

ulemper ved projektet. I forlængelse af det vil jeg gerne sige, at jeg godt kan se, at der kan være visse fordele ved at have en mindre opsplittet organisering af trafiksselskaberne i hovedstadsområdet. Men når jeg samlet gennemgår fordele og ulemper ved den nuværende organisering, kommer jeg frem til, at det faktisk fungerer ganske godt, og jeg tror ikke, at vi på nuværende tidspunkt vil opnå flere fordele ved at lave en ny organisation.

Min vurdering af organiseringen tager udgangspunkt i fire væsentlige parametre: For det første, smidigheden for passagererne i den kollektive trafik; for det andet, muligheden for at lave nyinvesteringer; for det tredje, udviklingen i det samlede passagertal; og for det fjerde, potentielle besparelser på drift og administration.

Hvis man så for det første ser på, om en ny organisering vil påvirke passagerernes hverdag, er det vigtigt at fremhæve, at passagererne i dag faktisk har et sammenhængende og ensartet billet- og takstsystem, og at man derfor kan rejse på den samme billet med såvel metro, S-tog og bus. Jeg kan ikke se, hvordan en ny organisering vil ændre på eller endstige forbedre dette væsentlige punkt.

Så vil jeg også godt fremhæve, at Transportministeriet sammen med Københavns og Frederiksbergs Kommuner rent faktisk arbejder på et projekt, der skal se på, hvordan samdriften mellem de forskellige transportformer i hovedstaden kan optimeres, så passagererne samlet set får en bedre trafikbetjening, samtidig med at antallet af passagerer øges. De forskellige parter arbejder altså allerede i dag sammen om at skabe en bedre betjening af passagererne.

I den sammenhæng vil jeg også gerne bemærke, at det fremgår af lov om trafiksselskaber, at trafiksselskaberne i hovedstadsområdet skal samarbejde om køreplaner, og at transportministeren kan fastsætte regler for dette samarbejde. Det fremgår også af lovens bemærkninger, at trafiksselskaberne i hovedstadsområdet forpligtes til at fortsætte det hidtidige billetssamarbejde, med henblik på at passagererne ikke oplever serviceforringelser.

Kl. 15:19

For det andet vil jeg fremhæve de investeringer, der allerede er foretaget, samt de investeringer, der er planlagt for den kollektive trafik i hovedstaden. Det drejer sig eksempelvis om metroens tredje etape, nye S-tog, nyt signalsystem og sporforbedringer på S-banen. Jeg kan ikke se, hvordan disse investeringer kan tilvejebringes

uden fælles indsats og finansiering fra såvel de berørte kommuner som staten, og jeg må minde om, at den fælles finansiering er tæt forbundet med den nuværende organisering.

Når jeg for det tredje ser på udviklingen i antallet af passagerer i hovedstaden, er det ikke umiddelbart klart for mig, hvordan en ny organisering vil fremme dette formål. Det er mit håb og min forventning, at det samlede passagertal i den kollektive trafik i hovedstaden vil stige i de kommende år. Det er helt klart målet. Efter år med et svingende antal og til tider med fald i det samlede antal passagerer har tallene i de seneste år rettet sig, og det samlede passagertal har stabiliseret sig. I den sammenhæng er jeg glad for se, at det lader til, at bl.a. investeringerne i metroens tredje etape og ringbanen for S-toget er blevet positivt modtaget af passagererne. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at metroatlet i 2008 fordoblede sit passagertal i forhold til 2003.

Metroens positive udvikling skyldes bl.a. udviklingen med den tredje etape. På ringbanen er passagertallet ligeledes fordoblet fra 2004 til 2008, hvilket bl.a. også skyldes de investeringer, der er foretaget. Det er altså investeringerne i den kollektive trafik, der skaber passagertilvækst, og ikke organiseringen af trafiksselskaberne, og derfor har jeg positive forventninger til stigende passagertal i fremtiden.

Det fjerde punkt, jeg vil fremhæve, er spørgsmålet om, hvorvidt en samlet organisering vil skabe besparelser på driften og administrationen. Jeg er ikke overbevist om, at de synergieffekter, man måske vil kunne opnå ved at opbygge en kæmpeorganisation, vil opveje den begrænsning i fleksibilitet og kundespons, som det jo også risikerer at medføre. Jeg kan med andre ord godt se for mig, at de synergieffekter, man måske vil kunne opnå, kan forsvinde i en meget stor og meget lidt fleksibel organisation. En ny organisering ville også være et brud med den klare arbejdsdeling mellem regioner, kommuner og stat, der blev tilvejebragt ved kommunalreformen, og som stadig er ved at falde på plads.

Når jeg samlet set vurderer fordele og ulemper ved at lave en ny organisering af den kollektive trafik i hovedstaden, mener jeg ikke, at det i sig selv vil bringe os nærmere vores fælles mål, nemlig at sikre fortsat udvikling af den kollektive trafik. Men verden ændrer sig selvfølgelig konstant, og det kan sagtens tænkes, at organiseringen kan forbedres. Derfor synes jeg, at det spørgsmål med jævne mellemrum bør bringes