

udbygningen af sporene mellem København og Ringsted. Der er hele det trafikikkerhedsmæssige aspekt også inden for togdriften, f.eks. nedlæggelse af overkørsler og ikke mindst etablering af ATC på de banestrækninger, der stadig væk mangler det. Der er en miljø- og støjpulje. Det var bl.a. Socialdemokratiets ordfører hr. Poul Andersen, som nævnte, at vi også bør lægge vægt på i den her sammenhæng, at der er midler til rådighed til bekæmpelse af støj langs med banenettet, og det er også regeringens hensigt, at der fortsat skal være fremdrift i at sikre en bedre situation for de borgere, der bor langs med banerne.

Og endelig skal jeg nævne privatbanerne: Jeg er ganske enig i, at vi selvfølgelig også skal have løst privatbanernes fremtidige finansiering i forbindelse med, at vi afklarer jernbanens fremtid i de kommende år.

Det med privatbanerne fører mig over til nogle enkelte kommentarer omkring den regionale og lokale trafik. For det er jo rigtig nok, som der er blevet sagt fra flere ordførere, at den redegørelse, jeg har givet til Folketinget, er koncentreret om de ting, der primært har med statens aktiviteter at gøre, og det er jo sådan, at busdrift primært er noget, der er et ansvar for de regionale og lokale myndigheder.

Men den nuværende arbejdsdeling med hensyn til både privatbaner og sidebaner og i det hele taget den måde, vi har indrettet det kollektive trafiksystem på, ja, det vurderes i øjeblikket af et udvalg, som er nedsat under Trafikministeriet i samarbejde med Amtsrådsforeningen. Den nuværende arbejdsdeling betyder jo, at ansvaret for den regionale og lokale kollektive trafik i vid udstrækning ligger hos de myndigheder, der er tættest på borgerne og dermed også på kunderne til den kollektive trafik, mens staten har ansvaret for den landsdækkende jernbanetrafik.

Det igangværende udvalgsarbejde vil forhåbentlig skabe grundlag for den afklaring af privatbanernes og også af sidebanernes fremtidige jernbanedrift, sådan som der bliver efterlyst.

De senere års udvikling viser i det hele taget, at der kan være behov for en tættere og mere formaliseret dialog mellem det statslige niveau og amter og kommuner om rammerne og målene for den kollektive trafik. Regeringen ønsker en tæt dialog om, hvordan vi i fællesskab mellem de forskellige niveauer kan bidrage til en positiv udvikling af kvaliteten i den regionale og den lokale kollektive trafik. Det drejer sig

både om brug af teknologi, bedre information og begrænsning af miljøbelastningen.

Under alle omstændigheder er det med kunden i centrum, at regeringen går til denne opgave, og det er også drivkraften bag de initiativer over for amterne, som vi bl.a. tager, her ikke mindst med fokus på, hvordan vi skaber et bedre kollektivt trafiktilbud på landet, sådan som jeg også har nævnt.

Jeg skal også i denne sammenhæng specielt fremhæve bus/togsamarbejdet, hvor der er skabt et godt grundlag for koordinering af bus- og togtrafik og for at skabe større sammenhæng i den kollektive trafik. Det arbejde udgør en central forudsætning for kvalitetsudvikling i den kollektive trafik, og Trafikministeriet vil derfor fortsat støtte initiativer i det regi, der altså også er et eksempel på et samarbejde mellem stat, amt og kommune, som fungerer godt, og som fortsat udvikler sig.

Hvad angår miljøsidens, vil jeg gerne understrege, at for regeringen har den kollektive trafik en selvstændig rolle at spille i et effektivt trafiksystem. Det er altså ikke alene begrundet i miljøhensynet, at vi ønsker at fremme den kollektive trafik. Det er heller ikke af ideologiske hensyn, men det er af hensyn til at sikre, at Danmark har et effektivt transportsystem.

Jeg vil tillade mig at lade CO₂-problematikken ligge i dag. Vi har haft en forespørgsel om sagen her i februar. Vi får konferencen den 7. maj i Århus, hvor vi også får lejlighed til at drøfte det her spørgsmål, og jeg er også helt sikker på, at vi også får lejlighed til at drøfte det spørgsmål videre her i Folketinget, ikke mindst på baggrund af det videre arbejde, som også regeringen agter at gennemføre på det her område.

Jeg vil gerne understrege, især over for de ordførere fra de borgerlige partier, som har talt om straf af bilkørere osv., at der er ikke fra regeringens side på nogen måde lagt op til, at man skal straffe specielle trafikantgrupper, men der er lagt op til, og der er inviteret til en drøftelse af, hvordan vi løser transportopgaven bedre i fremtiden af hensyn til miljøet.

Hr. Ole M. Nielsen nævnte, at den sociale opgave, der skal løses af den kollektive trafik, ikke altid kan gøres optimalt miljømæssigt, og det er jeg sådan set enig i. Jeg tror, det er vigtigt, at vi også har den betragtning med i billedet, når vi vurderer den kollektive trafik. Det er vel ikke helt fair, at man stiller stærkere krav til, hvordan man lader sig transportere miljømæssigt,