

til torvs, så vi sikrer, at vi ikke gror fast i dogmer og vanetænkning. Det er min opfattelse, at den organisering, vi kender i dag, er udtryk for det muliges kunst, men jeg ser naturligvis frem til at høre konstruktive input, som måtte komme frem i salen her i dag, eller som vi måtte høre i den kommende tid, hvor vi som sagt jo skal samarbejde om mange projekter, bl.a. om en analyse af hovedstadens trafikafvikling og investeringer i hovedstaden. Så det vil jeg bestemt lytte til. Konstruktive forslag er velkomne i debatten her eller fremover, og jeg er naturligvis parat til at lave forandringer og medvirke til forandringer, hvis det er sådan, at det kan føre til en endnu bedre trafikafvikling og en endnu bedre koordinering.

Afslutningsvis vil jeg benytte lejligheden til endnu en gang at sætte fokus på vores rigtig gode aftale om en grøn transportpolitik, hvor vi bl.a. som sagt har aftalt at udarbejde en strategisk analyse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. I den strategiske analyse skal der analyseres en række projekter i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, der bl.a. omfatter øget banebetjening i fingerplanen, trafikbetjening i Ring 3-korridoren, fuldautomatisk S-bane-drift, stationskapaciteten ved Hovedbanegården, samspillet mellem byudviklingen og mulige nye stationer, et trafikalt sammenhængende banenet og mulighederne for og effekterne af etablering af overhalingsspør på S-banen.

For mig er aftalen »En grøn transportpolitik« et levende og godt eksempel på, at den nuværende organisering ikke er nogen hindring for, at vi fortsat udvikler og forbedrer den kollektive trafik i hovedstaden.

Kl. 15:24

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ministeren. Og så er det ordføreren for forespørgerne, fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:24

Forhandling

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for en meget konstruktiv besvarelse af vores forespørgsel. For os handler det jo netop også om at kigge på fordele og ulemper i den nuværende organisering og finde frem til nogle modeller, der måske kunne forbedre den. Her er vi ikke i tvivl om, at det ville være nemmere med færre

kokke. Som regel er det sådan, at jo flere kokke, man har, jo nemmere bliver maden fordærvet.

Vi mener meget klart, at det, det handler om for os, er strukturen og de driftspotentialer, der kan være i Københavnsområdet ved at have færre instanser, og ikke – som den del, der ligger i trafikforliget – den mere anlægsmæssige side. For os handler det her om drift, og det er derfor, vi har valgt at have den her forespørgselsdebat.

Lad mig starte med et spørgsmål: Er Storkøbenhavn én by? Det lyder måske en smule filosofisk, men trafikalt set er svaret desværre helt konkret: Nej. Vi har som sagt fire selskaber og ikke færre end 38 politiske organer, der skal varetage den kollektive trafik i hovedstaden. Derfor er det ikke underligt, at det til tider kniber med helhedstænkningen. Vi vil i hvert fald gerne være med til at tænke nyt og samle trafikelskaberne i et stort for hele København.

Vi ved, at det virker at få et enkelt selskab. Det ved vi fra de såkaldte privatbaner. For 10 år siden var der bl.a. en privatbane fra Hillerød til Gilleleje og en fra Helsingør til Gilleleje. De blev slået sammen med alle øvrige privatbaner i hovedstadsområdet i ét selskab, Lokalbanen. De fik så samme slags nye tog med de besparelser, det giver. Og i dag kan man altså køre med tog igennem fra Hillerød over Gilleleje til Helsingør, hvilket er bekvemt for mange rejsende. En organisatorisk ændring har altså givet helt synlige gevinster uden at kræve yderligere midler, snarere ved at give besparelser. Den erfaring kan vi lære af i den øvrige kollektive sektor.

Vi kender det jo alle sammen: en god regnvejrsdag, hvor man skal skifte hurtigt fra tog til bus, men bussen er lige kørt, fordi toget var forsinket. Her bør bussen jo vente. Eller når toget fra Frederikssund kommer ind på Vanløse Station, som jeg bor ved, og en masse mennesker drøner fra toget ned til metroen og ender med at stå og kigge langt efter en metro, der ikke kører. Hvad betyder det så? Det betyder, at man jo burde have fået den her information, da man sad i S-toget, i stedet for når man først kommer ned til metroen.

I stedet starter ens dag med en masse forsinkelser og stress, og det vil vi i SF gerne ændre på. Vi vil gerne have et selskab, der både kan træffe beslutninger og har mulighed for at styre økonomien. Vi taber nemlig i dag gevinster, når der i hovedstadsområdet er hele fire trafikelskaber, der har ansvaret for den kollektive trafik. Hvert selskab arbejder jo også ud fra sine egne interesser og ikke nødvendigvis for den samlede