

Det næste punkt på dagsordenen er:

12) Forespørgsel nr. F 17:

Forespørgsel til transportministeren:
Finder transportministeren, at organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet med mange forskellige trafikselskaber og en endnu mere opsplittet finansiering fungerer tilfredsstillende?

Af Pia Olsen Dyhr (SF), Jesper Petersen (SF) og Ole Sohn (SF).

(Anmeldelse 28.11.2008. Fremme 03.12.2008).

Kl. 15:12

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg giver ordet til fru Pia Olsen Dyhr for at motivere forespørgslen.

Inden vi går i gang med denne forespørgsel, skal jeg gøre opmærksom på, at der i betragtning af det alvorlige emne, som nu kommer på dagsordenen, ikke er udsigt til, at behandlingen vil være afsluttet inden kl. 16.00. Jeg kan derfor meddele, at eventuelle afstemninger om vedtagelser vil finde sted på torsdag. Der bliver ikke flere afstemninger i dag.

Så er det fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:13

Begrundelse

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Vi har i København både Trafikstyrelsen, DSB, DSB S-tog, Metroselskabet, Movia, lokalbanen, Region Hovedstaden og hele 38 kommuner, der skal varetage den kollektive trafik. Det er derfor ikke underligt, at det til tider kniber med helhedstænkningen. Besværet øger samtidig risikoen for en ordentlig nedtur for den kollektive trafik, og det er ikke lige det, vi har brug for i de her trængselstider. Derfor er vi nødt til at tænke nyt og lave en anden struktur i København.

Derfor har vi fra SF's side ønsket den her debat i Folketingssalen. Vi mener, at det må være muligt at undersøge nærmere, hvilke gevinster vi kan få i form af en bedre, hurtigere og mere effektiv kollektiv trafik samt eventuelle ulemper, der måtte være ved at samle beslutningskompetencerne i en eller få instanser, som geografisk kan afgrænses til Movias område eller en del af Movias område.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at vi i SF vil have den bedst mulige kollektive trafik, og vi vil derfor gå udogmatisk til værks. Jeg vil derfor opfordre til en debat, der dropper sniksnak og i

stedet for tager skridt til en forbedring af den kollektive trafik i hovedstaden.

Kl. 15:14

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det transportministeren.

Kl. 15:14

Besvarelse

Transportministeren (Lars Barfoed):

Den 29. januar – altså torsdag i sidste uge – indgik regeringen og dermed regeringspartierne Venstre og De Konservative en aftale med Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en investeringsplan på transportområdet under overskriften »En grøn transportpolitik«. I den aftale blev der også afsat 1,3 mia. kr. – jeg gentager: 1,3 mia. kr. – til bustrafikken. Disse penge skal bl.a. bruges i hovedstadsområdet. Samtidig er partierne bag aftalen enige om at iværksætte en samlet analyse af trafikken i netop hovedstadsområdet.

Debatten i dag giver os en mulighed for at have en både konstruktiv og fremadrettet diskussion – og det var jo også det, fru Pia Olsen Dyhr efterlyste for et øjeblik siden – om, hvordan vi organiserer og udvikler den kollektive trafik i hovedstaden. For en gangs skyld handler det ikke bare om blindt at sende flere penge, men om udviklingen af et område, som ligger os alle sammen på sinde.

Regeringen har et klart mål om, at vi fortsat skal udvikle den kollektive trafik, så vi skaber et godt alternativ til at bruge bilen, og jeg er sikker på, at Socialistisk Folkeparti, som jo har stillet forespørgslen, støtter regeringen fuldt og helt i den sag. Derfor glæder jeg mig også til at lytte til de konstruktive ideer, som kommer frem under debatten i dag, og dem kan vi jo alle sammen bruge i det fælles arbejde, vi i forligskredsen nu skal i gang med i forbindelse med de mange projekter, som vi har aftalt.

Jeg vil også gerne understrege, at jeg bestemt ikke anser den nuværende organisering af trafikken i hovedstadsområdet for at være en hellig ko, som vi ikke kan røre ved, men samtidig er det helt centralt for mig, at der selvfølgelig skal være tungtvejende og veldokumenterede grunde til at sætte en stor omorganisering i gang. Vi skal ikke lave om bare for at lave om – vi skal lave om, hvis vi mener, at det kan gøres bedre.

Når vi skal vurdere en alternativ organisering, må det bero på en afvejning af fordele og

ulemper ved projektet. I forlængelse af det vil jeg gerne sige, at jeg godt kan se, at der kan være visse fordele ved at have en mindre opsplittet organisering af trafiksselskaberne i hovedstadsområdet. Men når jeg samlet gennemgår fordele og ulemper ved den nuværende organisering, kommer jeg frem til, at det faktisk fungerer ganske godt, og jeg tror ikke, at vi på nuværende tidspunkt vil opnå flere fordele ved at lave en ny organisation.

Min vurdering af organiseringen tager udgangspunkt i fire væsentlige parametre: For det første, smidigheden for passagererne i den kollektive trafik; for det andet, muligheden for at lave nyinvesteringer; for det tredje, udviklingen i det samlede passagertal; og for det fjerde, potentielle besparelser på drift og administration.

Hvis man så for det første ser på, om en ny organisering vil påvirke passagerernes hverdag, er det vigtigt at fremhæve, at passagererne i dag faktisk har et sammenhængende og ensartet billet- og takstsystem, og at man derfor kan rejse på den samme billet med såvel metro, S-tog og bus. Jeg kan ikke se, hvordan en ny organisering vil ændre på eller endsiige forbedre dette væsentlige punkt.

Så vil jeg også godt fremhæve, at Transportministeriet sammen med Københavns og Frederiksbergs Kommuner rent faktisk arbejder på et projekt, der skal se på, hvordan samdriften mellem de forskellige transportformer i hovedstaden kan optimeres, så passagererne samlet set får en bedre trafikbetjening, samtidig med at antallet af passagerer øges. De forskellige parter arbejder altså allerede i dag sammen om at skabe en bedre betjening af passagererne.

I den sammenhæng vil jeg også gerne bemærke, at det fremgår af lov om trafiksselskaber, at trafiksselskaberne i hovedstadsområdet skal samarbejde om køreplaner, og at transportministeren kan fastsætte regler for dette samarbejde. Det fremgår også af lovens bemærkninger, at trafiksselskaberne i hovedstadsområdet forpligtes til at fortsætte det hidtidige billetsamarbejde, med henblik på at passagererne ikke oplever serviceforringelser.

Kl. 15:19

For det andet vil jeg fremhæve de investeringer, der allerede er foretaget, samt de investeringer, der er planlagt for den kollektive trafik i hovedstaden. Det drejer sig eksempelvis om metroens tredje etape, nye S-tog, nyt signalsystem og sporforbedringer på S-banen. Jeg kan ikke se, hvordan disse investeringer kan tilvejebringes

uden fælles indsats og finansiering fra såvel de berørte kommuner som staten, og jeg må minde om, at den fælles finansiering er tæt forbundet med den nuværende organisering.

Når jeg for det tredje ser på udviklingen i antallet af passagerer i hovedstaden, er det ikke umiddelbart klart for mig, hvordan en ny organisering vil fremme dette formål. Det er mit håb og min forventning, at det samlede passagertal i den kollektive trafik i hovedstaden vil stige i de kommende år. Det er helt klart målet. Efter år med et svingende antal og til tider med fald i det samlede antal passagerer har tallene i de seneste år rettet sig, og det samlede passagertal har stabiliseret sig. I den sammenhæng er jeg glad for se, at det lader til, at bl.a. investeringerne i metroens tredje etape og ringbanen for S-toget er blevet positivt modtaget af passagererne. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at metroaten i 2008 fordoblede sit passagertal i forhold til 2003.

Metroens positive udvikling skyldes bl.a. udvikelsen med den tredje etape. På ringbanen er passagertallet ligeledes fordoblet fra 2004 til 2008, hvilket bl.a. også skyldes de investeringer, der er foretaget. Det er altså investeringerne i den kollektive trafik, der skaber passagertilvækst, og ikke organiseringen af trafiksselskaberne, og derfor har jeg positive forventninger til stigende passagertal i fremtiden.

