

Hvorfor skal vi så have en kollektiv transport i hovedstaden? Jo, det skal vi have af miljømæssige og ressourcemæssige grunde. Det er nødvendigt for, at vi ikke bruger unødigt af de endelige ressourcer, vi har på brændstofområdet, og det har også den positive effekt, at vi opnår en CO<sub>2</sub>-reduktion. Det er også billigere for forbrugerne, hvis der er en ordentlig, velorganiseret kollektiv transport. Det kan vi ikke have noget imod.

Men for Det Konservative Folkeparti er det også vigtigt at fastslå, at kollektiv transport ikke udelukker al anden form for transport. Det er et lille bidrag til den samlede transport, som jo omfatter andre former for individuel transport, cykel, gang, bil, knallert, motorcykel osv. Men fremkommeligheden er vigtig, og hvis vi har en ordentlig kollektiv transport, fremmer vi fremkommeligheden for de mange mennesker, og det kan Det Konservative Folkeparti kun være tilhænger af.

Den service, der ydes, er meget vigtig for, at befolkningen vil benytte den kollektive transport, og der har heldigvis været en god udvikling; der bliver investeret meget, det bliver attraktivt i fremtiden at bruge den kollektive transport, og det er vi tilfredse med.

Befolkningstætheden i København giver nogle særlige forudsætninger for ekstrainvesteringer her, og vi skal ikke lægge skjul på, at det støtter vi gerne, og der investeres da også allerede betydelige summer, som vi har hørt, i mange forskellige projekter.

Det, der er det svære ved den kollektive transport, er selvfølgelig at få et samspil, som passer flest muligt, for det er de færreste, der kan få et kollektivt transportmiddel, der går lige fra egen dør til arbejdspladsen og bagefter til daginstitutionen, eller hvor man skal hen. Det vil altid været et spørgsmål om at lave nogle trafikskemaer, hvor tingene passer optimalt sammen.

Det er jo også derfor, at der er en planlæggende myndighed, der sørger for at koordinere disse ting. Det er en svær opgave, men den løses rimelig godt og løses stadig bedre. Det er i al fald befolkningens reaktion, som vi oplever den. Hvor der for år tilbage var en betydelig offentlig kritik af HT, og det blev brugt som et almindeligt skældsord, så hører det heldigvis i dag til undtagelserne. Det hænger sammen med, at man opgav tanken om de store, monumentale trafikskemaer, som kunne det hele, og lagde tingene ud, udliciterede. Det er en lille succes-

historie for udlicitering, vi har at gøre med i den kollektive transport i hovedstadsområdet.

I 1994 er der blevet sparet omkring 300 mio. kr. Det har betydet, at man har kunnet fastholde kørselsudbudet, og man har kunnet udbygge serviceniveauet. Det er vi tilfredse med. Det har også sikret, at der stadig er en masse kollektiv transport, og at mange medarbejdere er knyttet dertil. Det skal vi ikke kritisere.

Udgifterne for ejerne er heller ikke steget, som de ville, hvis vi var fortsat i den gamle skure. Der er blevet råd til en række nyinvesteringer, som der ellers ikke var råd til. Det har betydet en fornyelse af busparken, og den vil fortsætte, og med den kundeorientering, der nu er lagt for dagen, med markedsundersøgelser og optagethed af at lave produktudvikling tror vi, at den del af den kollektive transport i hovedstadsområdet er inde i en rigtig god gænge.

Hvis vi ser på det, der har været rejst som et af problemerne – nok et af problem børnene endnu – så er det DSB, men der er dog også gode ting at nævne om DSB. Vi kan nævne de nye miljøvenlige S-tog. Det var ikke alle i denne sal, der var enige om, at vi skulle investere netop i dem, men de betyder rent faktisk, at der årligt vil blive forbrændt for 40 mio. kr. mindre brændstof. Det er et smukt tilskud til den CO<sub>2</sub>-reduktion, som vi alle sammen her i Folketinget er optaget af at få gennemført.

Så har der været en debat omkring åbenhed, omkring licitationsmodeller, en interessant debat. Jeg tror, at man har valgt rigtigt med den model, man har valgt blandt de mulige, fordi man sikrer, at der er en sammenhæng i opbygningen og i de første års drift. Vi ser det som en stor gevinst, at når det her bliver udbudt, så har vi en opbygningsperiode og en 5-årig driftsperiode, og det vil sige, at der ikke er nogen, der vil gå hen og bygge sådan et system op, med mindre de også evner at bygge det.

Vi har sikret os i den prækvalifikation, der er foregået, at de selskaber, der kommer til at køre det her, de udvalgte selskaber, alle har den økonomiske baggrund for at løfte opgaven og klare de første år, også hvis der skulle komme lidt modvind på cykelstien. Det vil ikke give problemer i den her anledning. Det er vi godt tilfredse med.

Minimetroen kommer til at fylde noget i debatten i dag, kan man se af det, der er sket allerede. Jeg synes, det er glædeligt, at vi her, når vi udbygger en ny bydel, allerede har tænkt på den kollektive transport meget tidligt i pro-