

**[Trafikministeren]**

er DSB ved at udarbejde en samlet miljøplan, hvor alle virksomhedens aktiviteter gennemgås. Målet er på kort sigt at optimere ressourcerforbruget, reducere affaldsmængderne og begrænse kemikalieanvendelsen. Ligeledes skal alle nyinvesteringer fremover miljøvurderes, og i hele virksomheden skal der med jævne mellemrum gennemføres miljørevision.

### 6. Forbedring af den kollektive transport

#### *Hovedstadsområdet*

Den skærpede konkurrence mellem storbyer, bl.a. som følge af EF's indre marked, vil give hovedstadsområdet ny udfordringer og muligheder. Vedtagelsen af den faste Øresundsforbindelse, der binder hovedstadsområdet og Sydsverige sammen, giver grundlag for en forøget vækst til gavn for hele Danmark.

En betydelig vækst og flere arbejdspladser vil uvægerlig give et større samlet transportarbejde i området, men valget af transportform afhænger bl.a. af arbejdspladsernes placering i forhold til kollektive trafikmuligheder. Forbedring af den kollektive trafik og stationsnær lokalisering af arbejdspladser vil betyde, at negative miljømæssige effekter som følge af stigende trafik begrænses.

Regeringen nedsatte som led i fireårssaftalen om DSB's økonomi i 1990 Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer, det såkaldte Würzenudvalg, og udvalget afgav en rapport i april 1991. Heri er trafikudviklingen i hovedstadsområdet analyseret, bl.a. ved brug af trafikmodeller. Udvalget foreslår, at der etableres 3 ny letbaner, hvis anlægsudgifter finansieres ved salg af arealer i Ørestaden, et nyt udviklingsareal nord og syd for Bellacentret på Amager, på i alt ca. 260 ha. I Ørestaden kan stationsnært lokaliseres 40.000-60.000 ny arbejdspladser, der kollektivt kan trafikbetjenes både af letbane og af lufthavnsbanen, der etableres med den faste Øresundsbanen.

For hurtigt at sikre forbedret kollektiv betjening af Amagers centrale bydele og lufthavnen indtil lufthavnsbanens åbning foreslår udvalget etableret en ekspresbuslinie fra Nørrebro via Christianshavn og Amagerbro til lufthavnen. Der kan eventuelt etableres duobusbetjening på denne linie.

Med de skitserede forbedringer af den kollektive transport og arbejdspladsudvikling i Ørestaden er det, på trods af betydelig vækst i

hovedstadsområdet og stigende bilejerskab, muligt i de centrale bydele at fastholde den kollektive transports andel af markedet.

Regeringen fremsatte den 3. maj 1991 og genfremsatte den 2. oktober 1991 forslag til lov om Ørestaden m.v. (L 24), hvori en række af Würzenudvalgets forslag er udmøntet. Der foreslås dannet bl.a. et Ørestadsselskab, der kan anlægge en Ørestadbane langs Ørestaden og til Nørreport, en Frederiksbergbane fra Nørreport til Vanløse station, og en Østamagerbane fra Christmas Møllers Plads via Østamager til lufthavnen. Letbanerne forventes at få 35-40 millioner passagerer årligt, heraf det største antal på strækningerne i den indre by.

Würzenudvalget foreslår endvidere, at DSB i perioden 1993-94 påbegynder udskiftningen af S-togsparken. DSB har i sit udbudsmateriale lagt vægt på at opnå miljørigtige løsninger. Således forventes vægten pr. siddeplads i de nye S-tog reduceret med 30-50 pct. Ligeledes vil de nye tog kunne genanvende bremseenergien. Dette vil alt i alt betyde en ikke uvæsentlig forøgelse af energieffektiviteten i S-togene.

Der er ud over krav til energiforbrug og støjemissioner også stillet krav til art og mængder af indgående materialer og stoffer. Tilbudene vil blive miljøvurderet ud fra en helhedsbetragtning af S-togenes livsforløb.

Regeringen har i overensstemmelse med udvalgets anbefalinger på forslag til finanslov for 1992 afsat 550 mio. kr. til 12 nye S-tog-sæt, der dels finansieres ved midler afsat til forbedring af trafikken i hovedstadsområdet, dels ved en udskydelse af projektet til en ringbane.

Ringbanen udskydes til efter etableringen af den faste Øresundsforbindelse, idet projektet vil være uforholdsmæssig dyrt at realisere, før Øresundstrafikken er omlagt.

Würzenudvalget finder ikke, at der på nuværende tidspunkt er behov for etablering af betalingsring for biltrafikken, men såfremt biltrafikken trods de foreslåede initiativer vokser så meget, at fremkommeligheden bliver for ringe eller miljøgenerne uacceptable, kan det overvejes at indføre økonomiske incitamenter.

#### *Uden for de store byer*

Det er en kendsgerning, at den kollektive transport uden for landsdelscentrene ofte har en meget lav belægningsprocent og dermed stort energiforbrug og stor miljøbelastning pr.