

[Ministeren for offentlige arbejder]

stemer, samkørselspladser og særlige baner forbeholdt speciel trafik, f.eks. buskørsel.

Vi skal fortsætte arbejdet med at forbedre trafikikkerheden på de danske veje. Meget er allerede nået, ikke mindst som et resultat af mange års bekæmpelse af de såkaldte sorte pletter på vejnettet, og arbejdet vil blive videreført med en lang række tiltag som krydsombygninger, udretninger af sving, kanaliseringer, lyssignalanlæg, vigepladser m.v.

De miljø- og trafikikkerhedsmæssige problemer er især koncentreret i byerne, og der er i dag ca. 300 byer, der har gennemkørende hovedlandevejstrafik. Problemerne i disse byer kan bedst løses ved anlæg af omfartsveje, som imidlertid er dyre. Der er derfor også behov for utraditionelle løsninger i form af ombygninger af eksisterende veje. Der tænkes her på etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, fortove, cykelstier, fodgængerovergange, heller m.v.

På trods af sådanne foranstaltninger vil der stadig være et stort antal boliger, der belastes af støj- og luftforurening. Der må derfor gøres en indsats for at nedbringe disse gener.

Der sker løbende en forbedring af den service, vejnettet kan yde i form af rasteplasser, kiosker, benzinstationer, toiletter m.v. Vejdirektoratet arbejder endvidere med at udbygge sin informationstjeneste, der giver trafikanterne oplysning om aktuelle vejforhold, og undersøge mulighederne for på nogle strækninger at indføre moderne, elektronisk styrede overvågningssystemer til vejledning for trafikanterne.

Udgifterne til vejbelægninger og brovedligeholdelse vil stige som følge af dels det øgede vejslid og dels det stadig større og stadig ældre motorvejsnet. På den anden side vil produktivitetstigninger og ny materialeteknologi trække i retning af lavere belægningsudgifter. Forskningsindsatsen på dette område må derfor fortsat prioriteres højt.

### 5. Jernbaner

Jernbanetrafikken tegner sig for omkring 10 pct. af det indenlandske transportarbejde, både når det gælder persontrafik, og når det gælder godstrafik. Ser man imidlertid alene på transporter over længere afstand, hvor jernbanetrafikken har sine største fordele i

forhold til vejtrafikken, tegner jernbanen sig for langt større andele af trafikken.

I øst-vest-trafikken tegner banerne sig således for omkring 30 pct. af godstrafikken og 40 pct. af persontrafikken.

DSB står med beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt over for en stor udfordring. For banetrafikken vil bortfaldet af færgefarten få afgørende betydning både for konkurrenceforholdet og for effektiviseringen af produktionen.

DSB har derfor igangsat en planlægning af, hvordan virksomheden bedst muligt tilpasser sig det trafikale systemskifte og dermed sikrer samfundet de størst mulige fordele af Storebæltforbindelsen allerede fra dens første etape i 1993.

Men også på kortere sigt sker der væsentlige kvalitetsforbedringer.

For passagertrafikkens vedkommende er det vigtigste kvalitetsløft et nyt fjerntrafiksystem med flere direkte og væsentlig hurtigere togforbindelser mellem hovedstaden og Fyn/Jylland. Systemet bygger på en dansk udviklet togtype – det såkaldte IC/3-tog – som på mange måder er banebrydende ny teknologi, der vækker betydelig interesse også uden for landets grænser. Disse 3-vognsenheder byder på en meget høj komfort, samtidig med at de er billigere i anskaffelse, drift og vedligeholdelse end traditionelt materiel. Togene er således til glæde for både passagererne og DSBs økonomi.

De nye togs højere hastighed vil give betydelige tidsgevinster. Eksempelvis vil rejsetiden fra København til Århus fra 1990 kunne reduceres med 1 time i forhold til de nuværende intercitytogs, og en yderligere rejsetidsgevinst på godt 1 time oplever vi, når togene ikke mere skal deles, færger over Storebælt og atter samles. I 1993 vil turen København-Århus kunne gøres på 3 timer og i lyn-tog på 2½ time.

Gennem elektrificering af DSBs hovedstrækninger opnås en bedre trafikafvikling (regularitet m.v.), der sikres dansk beskæftigelse og udvikling af knowhow, og der opnås driftsbesparelser, samtidig med at en række miljøhensyn tilgodeses.

Trafikken på Kystbanen er i det seneste år blevet væsentlig mere præcis. Den elektriske drift af denne strækning har således givet særdeles gode erfaringer i det år, den nu har været i gang i.