Det fjerde punkt, jeg vil fremhæve, er spørgsmålet om, hvorvidt en samlet organisering vil skabe besparelser på driften og administrationen. Jeg er ikke overbevist om, at de synergieffekter, man måske vil kunne opnå ved at opbygge en kæmpeorganisation, vil opveje den begrænsning i fleksibilitet og kunderspons, som det jo også risikerer at medføre. Jeg kan med andre ord godt se for mig, at de synergieffekter, man måske vil kunne opnå, kan forsvinde i en meget stor og meget lidt fleksibel organisation. En ny organisering ville også være et brud med den klare arbejdsdeling mellem regioner, kommuner og stat, der blev tilvejebragt ved kommunalreformen, og som stadig er ved at falde på plads.

Når jeg samlet set vurderer fordele og ulemper ved at lave en ny organisering af den kollektive trafik i hovedstaden, mener jeg ikke, at det i sig selv vil bringe os nærmere vores fælles mål, nemlig at sikre fortsat udvikling af den kollektive trafik. Men verden ændrer sig selvfølgelig konstant, og det kan sagtens tænkes, at organiseringen kan forbedres. Derfor synes jeg, at det spørgsmål med jævne mellemrum bør bringes

til torvs, så vi sikrer, at vi ikke gror fast i dogmer og vanetænkning. Det er min opfattelse, at den organisering, vi kender i dag, er udtryk for det muliges kunst, men jeg ser naturligvis frem til at høre konstruktive input, som måtte komme frem i salen her i dag, eller som vi måtte høre i den kommende tid, hvor vi som sagt jo skal samarbejde om mange projekter, bl.a. om en analyse af hovedstadens trafikafvikling og investeringer i hovedstaden. Så det vil jeg bestemt lytte til. Konstruktive forslag er velkomne i debatten her eller fremover, og jeg er naturligvis parat til at lave forandringer og medvirke til forandringer, hvis det er sådan, at det kan føre til en endnu bedre trafikafvikling og en endnu bedre koordinering.

Afslutningsvis vil jeg benytte lejligheden til endnu en gang at sætte fokus på vores rigtig gode aftale om en grøn transportpolitik, hvor vi bl.a. som sagt har aftalt at udarbejde en strategisk analyse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. I den strategiske analyse skal der analyseres en række projekter i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, der bl.a. omfatter øget banebetjening i fingerplanen, trafikbetjening i Ring 3-korridoren, fuldautomatisk S-bane-drift, stationskapaciteten ved Hovedbanegården, samspillet mellem byudviklingen og mulige nye stationer, et trafikalt sammenhængende banenet og mulighederne for og effekterne af etablering af overhalingsspor på S-banen.

For mig er aftalen »En grøn transportpolitik« et levende og godt eksempel på, at den nuværende organisering ikke er nogen hindring for, at vi fortsat udvikler og forbedrer den kollektive trafik i hovedstaden.

Kl. 15:24

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ministeren. Og så er det ordføreren for forespørgerne, fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 15:24

Forhandling

(Ordfører for forespørgerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg vil gerne starte med at takke ministeren for en meget konstruktiv besvarelse af vores forespørgsel. For os handler det jo netop også om at kigge på fordele og ulemper i den nuværende organisering og finde frem til nogle modeller, der måske kunne forbedre den. Her er vi ikke i tvivl om, at det ville være nemmere med færre

kokke. Som regel er det sådan, at jo flere kokke, man har, jo nemmere bliver maden fordærvet.

Vi mener meget klart, at det, det handler om for os, er strukturen og de driftspotentialer, der kan være i Københavnsområdet ved at have færre instanser, og ikke – som den del, der ligger i trafikforliget – den mere anlægsmæssige side. For os handler det her om drift, og det er derfor, vi har valgt at have den her forespørgselsdebat.

Lad mig starte med et spørgsmål: Er Storkøbenhavn én by? Det lyder måske en smule filosofisk, men trafikalt set er svaret desværre helt konkret: Nej. Vi har som sagt fire selskaber og ikke færre end 38 politiske organer, der skal varetage den kollektive trafik i hovedstaden. Derfor er det ikke underligt, at det til tider kniber med helhedstænkningen. Vi vil i hvert fald gerne være med til at tænke nyt og samle trafikelskaberne i et stort for hele København.

Vi ved, at det virker at få et enkelt selskab. Det ved vi fra de såkaldte privatbaner. For 10 år siden var der bl.a. en privatbane fra Hillerød til Gilleleje og en fra Helsingør til Gilleleje. De blev slået sammen med alle øvrige privatbaner i hovedstadsområdet i ét selskab, Lokalbanen. De fik så samme slags nye tog med de besparelser, det giver. Og i dag kan man altså køre med tog igennem fra Hillerød over Gilleleje til Helsingør, hvilket er bekvemt for mange rejsende. En organisatorisk ændring har altså givet helt synlige gevinster uden at kræve yderligere midler, snarere ved at give besparelser. Den erfaring kan vi lære af i den øvrige kollektive sektor.

Vi kender det jo alle sammen: en god regnvejrsdag, hvor man skal skifte hurtigt fra tog til bus, men bussen er lige kørt, fordi toget var forsinket. Her bør bussen jo vente. Eller når toget fra Frederikssund kommer ind på Vanløse Station, som jeg bor ved, og en masse mennesker drøner fra toget ned til metroen og ender med at stå og kigge langt efter en metro, der ikke kører. Hvad betyder det så? Det betyder, at man jo burde have fået den her information, da man sad i S-toget, i stedet for når man først kommer ned til metroen.

I stedet starter ens dag med en masse forsinkelser og stress, og det vil vi i SF gerne ændre på. Vi vil gerne have et selskab, der både kan træffe beslutninger og har mulighed for at styre økonomien. Vi taber nemlig i dag gevinster, når der i hovedstadsområdet er hele fire trafikelskaber, der har ansvaret for den kollektive trafik. Hvert selskab arbejder jo også ud fra sine egne interesser og ikke nødvendigvis for den samlede

kollektive trafiks interesser. Det er ganske tankevækkende, at når man kigger efter på metrostationerne, så finder man stadig væk busplaner, der er op til et år gamle og helt ude af trit med virkeligheden. Der er faktisk på metrostationerne oversigt over busser, som ikke kører rundt i København mere.

Den underlige konstruktion betyder også, at der trods alt bruges en del penge på investeringer i S-tog, samtidig med at der investeres alt for lidt i f.eks. lyskryds med hensyn til prioritering af busser, selv om det sidste har en meget høj forrentning. Værre bliver det, når en bus kører igennem flere kommuner, for så skal alle kommunerne været enige om driften og være villig til at betale for den. Det giver mening i Odense og Århus, hvor der er tale om én kommune, men i København får vi altså problemet, da vi snakker om rigtig mange kommuner.

I alle europæiske storbyer, som jeg har hørt om, har man ét trafikselskab til at stå for storbyens kollektive trafik. Sådan bør det også være i København. Driftsopgaven kan og skal uddelegeres eller udliciteres til operatører, men trafikalskabet har ansvaret for, at borgerne får den bedst mulige trafik for pengene. Vi borgere har simpelt hen krav på, at tingene glider bedre fra bus til tog til metro. Det kræver også, at trafikalskabet får sikkerhed for et passende tilskud fra både staten og kommunerne.

Men lad os nu lade det blive ved det. Jeg tror, at det, der bliver vigtigt, er, at vi kan findes en fælles løsning og sige: Vi er villige til at kigge på driften, vi vil gerne gøre det bedre, vi har brug for at kigge på den her organisering, som man har i København, fordi det ikke er det bedste udgangspunkt, vi har i dag. Selvfølgelig er det her ikke bare let, men burde der ikke være en bred politisk interesse i at finde en bedre løsning end det kludetæppe, vi ser i dag? Det fornemmer jeg at ministeren lægger op til. Jeg er sikker på, at vi kan finde en fælles vej – det håber jeg i hvert fald.

