

bare fordi man vælger at køre kollektivt frem for at køre i egen bil. Men alligevel kan vi jo heldigvis konstatere, at det ofte har den konsekvens, at man får et miljømæssigt bedre regnskab ud af at bruge den kollektive trafik.

Det fører mig over til spørgsmålet om takster og priser for at lade sig transportere med bil, bus eller tog. Hvis vi skal se på den historiske udvikling, kan vi konstatere i forhold til indkomsten, at det er blevet klart billigere at køre i bil siden begyndelsen af 1980'erne. Til gengæld er det blevet klart dyrere at køre kollektivt indtil 1997, hvor regeringen sammen med venstrefløjen skaffede penge til at reducere den kollektive trafiks takster med 10 pct. og også inddrog flere årgange i børnerabatten, og vi har jo også, som det klart er bekendt, justeret på benzinafgifterne.

Men når hr. Søren Kolstrup dømmes dansk trafikpolitik som hamrende asocial, så kan jeg ikke følge med. Det er utrolig vigtigt, at alle har et kollektivt trafiktilbud, og det er derfor, regeringen fortsat arbejder med nye initiativer på det her område, sådan som der også er redegjort for i redegørelsen.

Jeg tror, at hr. Søren Kolstrup måske overser, at vi foruden det generelle takstniveau jo også skal have øje for, at vi har en række rabatter, som specielt er dedikeret til typisk mindrebemidlede – det være sig så børn, unge, ældre – men i hvert fald en række rabatorbninger, som vi tilbyder især mindrebemidlede, som så får mulighed for til en billig penge at bruge den kollektive trafik.

Regeringen er meget bevidst om, at den kollektive trafik også har dette sociale aspekt. I det hele taget ønsker regeringen med sin strategi for den kollektive trafik at sikre, at den kollektive trafik kan løfte sin del af transportarbejdet, også af væksten i transportarbejdet, sådan som vi i prognoserne kan se det vil ske i fremtiden.

Regeringen finder, at bedre regularitet er et væsentligt element i udviklingen af den kollektive trafik. Vi skal derfor stille krav til den kollektive trafik, men det skal samtidig sikres, at den kollektive trafik har forudsætninger for at forbedre regulariteten; det kræver tilstrækkelig kapacitet og god vedligeholdelsesstandard, og det kræver driftssikkert materiel.

Rejsetiden med den kollektive trafik skal reduceres. Højere rejsehastighed kan bl.a. sikres ved at skabe bedre sammenhæng og koordination mellem forskellige dele af den kollektive trafik.

For jernbanetrafikken kan rejsetiden også begrænses ved at give mulighed for gennem bedre materiel eller infrastruktur at køre med højere hastighed. I byerne udgør den øvrige trafik en begrænsende faktor for bussernes hastighed. Den kollektive trafik bør fremmes ved i højere grad at give busserne prioritet i trafikken gennem anlæg af busbaner, signalprioriteringer og den slags.

Regeringen har i regeringsgrundlaget tilkendegivet, at der vil blive tilvejebragt lovgivningsmæssig mulighed for, at kommuner kan foretage trafikreguleringer. Den mulighed vil også kunne bruges til fordel for den kollektive trafik.

Det er også vigtigt, at den kollektive trafik udgør et sammenhængende transportnet. En tur med bil går jo fra dør til dør. En tur med kollektiv trafiktransport går fra station til station eller fra stoppested til stoppested, og i mange situationer består en kollektiv rejse i realiteten ikke bare af én, men af flere forskellige små ture, som skal planlægges og koordineres og dermed hænge sammen.

Skiftet mellem transportformer tager tid og kræver planlægning, og der er behov for at forbedre sammenhængen både mellem individuel trafik og kollektiv trafik og mellem forskellige dele af den kollektive trafik. Bedre sammenhæng med individuel trafik kræver bl.a., at der er sikre og tilgængelige parkeringspladser for cykler og biler i forbindelse med stationer og stoppesteder.

Bus/togsamarbejdet udgør et godt grundlag for i de kommende år at arbejde videre med bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Den kollektive trafiks terminaler har gennem mange år været et forsømt område. Komfortable, trygge og overskuelige terminaler er med til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og fremmer mulighederne for at udvikle et sammenhængende transportnet.

Regeringen lægger også vægt på, at kundernes behov er i centrum. Det er det, der skal være drivkraften for udviklingen af den kollektive trafik. Det betyder bl.a., at planlægning skal tage udgangspunkt i den rejsendes ønsker og behov og der skal lægges vægt på at etablere en dækkende og pålidelig information om den kollektive trafik.

Det skal være trygt at anvende den kollektive trafik, og for S-togtrafikken er der taget konkrete initiativer, som er blevet godt modtaget af