

at udrangere den ældste del af det røde lokomotivtrukne materiel og flytte et antal elektriske ER-togsæt til Vestbanen, hvorved de rejsende på denne strækning vil få en forbedret materielkvalitet.

I år 2000 vil vi åbne første etape af Københavns nye metro, som fra starten vil betjene to linjer fra Nørreport til henholdsvis Ørestaden og Lergravsparken på Amager. Allerede året efter vil Frederiksberg være koblet på metroen, der på sigt vil betjene omkring 70 millioner passagerer årligt.

Ser vi på trafikken på de såkaldte lange skinner, altså hovedbanenettet, har Baneplanudvalget undersøgt en række alternativer, hvoraf nogle er mere realistiske end andre. Når det gælder den vigtigste strækning, den mellem Århus og København, vil jeg understrege, at denne stræknings modernisering hovedsagelig består af to væsentlige projekter, nemlig de 110 km mellem Ringsted og København. I dag udgør strækningen mellem Ringsted og København en krumtap, ikke alene i øst-vesttrafikken, men også i hele det sjællandske regionaltogssystem. Strækningen har en høj udnyttelsesgrad af sin kapacitet, men grænsen er klart nået med åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. Der kan næsten ikke presses flere tog ind på strækningen, og det er også vanskeligt yderligere at koble vogne på togene. Der er simpelt hen ved at være fuldt hus.

Dette betyder, at vi efter min mening for det første skal arbejde med en løsning, der på kort sigt kan forbedre den kapacitetsmæssige flaskehals, som strækningen mellem Ringsted og København udgør. Det vil over de næste 2 år gradvis kunne lade sig gøre at skaffe lidt mere kapacitet på strækningen, bl.a. ved at modernisere signal- og sikkerhedsanlæg. Målet skal være at få plads til ét ekstra tog i myldretiden samt ikke mindst at gøre hele produktionsanlægget mere robust, så regulariteten i togdriften kan øges i forhold til det nuværende niveau, hvor aflysninger og forsinkelser alt for tit forekommer. Men selv denne kortsigtede løsning koster næppe under 300 mio. kr.

Samtidig skal der gøres alt for at fremme projekteringen af en egentlig udbygning af banen mellem København og Ringsted, som blev vedtaget af et bredt flertal i Folketinget i foråret. Selv om Banestyrelsen i samarbejde med kommuner og amter her forsøger at løfte et meget stort og vanskeligt projekt, vil jeg gøre

alt for, at Folketinget får det fulde grundlag for at kunne vedtage en anlægslov i efteråret 1998. Banen skal kunne tages i brug senest i år 2004.

Dernæst følger det forslag, der arbejder med at opgradere og elektrificere strækningen mellem Fredericia og Århus, som forventes færdig omkring år 2003, og som også vil have betydning for pendlerne på Sjælland, fordi DSB's muligheder for fleksibel materieludnyttelse vil blive forbedret. Indtil elektrificeringen af bane-nettet får en noget større udstrækning end i dag – hvilket jeg forventer vil ske i løbet af de nærmeste år – vil det således være vanskeligt at erstatte kørsel med dieseldrevne IC3-togsæt mellem landsdelene gennem anskaffelse af elektrisk togmateriel.

Men elektrificeringen i sig selv fornyer ikke DSB's regionaltogpark. Der skal anskaffes nyt materiel inden for de næste år, og skal DSB inden for kortere tid anskaffe materiel til anvendelse på strækninger, der ikke er elektrificeret, f.eks. Nordvestbanen og Sydbanen, vil det af førnævnte grunde være nødvendigt, at en del af dette bliver dieselmateriel. Det er et overordnet mål for DSB at producere en så miljøvenlig transport som muligt, og dette mål, som vi alle sikkert kan enes om, tilsiger, at DSB kun i mindst muligt omfang skal investere i dieseldrevet materiel, som alt andet lige medfører en større lokal miljøpåvirkning end det elektriske materiel.

Det vil være nødvendigt at skabe sammenhæng mellem den påtænkte infrastrukturmodernisering og udbygning og det materiel, der skal anskaffes i de kommende år, og i den forbindelse er der en række strækninger, hvor vi må se på behovet for at forbedre serviceniveauet og materielstandarden. Mit oplæg her i dag vil derfor være at indbyde til forhandlinger om de kommende rammeaftaler for det samlede jernbaneområde, hvor de nødvendige investeringsprioriteringer kan foretages.

Vi må her overveje, hvordan vi kan øge udnyttelsesgraden af de elektrificerede strækninger, idet vi har mange IC3-tog, der kører under det fine elektriske kørestrømsanlæg fra København og vestpå, men uden at bruge energien herfra. Vi skal også snart tage stilling til anskaffelse af flere elektriske tog, som ved deres indsættelse netop vil frigøre IC3-tog, som vil kunne tjene nye opgaver i regionaltrafikken. Herudover bør vi overveje, hvornår vi skal fortsætte elektrificeringen videre nordpå fra Århus