

at opnå de driftsøkonomiske forbedringer, som den faste forbindelse i kombination med de nye tog medfører bl a på grund af øget passagertilgang.

De nye togs muligheder for at realisere rejsetider mellem København og Århus/Esbjerg på 2 1/2 time og mellem København og Aalborg på 3 1/2 time forudsættes gennemført. For at gøre disse rejsetider opnåelige uden at reducere sikkerheden skal der indføres automatisk togstopkontrol (ATC) for alle tog, der fremføres med over 140 km/t.

Elektrificering af strækningen København-Odense afsluttes sammen med mindre færdiggørelsesarbejder i København senest samtidig med den faste forbindelses ibrugtagning som en forudsætning for at kunne afvikle godstrafik og den ikke-IC/3-betjente passagertrafik via den faste forbindelse.

De 17 nye elektriske regionaltogetsæt indsættes mellem København og Odense til afvikling af trafik til/fra strækningens mellemstationer.

Til varetagelse af såvel indenlandsk som international godstrafik samt supplerende persontrafik i spidsbelastningssituationer anskaffes op til 12 ellokomotiver.

Det er en forudsætning for opnåelse af det forbedrede driftsresultat, at de større stationer moderniseres og tilpasses til den forventede fordobling af fjerntrafikken. Specielt til de nye knudepunktsstationer i den fremtidige trafik, nemlig Århus, Ålborg, Odense, Holstebro, Esbjerg, Sønderborg og Vejle, samt de helt nye stationer til betjening af Korsør og Nyborg kræves en kraftigere modernisering og forbedring af parkeringsforhold m v.

For at fremskynde og billiggøre trafikafviklingen mellem Østdanmark og Sydvestjylland/Nordtyskland anlægges en forbindelsesbane mellem Snoghøj og Taulov uden om Fredericia. Forbindelsesbanen anvendes af både person- og godstog.

DSB forpligtes til at drage maksimal nytte af de rationaliseringsmuligheder, den faste forbindelse medfører. Dog afsættes der de fornødne midler til omskoling af den frigjorte arbejdskraft til nye job i og udenfor DSB samtidig med, at det forudsættes, at DSB får adgang til udnyttelse af generelle offentlige omstillingsordninger.

2. Særlige forudsætninger vedr. DSB's persontrafik

DSB skal gennem takstforhøjelser principielt sikre en indtægtsudvikling, der følger udviklingen i omkostningerne.

Nyordningen af hovedstadsområdets kollektive trafik fra 1990 er fulgt op af en styrkelse af investeringerne på S-togsområdet.

Der kan således i aftaleperioden gennemføres en renovering af ca halvdelen af de nuværende S-tog. Endvidere gennemføres en begyndende udskiftning af de dele af trafikstyringen, der har vist sig utilstrækkelige til at sikre stabil togdrift.

Den kollektive trafik i hovedstadsregionen skal styrkes i de kommende år.

DSB arbejder videre med plangrundlaget for togtrafikkens udvikling i hovedstadsområdet frem til år 2000.

Når DSBs store jernbaneinvesteringer i tilknytning til den faste forbindelse over Storebælt er afviklet med udgangen af 1992, kan opgaven med at modernisere trafikforholdene i Hovedstadsområdet påbegyndes.

I overvejelserne indgår bl a en fornyelse af de nuværende S-tog samt en udbygning af nærbane-nettet. Der tænkes bl a på en forbindelse mellem Frederiksberg og Kastrop evt i form af en privatfinansieret magnetbane.

Der er tale om meget omfattende investeringer, som vil kunne få væsentlig betydning for Hovedstaden - både økonomisk og miljømæssigt.

Det er derfor påkrævet, at der udarbejdes en sammenhængende plan for trafikinvesteringerne i Hovedstadsområdet. Med henblik herpå nedsættes et udvalg med repræsentanter fra Finansministeriet (formand), Trafikministeriet, Miljøministeriet, Indenrigsministeriet samt Hovedstadskommunerne.

Med henblik på at styrke den kollektive trafik får udvalget bl a flg opgaver:

1. At opstille en plan for de samlede trafikinvesteringer i Hovedstadsområdet, således at der sikres en rolig investeringsrytme.