

Det næste punkt på dagsordenen er:

12) Forespørgsel nr. F 17:

Forespørgsel til transportministeren:
Finder transportministeren, at organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet med mange forskellige trafikselskaber og en endnu mere opsplittet finansiering fungerer tilfredsstillende?

Af Pia Olsen Dyhr (SF), Jesper Petersen (SF) og Ole Sohn (SF).

(Anmeldelse 28.11.2008. Fremme 03.12.2008).

Kl. 15:12

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg giver ordet til fru Pia Olsen Dyhr for at motivere forespørgslen.

Inden vi går i gang med denne forespørgsel, skal jeg gøre opmærksom på, at der i betragtning af det alvorlige emne, som nu kommer på dagsordenen, ikke er udsigt til, at behandlingen vil være afsluttet inden kl. 16.00. Jeg kan derfor meddele, at eventuelle afstemninger om vedtagelser vil finde sted på torsdag. Der bliver ikke flere afstemninger i dag.

Så er det fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:13

Begrundelse

(Ordfører for forespørgslerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Vi har i København både Trafikstyrelsen, DSB, DSB S-tog, Metroselskabet, Movia, lokalbanen, Region Hovedstaden og hele 38 kommuner, der skal varetage den kollektive trafik. Det er derfor ikke underligt, at det til tider kniber med helhedstænkningen. Besværet øger samtidig risikoen for en ordentlig nedtur for den kollektive trafik, og det er ikke lige det, vi har brug for i de her trængselstider. Derfor er vi nødt til at tænke nyt og lave en anden struktur i København.

Derfor har vi fra SF's side ønsket den her debat i Folketingssalen. Vi mener, at det må være muligt at undersøge nærmere, hvilke gevinster vi kan få i form af en bedre, hurtigere og mere effektiv kollektiv trafik samt eventuelle ulemper, der måtte være ved at samle beslutningskompetencerne i en eller få instanser, som geografisk kan afgrænses til Movias område eller en del af Movias område.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at vi i SF vil have den bedst mulige kollektive trafik, og vi vil derfor gå udogmatisk til værks. Jeg vil derfor opfordre til en debat, der dropper sniksnak og i

stedet for tager skridt til en forbedring af den kollektive trafik i hovedstaden.

Kl. 15:14

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det transportministeren.

Kl. 15:14

Besvarelse

Transportministeren (Lars Barfoed):

Den 29. januar – altså torsdag i sidste uge – indgik regeringen og dermed regeringspartierne Venstre og De Konservative en aftale med Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en investeringsplan på transportområdet under overskriften »En grøn transportpolitik«. I den aftale blev der også afsat 1,3 mia. kr. – jeg gentager: 1,3 mia. kr. – til bustrafikken. Disse penge skal bl.a. bruges i hovedstadsområdet. Samtidig er partierne bag aftalen enige om at iværksætte en samlet analyse af trafikken i netop hovedstadsområdet.

Debatten i dag giver os en mulighed for at have en både konstruktiv og fremadrettet diskussion – og det var jo også det, fru Pia Olsen Dyhr efterlyste for et øjeblik siden – om, hvordan vi organiserer og udvikler den kollektive trafik i hovedstaden. For en gangs skyld handler det ikke bare om blindt at sende flere penge, men om udviklingen af et område, som ligger os alle sammen på sinde.

Regeringen har et klart mål om, at vi fortsat skal udvikle den kollektive trafik, så vi skaber et godt alternativ til at bruge bilen, og jeg er sikker på, at Socialistisk Folkeparti, som jo har stillet forespørgslen, støtter regeringen fuldt og helt i den sag. Derfor glæder jeg mig også til at lytte til de konstruktive ideer, som kommer frem under debatten i dag, og dem kan vi jo alle sammen bruge i det fælles arbejde, vi i forligskredsen nu skal i gang med i forbindelse med de mange projekter, som vi har aftalt.

Jeg vil også gerne understrege, at jeg bestemt ikke anser den nuværende organisering af trafikken i hovedstadsområdet for at være en hellig ko, som vi ikke kan røre ved, men samtidig er det helt centralt for mig, at der selvfølgelig skal være tungtvejende og veldokumenterede grunde til at sætte en stor omorganisering i gang. Vi skal ikke lave om bare for at lave om – vi skal lave om, hvis vi mener, at det kan gøres bedre.

Når vi skal vurdere en alternativ organisering, må det bero på en afvejning af fordele og