Jeg skal derfor (på vegne af SF) fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget konstaterer, at der er et meget stort antal instanser, der træffer beslutninger vedrørende den kollektive trafik i hovedstadsområdet, nemlig Trafikstyrelsen, DSB, DSB-S-tog, Metroselskabet, MOVIA (og Lokalbanen),

Region Hovedstaden samt alle kommuner, og at der i mange andre storbyer kun er en enkelt eller et par besluttende instanser, opfordrer Folketinget regeringen til senest den 1. januar 2010 at fremlægge en redegørelse for, hvilke gevinster i form af bedre, hurtigere og mere effektiv kollektiv trafik – og tilsvarende eventuelle ulemper – der måtte være ved at samle beslutningskompetencen på en eller få instanser og i givet fald udarbejde et eller flere forslag hertil, som geografisk kan afgrænses til MOVIA's område eller en del af dette.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 31).

Kl. 15:30

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ordføreren om at blive stående.

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»Idet Folketinget konstaterer, at der er et meget stort antal instanser, der træffer beslutninger vedrørende den kollektive trafik i hovedstadsområdet, nemlig Trafikstyrelsen, DSB, DSB-S-tog, Metroselskabet, MOVIA (og Lokalbanen), Region Hovedstaden samt alle kommuner, og at der i mange andre storbyer kun er en enkelt eller et par besluttende instanser, opfordrer Folketinget regeringen til senest den 1. januar 2010 at fremlægge en redegørelse for, hvilke gevinster i form af bedre, hurtigere og mere effektiv kollektiv trafik – og tilsvarende eventuelle ulemper – der måtte være ved at samle beslutningskompetencen på en eller få instanser og i givet fald udarbejde et eller flere forslag hertil, som geografisk kan afgrænses til MOVIA's område eller en del af dette.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 31).

Dette forslag til vedtagelse vil indgå i de videre for handlinger.

Jeg tror personligt, at det er en af de længste sætninger, jeg har set i min tid i Folketinget. Ja, man skal jo altid markere, når der sættes en rekord.

Den første, der har bedt om korte bemærkninger til ordføreren, er hr. Per Clausen. Værsgo, hr. Per Clausen, kort bemærkning.

Kl. 15:31

Per Clausen (EL):

Jeg må se, om det ikke kan være muligt for mig på et eller andet tidspunkt at overgå den sætning i længde. Det skulle jo nok være muligt.

Nu er Enhedslisten og jeg sådan set meget enige i det forslag til vedtagelse, men jeg vil godt spørge fru Pia Olsen Dyhr, om hun ikke er enig med mig i, at det også burde være sådan, at de, der havde den her myndighed i forhold til den kollektive trafik, også skulle have muligheder for at gennemføre nogle ting, der kunne skabe større fremkommelighed for den kollektive trafik, f.eks. at etablere bompenge og bomordninger, der gør, at man reducerer den individuelle trafik i det område, hvor man har ansvaret for den kollektive trafik.

Kl. 15:32

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:32

Pia Olsen Dyhr (SF):

I forhold til bompenge skal det jo ikke være nogen hemmelighed, at SF flere gange har fremsat beslutningsforslag i Folketinget om, at vi ønsker, at kommunerne skal sættes fri, så de kan indføre bompenge, og det mener vi selvfølgelig stadig væk.

Kl. 15:32

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Per Clausen, kort bemærkning.

Kl. 15:32

Per Clausen (EL):

Jeg skal bare være helt sikker på, at jeg har læst forligsteksten rigtigt, og det er sådan, at forligsteksten ikke forhindrer, at SF, Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne senere kan bruge et andet flertal til at indføre den mulighed, for det synes jeg jo er en lille smule afgørende.

Kl. 15:32

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 15:32

Pia Olsen Dyhr (SF):

Altså, som jeg fortolker forligsteksten, har vi jo ikke forholdt os til spørgsmålet om bompenge. Vi har diskuteret indførelse af kørselsafgifter i Danmark, og det skal der findes en løsning på i folketingsåret, der kommer, og det vil være skatteministeren, der skal finde en løsning på det. Spørgsmålet om bompenge er stadig væk til debat. Jeg kan bare ikke se, at der kan findes et flertal for det – desværre. Det ville ellers være noget, vi var interesserede i.

Kl. 15:33

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Kim Christiansen for en kort bemærkning.

Kl. 15:33

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Som sagt er det jo ikke mere end 4 dage siden, vi indgik et historisk stort trafikforlig, som SF var en del af. Derfor er det selvfølgelig også med en vis undren, at en sådan forespørgselsdebat bliver rejst så tidligt. Det tyder jo alligevel på en vis utilfredshed med nogle af elementerne.

Mit spørgsmål til Socialistisk Folkepartis ordfører er så, om Socialistisk Folkeparti helhjertet bakker op om det forlig, de selv er en del af.

Kl. 15:33

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 15:33

Pia Olsen Dyhr (SF):

Der skal ikke være nogen tvivl om, at SF helhjertet bakker det forlig, vi er en del af, op. Vi er faktisk ganske begejstrede for det forlig, der er indgået. Men i forliget indgår overhovedet ikke noget om organisering af den kollektive trafik i Storkøbenhavn. Forliget forholder sig til, at der skal laves en undersøgelse af, hvordan man kan udbygge og forbedre den kollektive trafik i København. Der har ikke været nogen diskussion om, om vi kan samordne de forskellige instanser bedre.

Det ville være fint, hvis vi kunne komme så langt, at vi kunne blive enige om, at det også skal undersøges nærmere, men indtil videre har det altså ikke været en del af forliget. Vi er bestemt ikke utilfredse, vi er meget begejstrede for, at man så massivt har valgt at investere i den kollektive sektor.

Kl. 15:34

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:34

Kim Christiansen (DF):

Nu er det sådan, at den opdeling og ansvarsfordeling, der er i dag af den kollektive trafik, jo udspringer af kommunalreformen, som SF ikke er en del af. Så jeg vil da foreslå, at man henlægger det til det tidspunkt, hvor man skal evaluere på kommunalreformen. Kan Socialistisk Folkepartis ordfører ikke være enig med mig i, at det retteligt hører hjemme i den debat?

Kl. 15:35

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 15:35

Pia Olsen Dyhr (SF):

Nu bliver jeg en lille smule forvirret, for SF har faktisk været en del af den kommunalreform, der er lavet. Vi har jo bare gjort os den overvejelse, at man kan blive klogere. Der er nogle problemer, der er blevet skabt med den kommunalreform, som man ikke kunne forudse. Man kunne ikke forudse, hvad det betød for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det er noget af det, vi mener vi måske kan forbedre. Vi kan jo alle sammen blive klogere på sigt.

Kl. 15:35

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 15:35

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Jeg må sige, at jeg jo er lidt forundret over den fortolkning, Socialistisk Folkeparti har af det forlig, vi lige har indgået, og hvor blækket dårlig nok er tørt. For har Socialistisk Folkeparti tænkt sig, at vi kan undersøge sammenhængen i og forbedringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet uden at skele til driften?

Det er jo således, at forliget også taler om, hvordan vi kan gå ind og styrke busdriften ved bl.a. at skabe bedre fremkommelighed for busserne. Så derfor er jeg lidt forundret over, at ordføreren fortolker aftalen sådan, at det overhovedet ikke har noget med driften at gøre, og at man kan se de store anlægsinvesteringer, vi skal til at foretage, isoleret fra driften. Det overrasker mig.

Kl. 15:36

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:36

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er vældig ked af, at det overrasker ordføreren. Som jeg læser teksten, står det egentlig ganske klart, at vi ikke har diskuteret organiseringen, altså om man f.eks. skal nedlægge de mange instanser og oprette en enkelt instans i København. Det står ingen steder i forligsteksten.

Hvis vores diskussion her skal fortolkes, som at det faktisk er en del af forligsteksten, er jeg jo bare endnu mere tilfreds med den forligstekst, vi har lavet.

