

Målet for Venstre er klart. Vi ønsker en fortsat stigning i passagetallet i den kollektive trafik, også i busserne. Vi skal derfor sørge for, at de mange pendlere i hovedstadsområdet i fremtiden tilbydes et mere attraktivt alternativ til bilen. Derved kan vi aflaste det hårdt pressede vejnet, derved får vi mindre CO<sub>2</sub>-udledning, og derved sikrer vi en bedre driftsøkonomi i den kollektive trafik, hvad enten vi taler om busser, tog eller metro.

At nå dette mål forudsætter målrettede investeringer i den kollektive trafik, og det er lige præcis, hvad vi har lagt sporene til med den store trafikaftale fra i torsdags, bl.a. i form af bedre trafikknudepunkter, parker og rejs-anlæg samt bedre fremkommelighed for busser og tog. Men det er ikke nok med investeringer og anlægsudgifter, vi skal også løbende se på mulighederne for at forbedre og effektivisere driften af tog, busser og metro.

Et af potentialerne for et bedre tilbud for de rådige midler er knyttet til sammenhængen på tværs i den samlede kollektive trafik, og her er der givetvis plads til forbedring, hvis man sammenligner os med andre storbyregioner uden for landets grænser både ud fra et passagersynspunkt og ud fra et økonomisk og driftmæssigt synspunkt. Vi skal specielt undgå indbyrdes konkurrence i den kollektive trafik for skatteydernes og passagerernes penge, og vi skal minimere de samlede udgifter til administration, så flest muligt af de rådige penge går til kørsel. Vi skal satse på at styrke synergien i den kollektive trafik ud fra princippet om, at to plus to giver fem. Dette vil kræve et meget tæt samspil og en god koordination mellem de mange aktører. Jeg vil her henvise til det eksisterende samarbejde imellem Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Der er god grund til at forstærke og målrette dette samarbejde. Desuden bør det bredes ud til de mange andre kollektive trafikaktører i hovedstadsområdet, for der er jo mange aktører. I den forbindelse kan man passende skele til de gode svenske erfaringer med at skabe sammenhæng i den kollektive trafik.

Venstre vil gerne se resultatet af et intensivt samarbejde, før vi ønsker at gribe til lovgivning om ændret organisering. I øvrigt ser jeg meget frem til den 27. marts i år, hvor Venstre her på Christiansborg holder en konference i samarbejde med andre, hvor vi sætter fokus på bedre busdrift for de rådige midler. Et af temaerne i den konference er netop sammenspillet mel-

lem busser, tog og metro, altså tænkning i helheder.

Afslutningsvis vil jeg udtrykke Venstres tilfredshed med den netop indgåede trafikaftale. Med denne aftale lægger vi sporene til en grønere trafik med bedre fremdrift på vej og bane. Samtidig er der igangsat et vigtigt analysearbejde, der skal lede frem imod en bedre og mere sammenhængende kollektiv trafikdækning af hovedstadsområdet, herunder med hensyn til køreplanlægning og drift. Vi ser frem til at nå dette mål i et godt samarbejde med de andre partier, der nu har taget et medansvar for trafikken i Danmark.

På den baggrund vil jeg gerne her på vegne af Venstre, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance fremsætte følgende:

#### Forslag til vedtagelse

»Folketinget tager ministerens redegørelse til efterretning og noterer, at der inden for den nuværende organisering i de seneste år er gennemført massive investeringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som har bevirket betydelig passagervækst. Folketinget ønsker den bedst mulige samordning af trafikken i hovedstadsområdet og henviser i den forbindelse til aftalen mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance af 29. januar 2009 om »En grøn transportpolitik«, hvoraf det fremgår, at forligspartierne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet, der skal bidrage til at kortlægge fremtidige trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

Herunder ønskes det belyst, hvordan der kan opnås en bedre koordinering mellem de enkelte kollektive trafiksystemer, så de samlet set kører driftmæssigt rationelt og supplerer hinanden bedst muligt til gavn for passagererne.«  
(Forslag til vedtagelse nr. V 32).

Tak. Det var vist også en lang sætning.

Kl. 15:43

#### Første næstformand (Svend Auken):

Jeg tror ikke, det helt kan slå den anden rekord, men det er jo godt, der gøres et forsøg.

Der er nu stillet følgende forslag til vedtagelse: