

ikke beroligelse nok, at ministeren siger, at det ikke gør noget, bare økonomien er robust. Hvad er »robust«? Er det et stort, robust drænrør lige ned i statskassen?

Men jeg er muligvis hamrende uretfærdig over for både ministeren og Ørestadsselskabet. Måske vil de om lidt love, at der selvfølgelig bliver mulighed for at gennemgå alt åbent og uvildigt og med tilstrækkelig tid, inden der skrives kontrakt, så man i hvert fald får styr på økonomidelen af minimetroprojektet, og måske får vi oven i købet ministeren til at fortælle os noget om fremtidsplanerne for resten af den kollektive trafik, om, hvordan vi får en samlet planlægnings- og ledelsesstruktur for hovedstadens trafik, og hvordan vi fra nu af ikke mere skal komme til at opleve, at offentligheden holdes uden for oplysning om og kontrol med sine egne store, dyre og strukturbindende projekter.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Da forespørgslen både er til trafikministeren og til finansministeren, skal jeg så kort som muligt, men alligevel uddybende, redegøre for forholdene og sammenhængen i planlægningen af den kollektive trafik i hovedstaden.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet varetages af HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab, og DSB, Ørestadsselskabet og privatbanerne.

I henhold til HT-loven indgår trafikskaberne i et takstfællesskab, hvor HT efter høringer fastsætter taksterne. Indtægterne fordeles mellem de kollektive trafikskaber på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

Organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet indebærer et behov for koordination mellem trafikskaberne, især mellem HT og DSB. Behovet for koordination og samarbejde realiseres via overenskomster og aftaler samt en række samarbejdsorganer.

Ifølge HT-loven skal HT i samarbejde med DSB og Ørestadsselskabet udarbejde en samlet plan for den kollektive persontrafik. Planen skal angive retningslinjer for anlæg, linjeføring, kørselsomfang og kørselsplanlægning for den kollektive trafik. Og den kollektive trafikplanlægning skal koordineres med regionplanlægningen.

Den gældende kollektive trafikplan er således grundlag for DSB's, HT's og de øvrige trafikskabers tilrettelæggelse af hovedstadsområdets kollektive trafik.

Trafikplanen er en tilkendegivelse over for regionplanmyndighederne og kommunerne af, hvilke konkrete ændringer i den kollektive trafik der planlægges for de kommende år. Planen angiver også, hvilke forventninger der fra DSB's og HT's side stilles til kommunernes og amtskommunernes aktive medvirken ved opbygningen af en effektiv kollektiv trafik.

Den seneste kollektive trafikplan, kaldet »Kollektiv Trafikplan 1993«, indeholder kvalitetsmål og principper for den kollektive trafikbetjening samt tiltag, hvad angår infrastruktur og udbygning af terminaler, busser, tog m.v.

Endelig indeholder planen visse langtidsspektiver og omtaler i den forbindelse de udviklingsprojekter, som DSB og HT allerede har iværksat, eller som de agter at iværksætte.

Også Ørestadsselskabets bybane indgår i »Kollektiv Trafikplan 1993«.

For at sikre det detaljerede samspil mellem bybanen, DSB's tog og HT's busser har HT, DSB og Ørestadsselskabet desuden i foråret 1995 udsendt et tillæg til »Kollektiv Trafikplan 1993«, som bl.a. behandler skifteforholdene mellem bus, tog og minimetro ved de enkelte stationer.

Ud over den nævnte planlægningsprocedure har der gennem de seneste 10 år været gennemført ad hoc-undersøgelser af trafikinvesteringerne i hovedstadsområdet, når der har været behov herfor.

Generelt må man sige om alle de trafikprojekter, der i disse år gennemføres i hovedstadsområdet, at de er nøje beskrevet, og at de også er nøje diskuteret forud for de politiske beslutninger.

I regeringens »Trafikplan 2005«, i Københavns Kommunes kommunepuljeplan, i diverse regionplaner, i Würtzenudvalgets detaljerede gennemgang af hovedstadsområdets trafikinvesteringer, i en række udredninger om den faste Øresundsforbindelse, i den politiske aftale om DSB og – som nævnt – i »Kollektiv Trafikplan 1993« samt i lovgivningen vedrørende Øresundsforbindelsen og Ørestaden har man lagt grundlaget for de mange trafikprojekter, der nu vokser frem.

Man skal jo ikke glemme, at der netop i disse år ikke realiseres nye og for planlægningen uventede projekter, som ikke har været genstand for en betydelig analyseindsats, men pro-