Kl. 15:36

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en kort bemærkning.

Kl. 15:36

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Bare for at være helt sikker: Er Socialistisk Folkeparti ikke enig i, at et vigtigt led i den undersøgelse, som vi nu sætter i gang med det store forlig, netop er at se på, hvordan vi skaber bedre sammenhæng også i driften?

Kl. 15:36

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:36

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jamen det er jeg da meget glad for at Venstres ordfører mener skal være en del af det her. For da vi havde diskussionen og lavede trafikaftalen, var det meget klart fra samtlige parter side, at trafikaftalen og investeringsaftalen handlede om anlæg og meget lidt om drift.

Det er korrekt, at der er kommet penge ind til busserne og drift i den forbindelse, men ellers har vi jo diskuteret anlæg. Og det er jo meget forståeligt, når man diskuterer en investeringsaftale.

Det, vi gerne vil ind på, er også at diskutere organiseringen. Og hvis vi kan få det ind, er det jo bare super.

Kl. 15:37

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordførerrækken, og det er hr. Kristian Pihl Lorentzen, der er den næste ordfører.

Kl. 15:37

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Indledningsvis vil jeg da takke SF for at have rejst denne forespørgsel om sammenhængen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Der er brug for løbende politisk fokus på, hvordan vi sikrer den bedst mulige kollektive trafikbetjening for de rådige midler, og hvordan vi får gjort det samlede tilbud mest muligt attraktivt for pendlere og passagererne.

Alligevel kan jeg godt undre mig lidt over, at vi tager denne debat lige netop nu ganske få dage efter indgåelse af en omfattende trafikaftale med meget bred politisk tilslutning. Et af de mange elementer i denne aftale er jo netop styrkelse af den samlede kollektive trafik i hovedstadsområdet, men på den anden side er det selvfølgelig altid positivt og nyttigt med en god debat, så gode tanker og løsninger kan komme frem i lyset.

Målet for Venstre er klart. Vi ønsker en fortsat stigning i passagertallet i den kollektive trafik, også i busserne. Vi skal derfor sørge for, at de mange pendlere i hovedstadsområdet i fremtiden tilbydes et mere attraktivt alternativ til bilen. Derved kan vi aflaste det hårdt pressede vejnet, derved får vi mindre CO₂-udledning, og derved sikrer vi en bedre driftsøkonomi i den kollektive trafik, hvad enten vi taler om busser, tog eller metro.

At nå dette mål forudsætter målrettede investeringer i den kollektive trafik, og det er lige præcis, hvad vi har lagt sporene til med den store trafikaftale fra i torsdags, bl.a. i form af bedre trafikknudepunkter, parker og rejs-anlæg samt bedre fremkommelighed for busser og tog. Men det er ikke nok med investeringer og anlægsudgifter, vi skal også løbende se på mulighederne for at forbedre og effektivisere driften af tog, busser og metro.

Et af potentialerne for et bedre tilbud for de rådige midler er knyttet til sammenhængen på tværs i den samlede kollektive trafik, og her er der givetvis plads til forbedring, hvis man sammenligner os med andre storbyregioner uden for landets grænser både ud fra et passagersynspunkt og ud fra et økonomisk og driftmæssigt synspunkt. Vi skal specielt undgå indbyrdes konkurrence i den kollektive trafik for skatteydernes og passagerernes penge, og vi skal minimere de samlede udgifter til administration, så flest muligt af de rådige penge går til kørsel. Vi skal satse på at styrke synergien i den kollektive trafik ud fra princippet om, at to plus to giver fem. Dette vil kræve et meget tæt samspil og en god koordination mellem de mange aktører. Jeg vil her henvise til det eksisterende samarbejde imellem Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Der er god grund til at forstærke og målrette dette samarbejde. Desuden bør det bredes ud til de mange andre kollektive trafikaktører i hovedstadsområdet, for der er jo mange aktører. I den forbindelse kan man passende skele til de gode svenske erfaringer med at skabe sammenhæng i den kollektive trafik.

Venstre vil gerne se resultatet af et intensivt samarbejde, før vi ønsker at gribe til lovgivning om ændret organisering. I øvrigt ser jeg meget frem til den 27. marts i år, hvor Venstre her på Christiansborg holder en konference i samarbejde med andre, hvor vi sætter fokus på bedre busdrift for de rådige midler. Et af temaerne i den konference er netop sammenspillet mel-

lem busser, tog og metro, altså tænkning i helheder.

Afslutningsvis vil jeg udtrykke Venstres tilfredshed med den netop indgåede trafikaftale. Med denne aftale lægger vi sporene til en grønere trafik med bedre fremdrift på vej og bane. Samtidig er der igangsat et vigtigt analysearbejde, der skal lede frem imod en bedre og mere sammenhængende kollektiv trafikdækning af hovedstadsområdet, herunder med hensyn til køreplanlægning og drift. Vi ser frem til at nå dette mål i et godt samarbejde med de andre partier, der nu har taget et medansvar for trafikken i Danmark.

På den baggrund vil jeg gerne her på vegne af Venstre, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget tager ministerens redegørelse til efterretning og noterer, at der inden for den nuværende organisering i de seneste år er gennemført massive investeringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som har bevirket betydelig passagervækst. Folketinget ønsker den bedst mulige samordning af trafikken i hovedstadsområdet og henviser i den forbindelse til aftalen mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance af 29. januar 2009 om »En grøn transportpolitik«, hvoraf det fremgår, at forligspartierne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet, der skal bidrage til at kortlægge fremtidige trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

Herunder ønskes det belyst, hvordan der kan opnås en bedre koordinering mellem de enkelte kollektive trafiksystemer, så de samlet set kører driftmæssigt rationelt og supplerer hinanden bedst muligt til gavn for passagererne.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 32).

Tak. Det var vist også en lang sætning.

Kl. 15:43

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg tror ikke, det helt kan slå den anden rekord, men det er jo godt, der gøres et forsøg.

Der er nu stillet følgende forslag til vedtagelse:

»Folketinget tager ministerens redegørelse til efterretning og noterer, at der inden for den nuværende organisering i de seneste år er gennemført massive investeringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som har bevirket betydelig passagervækst. Folketinget ønsker den bedst mulige samordning af trafikken i hovedstadsområdet og henviser i den forbindelse til aftalen mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance af 29. januar 2009 om »En grøn transportpolitik«, hvoraf det fremgår, at forligspartierne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet, der skal bidrage til at kortlægge fremtidige trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

Herunder ønskes det belyst, hvordan der kan opnås en bedre koordinering mellem de enkelte kollektive trafiksystemer, så de samlet set kører driftsmæssigt rationelt og supplerer hinanden bedst muligt til gavn for passagererne.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 32).

Vi siger tak både for dette forslag, som også vil indgå i den videre debat, og til ordføreren. Tak.

Den næste ordfører er hr. Magnus Heunicke.

Kl. 15:44

(Ordfører)

Magnus Heunicke (S):

Sidste uges trafikaftale er på mange måder en sejr for den kollektive trafik, ikke mindst fordi det efter lange forhandlinger lykkedes at få afsat betydelige midler til vores nødlidende busser og betydelige midler til et nybrud i den kollektive trafik, nemlig letbaner i det østjyske og en højklasset kollektiv trafikbetjening i Ring 3-korridoren omkring København. Men så godt er det heller ikke. Vi Socialdemokrater vil jo endnu videre, for den kollektive trafik er en hjertesag for os, og vi glæder os kun over, at flere og flere partier efterhånden er ved at få øjnene op for de muligheder, der er i at udvikle frem for at afvikle den kollektive trafik.

