

Talemanuskript til besvarelse af samrådsspørgsmål N om HOT

[Indledning]

Den tidligere regering fremlagde i januar sidste år et udspil om Hovedstadens Offentlige Transport, som blandt andet skulle sikre bedre sammenhæng mellem transportformerne.

Hr. Martin Geertsen (V) har stillet følgende samrådsspørgsmål:

”Hvad er baggrunden for, at regeringen har droppet den tidligere regerings planer om at samle al trafik i hovedstadsområdet under organisationen Hovedstadens Offentlige Transport, som skulle øge brugen af den kollektive trafik og sikre, at transporttilbuddet fremstår effektivt og attraktivt, og vil ministeren samtidig redegøre for, hvad regeringen i stedet vil gøre for at sikre en mere effektiv og attraktiv offentlig kollektiv trafik i hovedstadsområdet?”

[Nej til HOT]

Jeg er fuldstændig enig i målet om, at den kollektive trafik skal være effektiv og attraktiv, og i at den kollektive trafik skal bære mere af transportarbejdet i hovedstaden. Men jeg er ikke enig i midlet.

HOT var baseret på en nedlæggelse af regionerne, fordi den tidligere regering ville ændre organiseringen på sygehusområdet.

Det efterlod kommunerne med ansvaret for den kollektive transport.

Og etablering af HOT blev så den tidligere regerings bud på en løsning med HOT som et samarbejde mellem staten og hovedstadsområdets kommuner, idet regionerne jo skulle nedlægges.

Denne regering har en anden holdning, hvor regioner har en vital rolle. Regionerne skal ikke nedlægges.

Trafikselskaberne er stiftet af regionerne og kommunerne. Det sikrer en lokal demokratisk forankring af det kollektive transporttilbud.

Og jeg vil gerne tilføje, at DOT-parterne, som består af Movia, DSB og Metroselskabet, samarbejder. Og samarbejdet på tværs af tog, busser og metro fungerer faktisk godt.

Jeg er særlig glad for, at vi har et velfungerende samarbejde netop i denne COVID-19 tid, hvor det har krævet meget koordinering at få den kollektive trafik til at fortsætte under

samfundets delvise nedlukning. Jeg kan faktisk grue ved tanken om, hvad det havde betydet, hvis vi her i foråret havde været i gang med en omstilling af blandt andet den kollektive trafik.

Jeg er enig i, at der er mange aktører i den kollektive transport. Ligesom der er forskellige ejerforhold for de forskellige transportformer:

- DSB er ejet af staten,
- Metroselskabet er ejet af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og
- Movia er stiftet af to regioner og 45 kommuner.

Det kræver derfor et godt samarbejde at få det hele til at spille sammen.

Og der er heldigvis et godt samarbejde i og med DOT.

DOT gør det mere enkelt at være kunde. Med DOT har man samlet kundeservice, trafikinformation, priser og billetter, kommunikation og markedsføring i ét.

Det betyder, at man som kunde kun har én indgang til den kollektive transport på hele Sjælland og Øerne, hvor man kan

søge information, henvende sig eller købe billet til bus, tog og metro.

Vi er sandt at sige kommet langt. Det betyder ikke, at der ikke er rum for forbedring. Men jeg mener, at parterne i DOT har vist, at de kan løse opgaven.

Mange af DOT's tiltag er synlige over for passagererne i det offentlige rum, mens andre aktiviteter udføres internt i trafikselskaberne og indirekte kommer passagererne til gode. Særligt hæfter jeg mig ved DOT's seneste strategi, hvor der bl.a. er fokus på at styrke trafikinformation og skabe gode skiftsteder.

Vi arbejder fra regeringens side derfor ikke videre med HOT som organisation, som altså hvilede på en nedlæggelse af regionerne, der ikke er denne regerings politik.

[Fokus skal være kvalitet og grøn kollektiv trafik]

I stedet for organisering vil jeg se på indhold.

Mit fokus er i første omgang, at vi skal have en god kollektiv trafik i hovedstadsområdet, og at vi skal have passageren i centrum, når vi udvikler hovedstadens kollektive trafik.

For mig at se er det centralt, at man kan regne med den kollektive trafik (at den er pålidelig), og at den kollektive trafik kører til tiden.

