

holder den nye køreplan mindre ændringer, men i myldretiden om eftermiddagen vil der blive indsat fem hurtige forbindelser, som ikke standser ved alle stationer. Herudover er der forbindelse hver time, som også betjener de mindre stationer.

I grundlaget for beslutningen om at iværksætte ovennævnte køreplan, indgår indsættelse af busser til betjening af de mindre stationer. Vestsjællands Trafikskelskab og DSB har planer om et takstamarbejde, der vil betyde, at omstigningen mellem bus og tog kan ske med brug af samme billet.

Den væsentligste ændring på sydbanen er afledt af, at togkonceptet for de internationale tog er ændret. Det betyder, at de internationale tog kun i mindre grad er tilpasset pendlernes rejsebehov. Som erstatning for de internationale forbindelser, som mange pendlere i dag benytter, er der indsat hurtige myldretidstog med næsten samme rejsetid som de nuværende internationale forbindelser. Ændringerne betyder rejsetidsforkortelser på mellem 5 og 8 minutter på nogle forbindelser og rejsetidsforlængelse på mellem 2 og 5 minutter på andre forbindelser på strækningen Næstved-København og København-Næstved.

Oplægget til køreplan pr. 28. september har været drøftet med Storstrøms Amt, kommunerne i amtet og pendlerklubben. Drøftelserne har resulteret i, at der er blevet indsat flere myldretidstog end først planlagt, og jeg har i den forbindelse noteret, at repræsentanten for pendlerne, hr. Steffen Dresler, til dagspressen har udtalt, at pendlerne er dækket rimeligt ind.

På strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Korsør, altså vestbanen, indebærer den væsentligste ændring i den kommende køreplan reducerede rejsetider. For nogle af myldretidstogene vil rejsetiden blive reduceret med 10-13 minutter, og tilsvarende rejsetidsreduktioner opnås uden for myldretiderne og i weekenderne.

Ud over de her nævnte ændringer vil der ske en række mindre minutjusteringer og andre tilpasninger til køreplanen.

DSB's målsætning ved betjening af regionalstrækningerne er i størst muligt omfang at tilgode kundernes krav til togbetjening, herunder kapaciteten. Det er dog ikke altid muligt at gennemføre den mest optimale løsning for alle kunder. Det skyldes bl.a. de infrastrukturmæssige forhold, hvor den væsentligste barriere for pendlertrafikken på Sjælland udgøres af den

utilstrækkelige kapacitet på strækningen mellem København og Ringsted, som hr. Tommy Dinesen også fremhævede.

Det ligger regeringen og forhåbentlig et flertal i Folketinget på sinde at løse dette kapacitetsproblem med henblik på at forbedre trafiktilbudet bl.a. til pendlerne. Derfor har regeringen fremsat lovforslag om projektering af jernbaneanlæg mellem København og Ringsted for at løse dette centrale problem, der danner en flaskehals for togtrafikken ind og ud af København. Det er et projekt til ca. 6 mia. kr., så det er noget, vi virkelig vil satse på.

Til styrkelse af den kollektive trafik har Amtsrådsforeningen, Trafikskelskaberne og DSB nedsat en projektgruppe, der hedder Projekt samarbejde Bus & Tog, som de før nævnte ændringer på nordvestbanen er et af de første resultater af. Projektets formål er at sikre den optimale udnyttelse af ressourcerne til den kollektive trafik med henblik på at tilbyde det bedst mulige samlede kollektive trafiksystem. Nogle af elementerne i samarbejdet er koordinering af det regionale trafiktilbud med bus og tog samt fælles billetter og kort. Regeringen støtter meget dette initiativ.

Jeg er opmærksom på, at de nye togsæt, såvel IC3-togsættene som de nye elektriske regionaltog, med deres gode komfort er meget populære blandt de rejsende.

Det er således en målsætning for DSB at stille det bedst mulige materiel til rådighed for de rejsende, også for de regionalrejsende, for herigenem at opnå flere og mere tilfredse kunder. Vi skal gerne ind i en god spiral.

DSB vil i de kommende år investere i flere slags nyt materiel. Særlig med henblik på den sjællandske regionaltrafik vil der blive indkøbt togsæt af IC3-kvalitet inden for de nuværende rammer. Der vil desuden blive anskaffet 4 elregionaltogetsæt til indsættelse på Kastrupbanen, der åbner i 1998. Hertil kommer de nye S-tog til betjening af hovedstadsområdet samt nye godslokomotiver. DSB fremlægger desuden inden for kort tid en materielstrategi, hvori der påregnes anskaffet yderligere nyt regionaltogetsæt.

Med aftalen om DSB, som en række partier i Folketinget indgik i oktober 1996, som supplerer rammeaftalen fra 1994, blev en ny strategi for DSB's udvikling fastlagt. I løbet af de kommende år skal DSB etableres som en selvstændig offentlig virksomhed, og to nye aktieselskaber for henholdsvis S-tog og IC-tog skal dannes.