Men hvordan skal strukturen så være? Jo, jeg fik i sidste uge en mail fra Hillerøds borgmester, Kirsten Jensen – Hillerød er jo en ren pendlerkommune – og hun havde et pendler eksempel, hun godt ville have mig til at tage med til debatten, og det gør jeg så nu her. Det handler om Bente, der bor i Skævinge og arbejder på Frederiksberg Rådhus. Hver morgen går hun ned til Skævinge Station kl. 7.00 for at tage lokalbanen til Hillerød. Her er hun kl. 7.16, hvor hun skifter

til S-tog mod Vesterport Station. Der er hun kl. 7.59. Så går hun op for at tage med bussen mod Frederiksberg Rådhus. Klokkeren ca. 8.15 kan hun sætte sig på sin stol. Det har altså taget Bente 1 time og 11 min., fra hun stod på Skævinge Station, til hun står af på Frederiksberg, på en dag, hvor tog og busser kører, som de skal. Afstanden er 41,9 km, og Bente har kørt med tre forskellige selskaber.

Først og fremmest er det vigtigt at notere sig, at efter sidste uges forlig kan de rejsende med S-toget se frem til forkortelser i rejsetiden, fordi vi etablerer overhalingsspor. Der kommer også færre forsinkelser, når vi får nye signaler.

Men vi er meget optaget af, at vi får det maksimale ud af vores satsning på den kollektive trafik. Det skal kunne mærkes i hverdagen. Så hvis stive strukturer og for mange kokke – i eksemplet var der altså tre forskellige kokke – gør det svært for pendlere at planlægge med den grad af fleksibilitet, som er nødvendig, så skal vi gøre det mere smidigt. Derfor støtter vi den vedtagelse, der netop nu er blevet præsenteret, hvor spørgsmålet bliver håndteret i den strategiske analyse af hovedstadens kollektive trafik, der nu sættes i gang.

Til allersidst vil jeg sige, at jeg glæder mig over, at der stadig væk i den nuværende struktur sker en udvikling. Jeg har lige fået besked fra Movia om, at de igangsætter nye forsøg med at gøre stoppestedsinformationen endnu bedre med nedtællingsure, ikke kun for A-busserne, men faktisk for alle busser, fordi man har fået nye strømbesparende batterier, der betyder, at man kan vise beskeder og nedtællingsur for busafgange med op til fire buslinjer på et skilt. Det er noget, som de busrejsende har efterlyst, og det imødekommer man så. Så der sker altså også fremskridt i den nuværende struktur. Tak.

Kl. 15:47

Første næstformand (Svend Auken):

Tak. Vi beder ordføreren blive stående. Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:47

Per Clausen (EL):

Det er jo altid dejligt at høre om den her fantastiske grønne trafikplan, hvor der jo kun er et problem, og det er, at de, der ikke har været med til at lave aftalen, og her taler jeg ikke om Enhedslisten, men om de eksperter, der er på området, leder efter det grønne. Men det skal vi nok få anledning til at tale om en anden god gang.

Det, jeg godt vil spørge hr. Magnus Heunicke om, er: Mener hr. Magnus Heunicke selv, at der er et problem med organiseringen af den kollektive trafik i København, eller mener hr. Magnus Heunicke ikke, at der er noget problem? Det er jo helt uklart. Hr. Magnus Heunicke mente tilsyneladende, at der nok var et problem, men derefter var det så en analyse, der skulle vise, om der var et problem.

Så jeg kunne godt tænke mig, om hr. Magnus Heunicke kunne løfte sløret for, om han selv mener, at der er et problem.

Kl. 15:48

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 15:48

Magnus Heunicke (S):

Tak. Jeg forstår godt, hvorfor Bente og hendes medrejsende spørger, hvorfor de dog skal være afhængige af tre forskellige instanser, når de skal fra Skævinge til Frederiksberg. Det forstår jeg udmærket godt, kunne det ikke lade sig gøre at gøre det mere smart? Vi ved det jo selv via henvendelser fra pendlere, der står og venter, fordi køreplanerne ikke helt passer sammen. Så der kan sagtens vise sig at være problemer. Det vigtige er, at vi nu får afsat midler og får igangsat en strategianalyse, som netop skal analysere dette emne også. Jeg tror, at selv Enhedslisten må være tilfreds med, at den her udfordring så også kommer op.

Jeg er bare ikke nødvendigvis enig i ministerens udlægning af, at der slet ingen problemer er. Det tror jeg godt der kan være, men lad os nu se i analysen, hvad der kommer ud af det.

Kl. 15:49

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Per Clausen, kort bemærkning.

Kl. 15:49

Per Clausen (EL):

Det, jeg bare ikke forstår, er, hvorfor man så ikke går skridtet videre og siger, at vi ved, der er nogle problemer, og dem vil vi gerne finde nogle løsninger på. Hvis jeg overhovedet kan se nogen indholdsmæssig forskel på det forslag til vedtagelse, som Venstre og Socialdemokraterne m.fl. stillede, og det, SF stillede, så var SF's udgangspunkt vel det, at der er nogle problemer, og nu skal vi have nogle løsningsmodeller på banen.

Det, man risikerer med det forslag til vedtagelse, som hr. Magnus Heunicke støtter, er jo, at man får en analyse, der, hvis det ellers politisk tillades, viser, at der er nogle problemer, hvorefter man så kan nedsætte et nyt udvalg, der skal

arbejde med at finde nogle løsninger, og så er der gået et par år ekstra, som vi ikke har fået nogen som helst glæde af.

Kl. 15:49

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 15:49

Magnus Heunicke (S):

Jeg mener, det er vigtigt, at det her ikke bliver et religiøst spørgsmål. Jeg mener, at det ikke er et partipolitisk eller for den sags skyld religiøst spørgsmål, om der skal være 1, 2 eller 3 eller 48 forskellige selskaber, der skal tilrettelægge trafikken mellem forskellige kommuner i hovedstadsområdet. Det må være et praktisk spørgsmål, som man analyserer rent praktisk. Og der kan jeg da berolige Enhedslisten med, at så længe vi sidder med ved bordet, så bliver det ikke et arbejde, hvori der er ting, der ikke må undersøges af politiske årsager, det bliver ikke et arbejde, hvor der er blinde vinkler, nej, det bliver naturligvis en strategianalyse, som sætter fokus på de ting, som vi bl.a. i dag adresserer, nemlig ud over den fortsatte udbygning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet så også en organisering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og det er derfor, vi stemmer for det forslag til vedtagelse.

Kl. 15:50

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren, og så er det hr. Kim Christiansen som ordfører.

Kl. 15:50

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

I sidste uge indgik alle partier med undtagelse af Enhedslisten et forlig, som giver et gigantisk løft til den kollektive trafik. Langt størsteparten af de 94 mia. kr., som bliver investeret frem til 2020, går til den kollektive trafik. Bl.a. besluttede vi i forligskredsen at gennemføre en strategisk analyse af udbygningsmulighederne for den kollektive trafik i hovedstadsområdet, herunder, som det også har været nævnt, en løsning på Ring 3-problematikken – og der er vi så nogle, der håber på, at det kunne munde ud i en letbaneløsning.

Under forhandlingerne nævnte Dansk Folkeparti i flere omgange, at vi fandt det nødvendigt at få en bedre koordinering af de forskellige kollektive transportformer, eventuelt gennem et mobilitetsråd, netop for at sikre, at vi får optimal udnyttelse af de milliardinvesteringer, som er besluttet frem til 2020. Det var ikke umiddelbart

et forslag, som jeg hørte Socialistisk Folkeparti eller andre bakke op om. Derfor kan det så også undre mig, at denne forespørgselsdebat overhovedet bliver gennemført, netop som vi har afsluttet dage og nætters forhandlinger, og netop fordi vi har besluttet den her strategiske analyse for at få fastlagt, hvordan og med hvilke midler vi får optimeret den kollektive trafik mest muligt.

For Dansk Folkeparti ville det være helt naturligt, at selve organiseringen af den kollektive trafik bliver sat under lup, og derfor indgår det også som et element i det forslag til vedtagelse, der er blevet fremsat, og som Socialistisk Folkeparti som de eneste så tilsyneladende ikke støtter.

Umiddelbart virker det, som om Socialistisk Folkeparti i deres iver for at virke ansvarlige har indgået et forlig, som de ikke er helt tilfredse med indholdet af. For Dansk Folkepartis vedkommende vil vi afvente analysen og tage stilling til, hvilke initiativer der vil være de rigtige.

