

Senest i foråret 1999 vil fundamentet i den offentlige styring af jernbanernes aktivitet være kontrakter. I kontrakterne aftales omfanget af de trafikale ydelser, kvalitet og serviceniveau og selvfølgelig betalingen herfor. Denne kontraktstyring er et middel til forhåbentlig at sikre større kvalitet til gavn for passagererne.

Et middel til at effektivisere operatørsiden og få flere tilfredse kunder kan være at give flere operatører adgang til jernbanenet. Målet er, at tiltagene kommer passagererne til gode i form af forbedrede trafikale ydelser, og at jernbanen bliver mere konkurrencedygtig i forhold til de øvrige transportformer. Jeg er glad for at kunne sige, at der med aftalen af 24. oktober nu er skabt mulighed for investering i nyt materiel og i ny jernbaneinfrastruktur.

Der er truffet politisk beslutning om at købe 112 nye S-tog. Det var forudsat, at udskiftningen af de ca. 25 år gamle S-tog skulle gennemføres i en takt, der betød, at alle tog var udskiftet i år 2008. Med den nytrufne politiske beslutning bliver levering af de nye S-tog fremrykket med tre år, således at udskiftningen er gennemført i år 2005.

De nye S-tog giver et betydeligt og tiltrængt kvalitetsløft til hovedstadens kollektive trafik. I togene er der flere og mere komfortable siddepladser, der bliver bedre service for kørestolsbrugere, for passagerer, der medbringer barnevogne og cykler, og rejsetiden reduceres med 10-15 pct. i forhold til i dag, alt sammen forhold, der giver S-togene bedre konkurrencemuligheder i fremtiden. Aftalen giver et godt grundlag for, at hovedstadsområdets beboere i fremtiden vil vælge S-toget som transportmiddel.

På investeringssiden i hovedstadsområdet vil jeg nævne, at hovedstadsområdets beboere desuden får glæde af investeringen i en ny infrastruktur. Når vi mødes igen efter julepausen, fremsætter jeg et forslag til lov om anlæg af dobbeltspor på S-togs-strækningen Balle-Frederikssund. For øjeblikket er strækningen som den eneste S-togs-strækning betjent med 20-minutters-drift i dagtimerne. Udbygningen betyder, at der kan etableres 10-minutters-drift mellem Frederikssund og København. Der bliver desuden etableret nye stationer, og så bliver det mere attraktivt for beboerne i området at tage toget.

Men det er ikke kun hovedstadsområdets rejsende, der tilgodeses med de tiltag, der bliver iværksat efter aftalen. I forbindelse med ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt

bliver der indsat lyntog mellem København og Århus, og jeg er overbevist om, at åbningen af den faste forbindelse over Storebælt vil få mange rejsende til at benytte lyntoget i stedet for bil eller fly mellem Danmarks største byer. Måske vil det endda gå som i Sverige, hvor det viser sig, at hurtigtog mellem Göteborg og Stockholm er fuldt konkurrencedygtige med indenrigsflyene på samme strækning. Ca. 50 pct. af de rejsende, der tidligere tog flyet mellem disse to byer, vælger nu at køre med de ny hurtigtog.

På strækningen mellem Fredericia og Århus er det imidlertid nødvendigt at foretage en baneudretning for at nedsætte køretiden mellem Århus og København yderligere, og derfor fremsætter jeg til foråret en anlægslov om baneudretning i Østjylland. Desuden skal strækningen elektrificeres.

Baneudretningen og elektrificeringen i Østjylland bliver ikke blot til gavn for fjerntrafikens rejsende; det bliver også til glæde for regionaltrafikken i området.

Endelig kan jeg om store investeringer i jernbaneinfrastruktur nævne, at regeringen vil fremsætte projekteringsforslag om afhjælpning af kapacitetsproblemer på strækningen København-Ringsted. Denne strækning er efterhånden temmelig belastet af den tætte jernbanetrafik til og fra hovedstaden.

Ud over alle de tiltag, der fremgår af aftalen af 24. oktober, vil jeg kort nævne nogle andre forbedringer i togtrafikken, der giver et kvalitetsløft til passagerer. Om få år vil det blive muligt at køre direkte fra Jylland til Kastrup Lufthavn, og når den faste forbindelse over Øresund tages i brug, bliver regionaltrafikken i tog i Øresundsregionen integreret.

Hvis vi vender os mod godssiden, som fru Jette Gottlieb var inde på for et øjeblik siden, er målet med rammeaftalen for 1995-98 for DSB Gods at vurdere, om de økonomiske forudsætninger er til stede for at omdanne DSB Gods til et aktieselskab.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at økonomien i DSB Gods langtfra er så god, som man kunne ønske det. Hovedindsatsen på godsområdet er at styrke godstransporten dér, hvor jernbanerne er bedst egnede. Her sigtes især på transport af gods i større mængder og over lange afstande og dér, hvor det i øvrigt er samfundsøkonomisk og miljømæssigt velbegrunder. DSB Gods har selv taget nogle initiativer med en strategiplan.