

**Larsen-Ledet (RV):**

Hvis jeg først lige må henvende mig til hr. Dohrmann.

Hr. Dohrmann er jo klar over, at De Radikale er medlemmer af regeringen, og det er rigtigt, at det har medført, at vi indimellem har fornøjelsen af at sidde ved samme bord som ministeren. Men jeg kan da sige til hr. Dohrmann, at jeg altid sidder på samme side af ministeren, altid på ministerens venstre side, så hr. Dohrmann tager helt fejl i vurderingen af det, der er gået forud for dette forslag.

Forslaget til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er en konsekvens af, at Hovedstadsrådet nedlægges. Det betyder, at banedriften i hovedstadsområdet skal forestås af DSB og privatbanerne, og der er ingen tvivl om, at der er en rationaliseringsfordel at hente ved, at S-togene kommer ind under DSB.

Vi har jo diskuteret spørgsmålet ved tidligere forhandlinger; HT skal have 70 pct. af busdriften, mens de sidste 30 skal bortliciteres. Jeg synes, det er udmærket, og her kommer vi så til at prøve kræfter. Det har man gjort et stykke tid, men det bliver altså udvidet, så det nu kommer op fra de 18 pct. til de 30 pct.

HT, DSB og privatbaner skal i fællesskab tilrettelægge takststrukturen og billetteringssystemer, og det lyder godt nok, men den kollektive trafik, der er tale om her, dækker jo et område og har et omfang, der nødvendiggør en samordning af planlægningen på tværs af eksisterende amtsgrænser i hovedstadsområdet. I resten af landet er der ikke samme behov, idet 9 af 11 amter har et etableret samarbejde mellem amtskommunerne og primærkommunerne i form af fælleskommunale trafikelskaber, som har ansvaret for al kollektiv trafik i de pågældende amtskommuner.

Det er vigtigt nu, hvor lovforslaget bliver førstebehandlet, at understrege betydningen af sammenhængen mellem serviceniveau og bydefordeling; det er nødvendigt, at det bliver tilstrækkelig klart formuleret over for de berørte parter. Den kollektive tværgående trafik i hovedstadsområdet forudsætter et indgående og defineret samarbejde mellem amtskommunerne og kommunerne i området. Det nye, der nu forestår, skulle gerne betyde en serviceforbedring, og vi håber, at trafikministeren med sine ret store beføjelser vil vide at skride ind, hvis serviceniveauet ikke er af den højde, som det gerne skulle være.

**Lis Noer Holmberg (CD):**

Jeg har af min gruppeformand, hr. Arne Melchior, fået overdraget at tage vare på dette punkt på dagsordenen, nemlig første behandling af L 102 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, og det har jo relation til L 105, som vi netop har drøftet, om nedlæggelsen af Hovedstadsrådet.

I den forbindelse peger man på nødvendigheden af at give den kollektive trafik en ny organisation. Jeg har hæftet mig ved – og det synes jeg er meget væsentligt – at man vil bevare det fælles takstsystem og køreplanssamarbejde for tog og bus samt planlægningen, idet jo netop disse ting har fungeret godt i den gældende ordning.

Men jeg har også hæftet mig ved, at der mangler incitament i den nuværende ordning. For når de statslige repræsentanter i det nedsatte udvalg giver udtryk for, at ordningen ikke giver DSB nogen tilskyndelse til en økonomisk effektiv drift og ikke sikrer en teknisk fleksibilitet mellem S-togsdriften og den øvrige bane-drift, så er der altså noget galt, og så må der ske nogle ændringer.

Man peger på, at S-togene skal tilbageføres til staten, dog med den forudsætning, at man bibeholder det fælles takstsystem, og at køreplanssamarbejdet fortsætter med henblik på en samordning af bane- og bustrafikken. Det er jo netop, hvad man lægger vægt på i dette lovforslag.

Hovedstadsrådets repræsentanter i det samme udvalg tager afstand fra, at man flytter S-banerne tilbage til staten, fordi de er bange for, at man dermed vil nedbryde enheden i den overordnede planlægning, men jeg tror, at denne frygt er ubegrundet nøjagtig som frygten for, at regionplanlægningen og det samlede kollektive trafiksystem skal blive adskilt. Jamen der står jo netop i lovforslaget, at som følge af Hovedstadsrådets nedlæggelse foreslår man, at regionplanerne i hovedstadsområdet udarbejdes med særlig hensyntagen til den kollektive trafikplan for området. Man lægger vægt på, at arbejdspladserne koncentrerer omkring stationer med høj betjeningsfrekvens bl.a. i centralkommunerne, og at byudviklingen fortsat skal bygges op omkring den kollektive trafik.

Jeg synes, det er helt fint, at man vil udbyde op til 30 pct. af selskabets kørsel til andre. Det offentlige system bliver jo langt bedre, når det