Det kan også undre mig, at Socialistisk Folkeparti rejser en debat, der isoleret set omhandler hovedstaden, som, når alt kommer til alt, er ganske godt dækket ind med kollektiv trafik. Ikke at vi ikke kan gøre det meget, meget bedre, det kan vi sagtens, og derfor er der netop også i den indgåede aftale afsat milliardbeløb til forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det er ganske vist til drift, ja, men det er jo sådan, at hvis ikke der er det rigtige materiel, de rigtige skinner osv. til rådighed, vil det heller ikke give en rentabel drift. Så tingene hænger jo en lille smule sammen.

Jeg tror, at mange af yderområderne oplever langt større problemer, end hovedstadsområdet gør, med nedlagte busruter og manglende sammenhæng i den kollektive trafik. Og om historien om Bente, som hr. Magnus Heunicke lige skitserede, vil jeg sige, at jeg tror, at hvis det havde været i Vestjylland eller Nordjylland, havde det ikke været 41 min., så havde den samlede transporttid været et sted imellem 6 og 7 timer. Men det er en anden diskussion.

Derfor vil Dansk Folkeparti gerne være med til at se på, om den nuværende struktur er den rigtige. Det er en struktur, som udspringer af kommunalreformen, og som derfor måske også bør diskuteres i forbindelse med en evaluering af kommunalreformen.

Afslutningsvis vil jeg sige, at vi også skal have de positive briller på. Nu er vi jo er forligs-

partnere, så derfor må konklusionen i dag blive, at vi afventer den her strategiske analyse vedrørende hovedstaden, og så ser vi positivt på at diskutere hele strukturen for den landsdækkende kollektive trafik på et senere tidspunkt.

Kl. 15:54

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Vi beder ordføreren om at blive stående. Fru Pia Olsen Dyhr for en kort bemærkning.

Kl. 15:54

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg vil gerne fortælle ordføreren, at vi indkaldte til den her forespørgselsdebat engang i december måned. Det gjorde vi, fordi vi kan se problemer i forbindelse med koordineringen i hovedstadsområdet mellem bus, metro, S-tog osv. Vi vil gerne gøre det bedre, og måske kan det også blive billigere.

For os handler den her diskussion ikke om, at vi skal sætte milliarder af til nye investeringer. Det var det, vi diskuterede i forliget, og der synes jeg at vi kom rigtig langt og på fornuftig grund. Det, det handler om nu, er, om vi kan koordinere det bedre, så man som passager ikke gang på gang står med håret i postkassen, fordi der ikke er en bus, en metro eller et eller andet, der ikke kører, når man forventer, at det kører.

Det er det, den her forespørgselsdebat handler om, og jeg er da glad for, at Dansk Folkeparti er enige med os i, at vi kan gøre det bedre. Der tror jeg at vi kan finde fælles grund, så jeg tror ikke nødvendigvis, at vi behøver at skitsere en uenighed, der ikke er der.

Kl. 15:54

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:55

Kim Christiansen (DF):

Jeg forsøger sådan set heller ikke at skitsere en uenighed, for dybest set tror jeg ikke, at den er der. For som sagt ønsker vi også at kigge på den her organisering, men det bragte vi faktisk også frem i de netop overståede trafikforhandlinger.

Det, jeg bare hæftede mig ved, var, at frem for at rejse den her forespørgselsdebat kunne SF jo i sammenhæng med de forhandlinger, vi havde, have bakket os op i det synspunkt. Det var sådan set bare det, jeg skitserede i min ordførertale.

Kl. 15:55

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Pia Olsen Dyhr for en kort bemærkning.

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg vil gerne følge op på, om det ikke er korrekt erindret fra min side, at det, vi diskuterede i forhold til investeringsplanen, handlede om investeringer i anlæg og ikke – ikke i særlig høj grad i hvert fald – i drift af den kollektive trafik. Vi havde valgt at adskille de to emner, og vi har egentlig i det store og hele respekteret, at de var nødt til at blive adskilt, og derfor har vi ikke haft diskussionen om organiseringen af den kollektive trafik.

Kl. 15:55

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:55

Kim Christiansen (DF):

Til det vil jeg bare sige, at bedre fremkommelighed, som var et af de store temaer i de netop overståede forhandlinger, jo i høj grad handler om anlæg. Men det handler altså også om koordination mellem de forskellige transportformer, og det er jo lige nøjagtig der, at det her spørgsmål kommer ind.

Kl. 15:55

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren. Tak, ordfører. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 15:56

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Vi Konservative synes, det er godt, at vi får sat fokus på et bedre samspil mellem transportformerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det er der bestemt brug for. Ellers bliver den kollektive trafik ikke attraktiv, og så får vi ikke flyttet de passagerer fra bilerne over i den kollektive trafik, som vi gerne vil, og så får vi ikke nedbragt CO₂-udslippet. Så derfor er det jo en helt relevant forespørgsel, som SF her rejser.

Nu kender jeg ikke Bente, som hr. Magnus Heunicke gør, men jeg kender hr. Tom Behnke. Han er også kommet med eksempel til mig, for han vil også meget gerne bruge den kollektive trafik. Han fortæller så også om et samspilsproblem, hvor han har taget Kystbanen ude fra lufthaven og gerne vil stå af på Skodsborg station tæt ved Nærum, hvor han bor. Men den bus, der så skal føre ham videre til Nærum, er kørt, 3 minutter før kystbanetoget kommer ind, og så kan han stå i en time og vente. Det er han jo ikke den eneste, der oplever. Det fungerer simpelt hen ikke, og derfor bliver det jo sådan, at kollektiv trafik bliver besværlig. Enten skal man have en bil

derhjemme og så få ægtefællen til at komme og hente en, eller også skal man bruge en taxa, og så begynder det at være dyrt og besværligt. Så derfor synes jeg bestemt, det er meget relevant, at vi får set på, hvordan vi kan gøre det her bedre.

Et andet eksempel er også det fra trafikaftalen, for der kom jeg forud for den her forespørgsel til at tænke på, at vi sad og diskuterede og kommer nu også til at bruge mange millioner kroner på en opgradering af Sydbanen. Det betyder, at man kan komme 4 minutter hurtigere ind til København, men hvis man så skal stå og vente på den bus, der fører en videre til ens arbejde, eller hvis man, når man kommer hjem også de her 4 minutter tidligere, ikke har samspillet med busserne i den anden ende, hænger det ikke sammen. Så kan man næsten sige, at vores mange millioner til en opgraderingen er spildt, og derfor er det selvfølgelig vigtigt, at tingene hænger sammen.

Derfor er der behov for en god koordinering af den kollektive trafik, så passagererne oplever, at vi har tænkt på deres transportbehov. Men nu er det jo sådan, at de forskellige transportselskaber allerede samarbejder i dag – det gælder jo busselskaberne, metroselskabet og DSB – og jeg er helt sikker på, at det samarbejde kan blive meget, meget bedre. Derfor har man jo også set i lyset af den nye metrocityring besluttet sig for, at man skal se på, hvordan samdriften mellem de forskellige transportformer i hovedstaden kan optimeres. Og det må jeg sige at vi Konservative forventer os meget af, for det er der behov for.

Jeg tror nemlig ikke, at en ny, stor omorganisering vil hjælpe ret meget. Det vil skabe ny usikkerhed for medarbejderne, der er ansat de forskellige steder, og for passagererne, der igen frygter, hvad der nu skal ske. Jeg tror også, at passagererne tænker: Nej, vi orker ikke at skulle forholde os til en ny, stor omorganisering en gang til.

Derfor mener vi Konservative, at det, der skal til, er, at de, der har fingrene nede i dejen, selv kommer med bud på, hvordan vi skaber et bedre samspil mellem transportformerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. De forskellige aktører, der er, har jo selv en kæmpestor interesse i, at der kommer flest mulige passagerer. Det betyder, at de tjener flere penge, hvilket de gerne vil, og at de opnår nogle succeskriterier, som de har nogle ambitioner om at opnå. Så derfor synes vi faktisk, at tingene nu er inde i en

god gænge, og vi har jo med den debat, vi har i dag, også fået sendt et godt signal til dem om, at vi har nogle forventninger om, at de får løst den udfordring, de står over for.

