundigt på spørgsmålene til Folketingets Trafikudvalg, og deraf fremgår det, at der er en meget høj grad af regelmæssighed og rettidig ankomst for S-togene. Det er faktisk dér, vi kører allerbedst; vi er meget tæt på at nå DSB's absolutte målsætning om tog til tiden for S-togene. Men det er klart, at det kan gøres endnu bedre, og det vil blive endnu bedre, når vi får anskaffet de nye S-tog. Det betyder nemlig, at vi kan overholde gældende køreplaner mere hensigtsmæssigt, fordi vi får nogle tog, der kan køre hurtigere, de kan køre med flere passagerer, og de kan også bremse hurtigere end dem, vi har nu.

Hr. Brian Mikkelsen spørger om, hvilke initiativer der er taget her og nu. Jeg kan sige, at DSB har en særlig driftsgruppe, der ledes af de ansvarlige chefer inden for de enkelte faglige områder, og som er ekstraordinært aktiv i denne tid for at løse de problemer, vi har. Man kender jo til problemerne mellem Vordingborg og Nykøbing Falster, og dér er det klart, at vi har nogle specielle problemer, som det kan være vanskeligt at håndtere, idet vi har med en enkeltsporet jernbane at gøre, hvor der er omfattende sporarbejder, og det betyder naturligvis, at der er en særlig problemstilling her, som skal løses ved at tage alternative transportmidler i anvendelse. Men denne gruppe overvåger også regulariteten på de øvrige strækninger.