

[Trafik- og kommunikationsministeren]

nør for HT. Derved undgår vi også den nuværende styring på det meget detaljerede niveau, som jeg allerede har talt om, og som andre også har talt om. Langvarige komplicerede beslutningsprocesser kan afskaffes, når vi får denne omlægning.

Det indebærer jo ikke – det er blevet understreget af flere, men jeg vil godt gentage det, fordi det er vigtigt – at man ophæver det fælles takstsystem med de helt centrale fordele, det har for passagererne, som på den samme billet frit kan bruge tog og busser i hele hovedstadsområdet. Der er således ingen ændringer set fra passagerernes side.

Derfor forstår jeg heller ikke, at der i den offentlige debat er søgt skabt et skræmmebillede af lovforslagets virkninger for de svage i samfundet. Lovforslaget indebærer ingen ændringer i de ordninger, der gælder for disse grupper.

Det indebærer heller ikke, at der opstår en u hensigtsmæssig konkurrence mellem tog og bus, men der kommer et effektivt samarbejde, der kommer en stimulans, også derved, at der er et incitament, som jeg synes få har lagt mærke til eller i hvert fald ikke har omtalt, og som jeg derfor vil understrege.

Der ligger jo også et incitament til fornuftig økonomi, til husholderisk anvendelse af ressourcerne deri, at vi nu får en anden form for indtægtsfordeling, en indtægtsfordeling, som bliver en stimulans, et incitament til de tre virksomheder, som indgår – DSB, busselskabet og privatbanerne – til at skaffe sig passagerer, fordi det kan betale sig for de pågældende virksomheder.

Der bliver altså som i dag en fælles planlægning for hele den kollektive persontrafik. Princippet bliver stadig det grundlæggende, at banerne skal udgøre grundstammen i trafiksystemet, busserne fungerer som tilbringere til banerne. Der vil derfor ikke blive tale om parallelløbende buslinjer og banestrækninger, men et fornuftigt samarbejde, en fornuftig, dynamisk, udviklingsdygtig helhed i hovedstadstrafiksystemet.

Det er formålet med lovforslaget at opretholde fordelene ved den nuværende ordning og samtidig gennem effektivisering at opnå en bedre udnyttelse af ressourcerne, så der kan skabes en bedre trafik til fordel for kunderne.

Jeg synes, at fru Tove Lindbo Larsen i det, hun sagde, stillede en række gode krav og be-

tingelser for den kollektive trafik op. Det er netop dem, vi prøver på at opfylde mere effektivt end hidtil med dette forslag.

Når fru Tove Lindbo Larsen er bekymret for, at tilbageførelsen af S-togene skal trække i den modsatte retning, vil jeg sige: tværtimod. Nu bliver der mulighed for at give S-togene bedre investerings- og driftsmuligheder, når de placeres dér, hvor de rettelig hører hjemme, nemlig i DSB-sammenhængen, således at de penge, som S-togene selv indtjener, kan bruges til forbedringer, udbygning og effektivisering på både investerings- og driftssiden.

Jeg har nævnt et par af de ting, som fru Margrete Auken gerne vil have ind i studiekredsen. Vi kan så tale videre om dem, når kredsen er samlet. Men jeg vil godt til det, der er nævnt, sige, at jeg ikke tror på tanken om et repræsentantskab, for det, vi vil væk fra, er jo netop den store forsamling, som blander sig i detaljerne. Det, der er vigtigt, er at få en effektiv overordnet ledelse i bestyrelsen og en professionel ledelse i den daglige drift, en professionel ledelse, som kan påtage sig at lede et effektivt selskab som det, vi forestiller os og kan se for os, et busselskab med den stimulans til udvikling, der ligger i, at der kommer et privatiseringsmoment ind, som jeg har talt en del om her i mit indlæg.

Jeg må også sige, at vi ikke har talt med de andre amter om disse ting. Hvorfor skulle vi? Det, det drejer sig om, er at tilskære et system, som kan fungere i hovedstadsområdet på de præmisser og med de forudsætninger, som trafikken må have her i dette område. Vi har netop ikke i regeringsforslaget interesseret os for at kræve standardkontrakter, men licitation, der giver mere åbne muligheder for at opnå de fordele, som vi venter os af denne nye ordning.

Styreform og organisation spiller altså også en rolle som incitament til en udvikling i retning af et mere effektivt og bedre transportsystem for den kollektive trafik i Københavnsområdet sammen med indtægtsfordelingen.

Jeg slutter med endnu en gang at sige tak til de ordførere, der har tilsluttet sig lovforslaget, og skal tilsige min støtte til en uddybning af de spørgsmål, som det måtte være ønskeligt at uddybe under udvalgsarbejdet.

Tove Lindbo Larsen (S):

Det er klart, at vi vil fortsætte arbejdet i udvalget, men jeg har nu lyst til at stille ministeren