Så derfor vil vi altså ikke lægge op til store lovændringer eller store analyser ud over det, vi har vedtaget med trafikaftalen, men sige, at vi er tilfredse med det arbejde, der nu går i gang. Og derfor støtter vi også det forslag til vedtagelse, der blev oplæst af hr. Kristian Pihl Lorentzen. Tak.

Kl. 16:00

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren og går videre til hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Kl. 16:00

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Fra Det Radikale Venstres side vil vi gerne sige tak til forespørgerne, fordi de har sat emnet den kollektive trafik i hovedstaden på dagsordenen. Det vil vi, fordi man ikke kan tale om den kollektive trafik i hovedstaden uden i det hele taget at tale om trafikafvikling i hele hovedstadsområdet under ét. For det at skabe bedre muligheder for, at den kollektive trafik fungerer så optimalt som muligt, indebærer naturligvis også, at man på den måde meget gerne skulle kunne afvikle noget af den individuelle trafik, specielt i biler, som er med til at give en lang række problemer i hovedstaden.

Når vi også hilser debatten velkommen, hænger det sammen med, at vi fra Det Radikale Venstres side vurderer hovedstadens betydning for Danmark og Danmarks økonomi som værende overordentlig stor. Derfor er det bestemt ikke ligegyldigt, hvordan en infrastruktur i et hovedstadsområde er indrettet, hvordan mulighederne er for, at det er velfungerende. De fleste af os ved, at god infrastruktur er en parameter for, at der er plads til økonomisk vækst og udvikling, og at det derfor også har betydning, at vi er i stand til at indrette os så klogt som muligt.

Det gælder sådan set, hvad enten det er trafikinfrastruktur til dem, der bor i København eller hovedstadsområdet, eller det gælder pendlere, som pendler frem og tilbage hver dag i arbejdssammenhæng, eller det gælder folk, som transporterer varer til hovedstadsområdet eller for den sags skyld varer derfra på ny. Uanset hvilken tilgang det er til afvikling af trafik, er det medvirkende til at skabe vækst og udvikling, hvis vi indretter os så hensigtsmæssigt som overhovedet muligt. Derfor synes vi, at det er et

overordentlig vigtigt emne, der på den måde rejses. I virkeligheden bør man jo også trække trådene ud til den internationale trafik, hvor det bestemt også er af stor betydning, at man i en hovedstad for et land som Danmark har så gode muligheder som mulig.

Derfor lægger vi altså med andre ord fra Det Radikale Venstres side stærkt vægt på, at man har en hovedstad, der har en infrastruktur, som er god, og som er fremadrettet, og som er så optimal som muligt i forhold til de målsætninger, vi måtte have. Og der er det jo ret let at konstatere, at der bestemt er ting, der kan gøres bedre fremadrettet på det felt.

Også derfor synes vi, at det er glædeligt, at vi i den aftale, vi har indgået i sidste uge, og som flere ordførere allerede har refereret til, jo netop med afsæt i sådan en tankegang forsøger at sætte brugerne, altså passagererne, eller hvad vi nu vil kalde dem, i centrum i den diskussion. For os i Det Radikale Venstre er det i al fald sådan, at det netop er passagererne, brugerne, eller dem, der eventuelt måtte skulle transportere varer, som er afsættet for, hvordan vi indretter vores infrastruktur, og for, hvordan vi gør det bedst muligt, og måske ikke så meget et hensyn til hvilken administrativ instans, der beskæftiger sig med området, og hvem der træffer beslutninger om det. Det er noget, der kommer i anden omgang, og det er noget, som må indrettes på en sådan måde, at det er med til at opfylde den vigtigste målsætning, nemlig at infrastrukturen er så optimal som overhovedet muligt.

Igen vil jeg der henvise til, som også andre ordførere har været inde på, at der i det forslag til vedtagelse, som vi er med til at fremsætte, lægges op til, at man netop med den her bruger- eller passagerindgangsvinkel får belyst, hvad mulighederne er fremadrettet. Og jeg vil også sige til Enhedslistens hr. Per Clausen, som var inde på, at man ikke hermed forholder sig til løsningsforslag, at det er jeg ikke helt enig i. For faktisk står der jo, at det skal belyses, hvordan man opnår en bedre koordinering mellem de enkelte kollektive trafiksystemer, så de supplerer hinanden bedst muligt til gavn for passagererne. Og det at skulle belyse bedre muligheder betyder rent faktisk, at der kommer bud på, hvordan man kan indrette det med henblik på at gøre det bedre, hvis den mulighed er til stede. Og det gætter vi da på forhånd på at der kunne være nogle muligheder for, og vi ser frem til at få den diskussion i trafikinfrastrukturforligskredsen, hvor jeg synes, at vi i al fald har et afsæt, der be-

tyder, at der er vilje til at løse også den udfordring i fællesskab, så snart det er muligt.

Kl. 16:05

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 16:05

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Nu kunne det jo være meget sjovt for mig, hvis jeg var i stand til at påvise en dyb modsætning mellem forligspartierne i forhold til de forslag til vedtagelse, de har fremsat. Hvis man skulle fremhæve noget andet, var det måske en manglende evne til at samordne stort set identiske tanker, og det er vel i grunden også problematisk, men sådan kan det jo gå.

Jeg vil sige, at det, der jo karakteriserer debatten om trafikpolitik i Danmark, er det, der karakteriserer så mange andre politiske debatter i Danmark, nemlig en fantastisk evne til farveblindhed. For det er jo alligevel utroligt, at man kan stå herinde i Folketingssalen og tale om en grøn trafikaftale, når det bedste bud, man kan få fra eksperter, inklusive Det Radikale Venstres tidligere trafikordfører, er, at aftalen er grumset. Jeg skal slet ikke komme ind på, hvad klimaeksperter og andre trafikeksperter siger, nemlig at den er sort, og når de siger, den er sort, er det selvfølgelig, fordi de har det udgangspunkt, at CO₂-udslippet vil fortsætte med at stige fra transportsektoren, for der er intet i den aftale, der er indgået, der sikrer, at det ikke vil ske.

Det er jo sådan baggrunden for, at der kunne være mange andre debatter, som vi i Enhedslisten synes det kunne være godt at få taget i offentlighed om trafikpolitikken i Danmark. Det vil vi selvfølgelig sørge for, for der foreligger jo den mulighed, at man også kan rejse andre væsentlige spørgsmål i form af forespørgselsdebatter her i Folketinget og i form af spørgsmål til ministeren. I hvert fald har vi jo i første omgang efterspurgt en dokumentation for, at den aftale, der nu er indgået, skulle føre til en reduktion i CO₂-udslippet. Den dokumentation ser vi frem til ikke at få, for jeg tror ikke, den kan fremskaffes.

Ellers vil jeg sige, at når man snakker om, hvad der skulle kunne få den kollektive trafik i hovedstadsområdet til at fungere bedre, end den gør i dag, er der to vigtige problemstillinger, synes vi. De berøres kun indirekte i den her debat, men det skal ikke forhindre, at jeg fremdrager dem.

Den ene er jo, at det handler om, at der skal være mulighed for fremkommelighed for busserne, og et vigtigt element i at skaffe fremkommelighed for busserne er jo at reducere antallet af private biler. Det er sådan set baggrunden for, at jeg også rettede mit spørgsmål til fru Pia Olsen Dyhr, nemlig spørgsmålet om, hvorvidt en sådan ny organiseringsform af den kollektive trafik ikke også burde medføre, at de, der styrede den kollektive trafik i hovedstadsområdet, havde mulighed for at foretage sig andre ting, der kunne forbedre den kollektive trafiks vilkår, nemlig f.eks. at oprette bompenggeordning, betalingsringe osv.