Det er også centralt, at vi har et kollektivt trafiktilbud, der er tidssvarende. Det betyder:

- At den kollektive trafik skal være grønnere.
 - Den kollektive trafik skal levere sin del af opfyldelsen af regeringens 70 pct.-målsætning.
- At det skal være nemt og gnidningsløst at rejse med kollektiv trafik. Det vil sige:
 - Det skal være nemt at skifte fra bus til metro eller (den kommende) letbane og videre til S-tog. Eller omvendt.
 - Og det skal være nemt at koble individuelle og private transportformer til den kollektive trafik. Hvad end det er delebiler, cykler eller noget helt tredje.
- [Det betyder også] At nye kollektive transportformer skal udvikles – tilbuddene skal følge med tiden og med forbrugernes forventninger og behov.

- At kapaciteten af det kollektive trafiknet skal være tilstrækkeligt, tilgængeligt og effektivt.

[Den grønne mobilitetsplan]

Som et led i regeringens kommende infrastrukturplan, vil jeg også lægge op til, at der investeres i bedre og grønnere kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

I dag sørger S-toget for at bringe pendlerne til og fra hovedstadsområdet.

Metroen binder indre by sammen.

Letbanen i Ring 3 vil i 2025 være det første projekt, der binder fingrene i de fem transportkorridorer sammen.

Der er mange ting, jeg gerne vil arbejde videre med for at forbedre den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det kunne eksempelvis være relevant at analysere perspektiverne i et sammenhængende BRT- og letbane-system i hovedstadsområdet.

Ligesom det kunne være relevant at se nærmere på, om det vil være hensigtsmæssigt med en BRT- eller letbane i Frederikssundsvej fra Nørrebro Station til Gladsaxe Trafikplads.

Det kunne også være relevant at se på en udvidelse af jernbanen i hovedstadsområdet. Eksempelvis kan en såkaldt Ring Syd med henblik på at køre tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn – og dermed uden om København H – gøre rejsen til lufthavnen både lettere og hurtigere.

Ring Syd vil samtidig aflaste København H, hvorved en meget dyr udbygning kan undgås.

Investeringer i den kollektive transport kan være med til at skabe nye knudepunkter i hovedstadsområdet, som desuden kan understøtte en overflytning fra bil til kollektiv transport.

Alt det skal vi i fællesskab blive enige om, når vi skal forhandle om en ny, grøn mobilitetsplan.

Derudover ser regeringen spændende perspektiver i anlæg af en ny ø og bydel i København, Lynetteholm, som også skal betjenes med højklasset kollektiv transport – nemlig metro.

[Udfordringer i hovedstaden]

Der forventes en betydelig stigning i trængslen i hovedstadsområdet i de kommende år.

Befolkningsvæksten fortsætter, og der kommer mere trafik på vejene.

For at imødegå den trængsel, der vil komme, er det særskilt vigtigt at se på, hvordan den kollektive transport kan være medvirkende til at mindske trængslen.

Samtidig kan den kollektive transport være med til at gøre hovedstadsområdet til et endnu mere tilgængeligt og attraktivt sted at bo og arbejde.

[Afslutning]

Maleren L.A. Ring malede sit første væsentlige værk *Banevogteren* i 1884 på kanten af det moderne samfund.

Maleriet viser en banevogter, der tænksomt spejder efter toget. Han skal åbne leddet og lukke det igen, når toget er passeret. Sådan stod ikke bare banevogteren, men også menigmand og spejdede efter den nymodens opfindelse dengang midt i 1800-tallet. Samfundet var under udvikling, store omvæltninger forestod, og toget var et af symbolerne.

L.A. Ring vender tilbage til tidligere motiver, da han i 1914 maler jernbaneoverskæringen ved Hedehusene i værket *Når toget ventes*, som direktør og kunstsamler O. P. Christensen ved sin død i 1956 efterlod som testamentarisk gave til Statsministeriet.

I dette værk er den teknologiske udvikling allestedsnærværende. Foruden den flersporede jernbane, stakittet og den lukkede bom ser man i baggrunden tegn på, at to nye teknologiske systemer har holdt sit indtog i den lille by: Telefonledninger forbinder husene i den lille by med byens telefoncentral. Og det elektriske system giver sig til kende gennem master og ledninger, som giver lys i byens huse og byens gader.

Måske en maler om mange år, vil kunne male en by, hvor mennesker dominerer gadebilledet, og hvor det ved nærmere granskning viser sig, at diesel- og benzinbilerne er blevet fortrængt fra den tætte by.

Hvis vi skal bevæge os i den retning kan vi ikke forlade os på at fokusere på organisering. Det kræver fokus på indhold.