

pagner rettet mod forbedring af cyklisternes sikkerhed, bl.a. en kampagne for øget brug af cykelhjelm.

Med hensyn til initiativer i relation til den kollektive persontransport vil jeg gerne starte med at understrege, at regeringens politik på dette område tager udgangspunkt i, at den kollektive trafik tjener en række formål.

For det første skal den kollektive trafik sikre, at også den del af befolkningen, som ikke har rådighed over en bil, har adgang til et attraktivt og fleksibelt transportsystem. Desuden optager den kollektive trafik mindre plads, hvilket specielt er en fordel i byerne. Endvidere vil der i mange situationer være en miljø- og energimæssig fordel. Og den kollektive trafik kan medvirke til at skabe effektive trafikforbindelser og sammenknytte regionerne.

Det er regeringens målsætning, at den kollektive trafiks andel af den samlede persontransport skal øges, og målet skal først og fremmest nås gennem en kvalitetsudvikling af den kollektive trafik.

Endvidere skal det gennem lokaliseringspolitikken sikres, at der i forbindelse med stærkt trafikskabende aktiviteter er god adgang til kollektiv trafik.

Der er i de senere år taget en række initiativer, som medvirker til at forbedre udviklingen af den regionale og den lokale kollektive trafik i samarbejde med trafikskaberne. Det har bl.a. været gjort ved hjælp af de puljemidler, der er afsat i forbindelse med en revision af busloven i 1990 og en opfølgning af transporthandlingsplanen i 1991.

Gennem investeringstilskud i perioden 1991-95 er der ydet bidrag til forbedring af busparken gennem anskaffelse af miljøvenligt materiel og lavgulvsbusser, der letter adgangen til den kollektive trafik for ældre, gangbesværede og personer med barnevogne m.fl.

Der er også ydet tilskud til forsøg med busdriften med henblik på at forbedre kvalitets- og serviceniveauet samt forøge den kollektive trafiks fleksibilitet.

Endvidere er der taget initiativ til investeringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet på ca. 20 mia. kr. samlet set: nye S-tog, etablering af en bybane med et minimetrosystem og anlæggelse af en godsbane mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen i Kastrup. Med andre ord går de store trafikinvesteringer i hovedstadsområdet for mere end 90 pct.s vedkommende til at forbedre det kollektive trafikudbud. Det er ikke så ringe endda.

Med hensyn til banetransporten er der som bekendt vedtaget en rammeaftale for DSB for perioden 1995-98. Rammeaftalen har givet DSB mulighed for at disponere på lidt længere sigt, har skabt organisatoriske ændringer i virksomheden og har medvirket til at skabe grundlag for, at DSB kan videreudvikle sig til en mere moderne og effektiv virksomhed.

Den faste forbindelse over Storebælt åbner i rammeaftaleperioden og vil medføre et kraftigt løft for den kollektive trafik. Åbningen af den faste forbindelse reducerer rejsetiden for den østvestgående trafik med cirka en time. F.eks. reduceres rejsetiden for intercitytrafikken fra den 1. juni 1997 med en time og fra den 1. oktober 1997 med fem kvarter.

Det indgår som en del af rammeaftalen, at der skal foretages en analyse vedrørende en opgradering af DSB's hovedstrækninger i Jylland samt behovet for en udbygning af strækningen København-Ringsted.

Det første skridt i dette arbejde er taget gennem Baneplanudvalgets statusrapport, der blev udgivet i december måned 1995. Regeringen vurderede i den sammenhæng mulighederne for at etablere et højhastighedstogs-system, der kan bringe rejsetiden mellem Århus og København ned på omkring 2 timer.

Hvis befolkningen skal opleve den kollektive trafik som mere attraktiv, skal den i højere grad være et alternativt transporttilbud. Det viser de erfaringer, vi har gjort på området, og det fremhæves også i Europa-Kommissionens grønbog om borgernes transportnet.

Der er for nylig indgået en samarbejdsaftale mellem Amtrådsforeningen og DSB med henblik på realisering af de ideer om takst- og køreplanssamarbejde, som er indeholdt i fjerntrafikredegørelsen. Det forventes, at modellen for samarbejdet vil være klar, når den faste Storebæltsforbindelse for tog åbner næste år.

Erfaringerne viser, at takstsamarbejde er med til at styrke den kollektive transports konkurrenceevne. I Århus Amt er der således etableret et takstsamarbejde om abonnementskort i hele amtet og et fuldt udbygget takstsamarbejde om trafikken Århus-Grenå. Det har givet en fremgang i antallet af passagerer, der benytter den kollektive trafik, og samtidig har samarbejdet været en økonomisk fordel for både trafikskabet og for DSB.

Så til godsområdet: Det er regeringens målsætning, at en større del af godstransporten skal foregå med bane eller søtransport, der i mange