

ligt. Dermed gribes der effektivt ind over for trafikens forurening, og risikoen for trafikuheld mindskes betydeligt, fordi flere trafikanter får et godt alternativ til privatbilismen. Der kunne trækkes mange eksempler frem: Hver dag rejser der f.eks. knap 300.000 passagerer med S-banen. Ved indkøb af nye moderne S-tog, der kan befordre op til 30 pct. flere passagerer, vil vi få et væsentligt kvalitetsløft, støjniveauet vil reduceres, og rejsetiderne bliver mindsket på grund af udnyttelse af den teknologiske viden.

Denne materielle fornyelse er en af DSB's største satsninger nogen sinde, idet den samlede investering bliver på over 9 mia. kr. Det første af de nye S-tog er leveret og prøvekøres for tiden i flere måneder, så man er sikker på, hvad det er, man køber. Det er planlagt at udskifte de 600 gamle S-togsvogne inden år 2008, og jeg har et håb om, at det kan lykkes at fremskynde udskiftningen. Jeg vil påstå, at behovet er presserende.

Samtidig skal banenettet udbygges, og på Kystbanen vil regionaltrafikken blive styrket af de nye elektriske IR4-tog. Også på de nordsjællandske privatbaner er der en fornyelse i gang. Der er bestilt nye tog, som bl.a. skal indsættes på Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundestedbanen, og Lyngby-Nærum-banen starter i sommeren 1996 et forsøg med et nyt lightrailtog.

En meget væsentlig forbedring af den kollektive trafik sker med etableringen af Øresundsforbindelsens landanlæg. I 1998 åbnes en togforbindelse mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn. Der vil blive stationer i Ørestaden og i Tårnby, og den nye lufthavnstation forventes at kunne betjene ca. 30.000 passagerer daglig. Det vil selvfølgelig gøre den til en af Danmarks største stationer, og jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg også venter mig meget af denne banestrækning. Der kommer til at køre 3-4 regionaltog i timen, og også rejsende med intercitytog fra Fyn og Jylland vil efter et kort ophold på Hovedbanegården blive videreført til lufthavnen, så også turister fra andre dele af Danmark vil blive tilgodeset.

Når den faste Øresundsforbindelse åbner i år 2000, skal der skabes en stabil togdrift mellem Danmark og Sverige. De nye tog vil kunne starte i Helsingør og Roskilde for dernæst at køre over Øresundsbroen til Malmø, og på længere sigt kan togene fortsætte gennem Sverige, så der bliver direkte forbindelse til Ystad, hvor man hur-

tigt kan skifte til Bornholmsfærgen. Samtidig medfører åbningen af Øresundsforbindelsen, at vi for første gang vil kunne se svenske højhastighedstog køre til København fra såvel Göteborg/Oslo som fra Stockholm.

Jeg synes, der er sket meget gennem de seneste år, og efterhånden som arbejderne afsluttes, tegner der sig et godt billede af den københavnske kollektive trafik, som efter min opfattelse vil blive godt koordineret.

En meget væsentlig investering i de kommende år er Københavns nye bybane, som er så stærkt diskuteret. I næsten alle de år, jeg har siddet i Folketinget, har vi diskuteret, hvordan man kan forbedre den kollektive trafik på Amager. Mange forslag er blevet stillet, men desværre uden at der er kommet konkrete resultater ud af dem. Derfor er det meget tilfredsstillende, at vi nu endelig er ved at gennemføre et så ambitiøst og omfattende projekt som minimetroen. Første etape skal gå fra Nørreport til Ørestaden, Amagercentret og Lergravsparken, og på lidt længere sigt skal den udbygges i to retninger til henholdsvis Frederiksberg og Københavns Lufthavn. Det vil medføre en utrolig forbedring af den kollektive trafik i det indre København og af lokaltrafikken på Amager. Rejsetiden mellem Frederiksberg og Nørreport bliver noget i retning af 4 minutter og mellem Frederiksberg og Christianshavn 7 minutter.

Det er selvfølgelig rigtigt, at der vil blive en vis transporttid til de pågældende stationer – det kan ikke nægtes – men med en gennemarbejdet trafikplan for mulighederne for at blive transporteret med de forskellige systemer er det min opfattelse, at der vil ske en klar forbedring på grund af de omtalte ruter og selvfølgelig også en forbedring for befolkningen på Amager. Den valgte løsning vil gøre det attraktivt for rigtig mange mennesker at benytte den kollektive trafik, og det er jo også den egentlige hensigt. Det gælder selvfølgelig både for folk, der skal til og fra arbejde, og for alle andre, som enten i deres fritid, eller hvornår det nu måtte være, har behov for at bruge trafikforbindelserne.

Formålet med denne korte gennemgang, jeg her har givet, er at påvise, hvor mange forskellige projekter der er sat i værk for at forbedre den kollektive trafik i København. I Socialdemokratiet mener vi, der er tale om gode projekter, der løser en væsentlig del af de trafikale problemer i København. Indkøbet af nye S-tog af forbedret kvalitet øger kapaciteten og hastigheden, og dermed er grundlaget skabt for, at