

den igangværende etablering af dobbeltspor på S-banen til Frederikssund og også beslutningen om etablering af en ringbane i hovedstadsområdet og forbedring på andre strækninger er andre initiativer, som bidrager til at skabe bedre betingelser og nye muligheder for jernbanetrafikken.

Gennem beslutningen om køb af nyt togmateriel er der yderligere skabt grundlag for forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og sidst, men ikke mindst vil etablering af metroen give et kvalitetsløft til det kollektive trafikssystem i hovedstadsområdet.

Der er i 1997 og 1998 truffet beslutning om nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik, bl.a. med henblik på at forbedre konkurrenceevnen over for mere miljøbelastende transportformer. Takstnedsættelserne bidrager sammen med de afgiftsstigninger på benzin, som blev besluttet i forbindelse med pinsepakken, til at forbedre den kollektive trafiks prismæssige konkurrenceevne over for privatbilen.

Der er afsat 90 mio. kr. i omstillingsstøtte over de næste 5 år til at forbedre den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder. Forbedring af den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder indgår i den række af initiativer, der igangsættes på baggrund af de 200 mio. kr., som i forbindelse med pinsepakken blev afsat til udvikling af den kollektive trafik, og skal også ses som led i regeringens generelle bestræbelser for at sikre gode levevilkår på landet.

Bus/togsamarbejdet, der har skabt grundlag for det landsdækkende takst- og billetssamarbejde, har bidraget til at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik. Takst- og billetssamarbejdet har sammen med udvikling af et brugervenligt rejseplanlægger-system på Internettet gjort det lettere og mere enkelt for kunderne at bruge den kollektive trafik.

Der er også gennemført væsentlige ændringer af de organisatoriske rammer for togtrafikken. Målet med ændringerne er at skabe øget kundeorientering og effektivisering. Gennem adskillelse af DSB og Banestyrelsen i to selvstændige enheder er der skabt grundlag for en åben adgang til skinnenettet, og det er også noget, vi ser udvikle sig på europæisk plan.

Med det fremsatte lovforslag til ændring af busloven er der også skabt grundlag for en forsøgsvis ændring af betingelserne for fjernbusserne som supplement til jernbanen i fjerntrafikken. Det er regeringens overordnede vurdering, at de senere års initiativer udgør væsent-

lige skridt i arbejdet for at udvikle og forny den kollektive trafik, men det vurderes samtidig, at de gennemførte initiativer ikke i sig selv er tilstrækkelige til at fastholde og styrke den udvikling, som der er behov for. Det er derfor nødvendigt at fastlægge en målrettet strategi for at fortsætte forbedringerne for kunden.

Jeg deler således ikke hr. Svend Heiselbergs negative vurdering af den kollektive trafik. Den kollektive trafik har sin egen rolle at spille i et effektivt transportsystem. Venstre må vel også på et eller andet tidspunkt ændre sit standpunkt, og i hvert fald er det glædeligt, at både Det Konservative Folkeparti, Centrum-Demokraterne og også Kristeligt Folkeparti har vist en helt særlig forståelse for, at der faktisk er tale om, at de forskellige transportformer må gå hånd i hånd, og det vil jeg også gerne understrege er regeringens opfattelse.

Mange ordførere har haft en ønskeseddel med til de fremtidige rammer for jernbanen. Jeg har noteret dem ned, og så må vi jo se, hvad vi kan få plads til. Der er nærmest trængsel om at være med i de kommende rammeaftalefor-handlinger, og de vil blive genoptaget og forhåbentlig ført succesfuldt til ende, så resultaterne kan indarbejdes på finansloven for år 2000. Det er spændende, om vi kan finde en behandling for hr. Kaj Ikkasts eksem, som blev omtalt, og om vi for en gangs skyld måske kan samle et meget bredt flertal og dermed et meget bredt fundament for jernbanetrafikken, for jernbanepolitikken i det hele taget her i Folketinget og gerne en række år frem i tiden.

Der er selvfølgelig behov for en overordnet prioritering af midlerne: Hvorledes styrkes jernbanen bedst i de kommende år? Og her drejer det sig jo om en passende blanding af infrastruktur og kørende materiel. De elementer, der bl.a. er til forhandling, er flere tog, som giver mulighed for højere frekvenser på store dele af banenettet. Det kan bl.a. være halvtimedrift til Århus, som kan være helt afgørende for jernbanens position. Det kan også betyde en bedre service og dermed, at vi kan imødekomme det behov, der er, og den efterspørgsel, der faktisk er efter at bruge toget.

Der er også elektrificeringen, som er nævnt af flere ordførere, imellem Fredericia og Århus som det første projekt, vi arbejder med, senere også videre mod Aalborg, og der er også nævnt andre strækninger i den her sammenhæng.

Så er der kapacitetsudvidelsen på Hovedbanegården som led i en eventuel igangsættelse af