

[Trafikministeren]

For tiden arbejdes med planlægning af ni ugentlige kombinerede heltog mellem Danmark og Norditalien, og alene denne forbindelse vil på årsplan have en maksimal kapacitet svarende til 16.000 lastvognstog.

I forbindelse med kombineret transport arbejder regeringen også for, at der i større grad fokuseres på den mindre skibsfart. Ud over kombineret transport mellem vej- og banetransport er der et potentiale for at udvikle søtransport i kystfart og ad indre vandveje, i nogle tilfælde kombineret med vej- og banetransport.

Elektrificering

Regeringen har indgået aftale med den tyske regering om elektrificering af banestrækningerne Hamburg–Padborg og Odense–Padborg. Ligeledes er besluttet at foretage en gennemgang af strækningens kapacitet med henblik på at løse forudsigelige problemer forårsaget af navnlig stigende godstrafik. Elektrificeringen af strækningerne forudsættes fuldført i 1995. Med åbningen af den faste Øresundsforbindelse vil også resten af Skandinavien blive koblet på det europæiske elektriske net.

Højhastighedstog

Det er vigtigt, også af miljømæssige grunde, at få en effektiv sammenkobling af det danske jernbanenet med det øvrige europæiske jernbanenet, også for persontransporten. De europæiske jernbaner har besluttet at investere meget store beløb i udbygning af højhastighedsbaner.

Selv om højhastighedstog bruger mere energi end almindelige tog, betyder indførelse af sådanne tog, at flere rejsende vil vælge de mere miljøvenlige tog frem for fly og biler, hvorved der kan opnås en lettelse i miljøbelastningen.

DSB samarbejder med de tyske baner om de tekniske og økonomiske muligheder for at indføre højhastighedstog med hastigheder på 200 km/t eller derover mellem København og Hamburg samt mellem Jylland og Hamburg.

Til og fra toget

Det er vigtigt at sikre gode muligheder for at kombinere flere transportformer og dermed sikre, at så stor en del af transporten som muligt foregår med miljøvenlige transportmidler.

For at sikre bedre sammenhæng mellem tog og bus har DSB, de regionale trafikselskaber og HT igangsat et fælles bus/tog-projekt. Projektet sigter konkret på at forbedre sammenhængen i køreplanerne, udvikling af sammenhængende billetsystem og fælles markedsføring og informationssystem.

Mange mennesker bruger cyklen til eller fra toget. På visse af de store stationer er der allerede etableret overvåget eller aflåselig cykelparkering. Derudover har DSB udarbejdet en handlingsplan for forbedring af cykelparkering ved S-stationerne.

Mindre forurening fra togene

Samtidig med at bestræbelserne går ud på at overflytte mere person- og godstransport til jernbanerne, er det også vigtigt at mindske forureningen fra de enkelte tog. Overgang til eldrift mindsker en del af miljøproblemerne ved togdrift, og anvendelsen af lettere tog (f.eks. IC3 og de nye S-tog) betyder i sig selv energibesparelser.

Et væsentligt element i DSB's fremtidige miljøarbejde vil være udvikling og implementering af renere teknologi inden for alle virksomhedens aktiviteter. Kravet om renere teknologi indebærer, at man i videst muligt omfang søger at hindre, at forurening opstår, ikke alene i den primære produktionsproces, men også i senere led i vare- og materialekredsløbet.

DSB har i samarbejde med andre jernbanestyrelser og materielproducenter opstillet et samlet EF-forskningsprogram for jernbanesektoren, hvor der bl.a. satses på udvikling af renere og mindre miljøbelastende teknologi.

I 1991 er gennemført forsøg med anvendelse af mindre svovlholdigt brændstof i tog og færger. Målingerne har vist, at forureningen med svovldioxid, kullite og partikler formindskes ved anvendelse af mindre svovlholdigt brændstof.

Som konsekvens af disse forsøg er Århus–Grenå-banen og Hillerød–Helsingør-banen pr. 1. august overgået til anvendelse af letdiesel. Ligeledes er DSB's færger på Helsingør–Helsingborg-overfarten og DanLink-færgerne begyndt at anvende mindre svovlholdigt brændstof.

Ud over ovennævnte konkrete tiltag til begrænsning af luftforureningen fra materiellet