Jeg er da glad for at høre fru Pia Olsen Dyhrs udlægning, nemlig at den ordning ikke omfattes af forliget, så den godt kan etableres som et supplement, den dag der kommer et flertal for det. Det er jo dejligt. For ellers må jeg sige, at det er mit indtryk, at det her forlig jo desværre er så altomfattende, at det bliver svært at finde huller, hvor man kan lave væsentlige forbedringer i forhold til klima og den kollektive trafik ud over det, der aftales inden 2020. Det er den første problemstilling.

Den anden problemstilling, der skal løses, er jo den problemstilling, der gør, at den kollektive trafik ikke har været i stand til at tiltrække nye passagerer i noget særlig stort omfang, nemlig den ganske banale kendsgerning, at det at køre i den kollektive trafik er steget langt, langt mere i pris end den individuelle trafik.

Så er der bare en sidste ting, som jo også vedrører den problemstilling, som er rejst her i dag, måske mere direkte. I virkeligheden burde man jo, hvis man interesserede sig for at skabe en sammenhængende kollektiv trafik i hovedstadsområdet, inddrage f.eks. hele Øresundsområdet, altså inddrage Skåne og lave et samarbejde dér som en væsentlig del, og da meget af trafikken jo i virkeligheden kommer udefra, uden for det, der i dag opfattes som hovedstadsområdet, i form af pendlertrafik, så ville det også være logisk at inddrage dele af Sjælland osv.

Der er ingen tvivl om, at da man lavede strukturreformen, valgte man en fuldstændig hovedløs måde at organisere transporten på i hovedstadsområdet, og jeg er ikke sikker på – eller rettere sagt, i Enhedslisten er vi ikke sikre på – at en løsning på den udfordring og på det problem kan klares ved kun at se på selve hovedstadsområdet.

Så på baggrund af det, jeg har sagt her, fremsætter Enhedslisten følgende:

Forslag til vedtagelse

»En fornuftig organisering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet kræver bedre fremkommelighed for busserne og et konkurrence-dygtigt prisniveau i forhold til den individuelle trafik. Derfor opfordrer Folketinget regeringen til at sikre kommunerne i hovedstaden mulighed for at indføre bompeng, og at regeringen giver et tilskud til driften af den kollektive trafik, der muliggør en halvering af priserne.

Folketinget opfordrer regeringen til at undersøge mulighederne for at sikre, at organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet sker i sammenhæng med organiseringen af trafikken i hele Øresundsregionen, og de områder der ligger op til denne.

Folketinget opfordrer derfor regeringen til senest i januar 2010 at fremlægge en redegørelse for, hvilke gevinster i form af bedre, hurtigere og mere effektiv kollektiv trafik – og eventuelle ulemper – der måtte være ved at samle beslutningskompetencen for den kollektive trafik i dette område. Geografisk omfatter det område, der skal inddrages, Sjælland, Lolland Falster, Bornholm og Skåne.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 33)

Kl. 16:10

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse:

»En fornuftig organisering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet kræver bedre fremkommelighed for busserne og et konkurrence-dygtigt prisniveau i forhold til den individuelle trafik. Derfor opfordrer Folketinget regeringen til at sikre kommunerne i hovedstaden mulighed for at indføre bompeng, og at regeringen giver et tilskud til driften af den kollektive trafik, der muliggør en halvering af priserne.

Folketinget opfordrer regeringen til at undersøge mulighederne for at sikre, at organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet sker i sammenhæng med organiseringen af trafikken i hele Øresundsregionen, og de områder der ligger op til denne.

Folketinget opfordrer derfor regeringen til senest i januar 2010 at fremlægge en redegørelse

for, hvilke gevinster i form af bedre, hurtigere og mere effektiv kollektiv trafik – og eventuelle ulemper – der måtte være ved at samle beslutningskompetencen for den kollektive trafik i dette område. Geografisk omfatter det område, der skal inddrages, Sjælland, Lolland Falster, Bornholm og Skåne.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 33)

Dette forslag til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger.

Hr. Villum Christensen som ordfører.

Kl. 16:11

(Ordfører)

Villum Christensen (LA):

En af de diskussioner, der med garanti aldrig ophører, er om, hvordan man skal indrette sig i hovedstadsområdet, når det gælder den offentlige struktur og den måde, man skal styre og koordinere opgaverne på. Det har man kunnet sige, fra den allerførste kommission blev nedsat. Derfor er jeg sikker på, at den her debat vil fortsætte i en uendelighed, men det gør den selvfølgelig ikke mindre aktual.

Vi skal hele tiden finde de mest effektive måder at koordinere vores indsatser på. Det betyder selvfølgelig også, at det er en god debat at tage. Det er måske et lidt underligt tidspunkt at tage den på, hvilket der er flere, der har været inde på.

Vi har jo kunnet se, at vi med det her forlig, som vi lige har indgået, allerede har taget stilling til, at det her er noget, vi må kigge nærmere på, for lige så snart vi griber ind og laver nye ting, må vi selvfølgelig også sikre os, at den struktur, vi placerer de her opgaver i, også er hensigtsmæssig.

Det bliver der jo taget hånd om, og det er jeg glad for, men jeg tror også, at jeg må sige, at det med at skulle ændre meget voldsomt i strukturerne, her inden kommunalreformen stort set har fundet sine egne ben, nok ville være en farlig vej at gå. Jeg er enig i, at vi hele tiden skal se på, om vi også gør det på den rigtige måde, men meget store reformer tror jeg næppe tiden er inde til.

Vi vil selvfølgelig støtte det forslag, vi selv er med til at skrive.

Kl. 16:13

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Transportministeren.

Kl. 16:13

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg vil gerne sige tak for en rigtig god debat med mange gode og konstruktive indlæg. Jeg synes, debatten peger godt frem mod det samarbejde, vi nu skal til at tage fat på i den brede forligskreds efter den store aftale om investeringer i infrastrukturen i Danmark i de kommende år. Der er mange udfordringer, vi skal tage fat på, der er mange projekter og undersøgelser, som vi har aftalt skal sættes i gang, og det kræver jo, for at få noget godt og positivt ud af det i sidste ende for borgerne, at vi har en god og konstruktiv debat, både når vi har debatter her i salen, og når vi mødes i forligskredsen. Jeg tror, det var hr. Johs. Poulsen, som sagde, at vi skal sætte borgerne i centrum. Den udtalelse er jeg helt enig i. I sidste ende drejer det sig om at sikre borgerne her i landet så god og effektiv kollektiv trafik som overhovedet muligt.

Jeg tror ikke, om der blev forventet et svar, da fru Pia Olsen Dyhr startede debatten med at spørge, om hovedstaden er en by. Man kan selvfølgelig diskutere, hvad en by er. Men hovedstaden er i hvert fald et stort, sammenhængende byområde, hvor der er lidt land indimellem, og så er der også byer, der føler sig knyttet til hovedstadsområdet. Det er naturligvis meget komplekst at få hele det store område til at hænge sammen trafikalt, også med de mange mennesker, der skal frem og tilbage hver eneste dag i forbindelse med arbejde, institutioner, hvor børnene går, og selvfølgelig også fritidsaktiviteter osv. osv. Børnene skal i skole og i gymnasium og alt det. Det er meget komplekst at få det til at hænge sammen på en fornuftig måde, og det er jo det, vi skal arbejde på at gøre endnu bedre, end man gør i dag.

Jeg tror ikke, at løsningen her og nu er at samle alle selskaber i et stort selskab for hele Københavnsområdet, sådan som fru Pia Olsen Dyhr tænker man kunne gøre det. Jeg tror, at man skal gå gradvis frem og så hele tiden sikre sig, at hvert skridt, der tages, fører os i den rigtige retning mod bedre kvalitet og større effektivitet for borgerne. Men jeg er meget enig i det, fru Pia Olsen Dyhr siger, nemlig at der er behov for information og samordning. Eksemplet med den manglende skiltning i S-toget, hvor man måske skulle være blevet i S-toget i stedet for at stå af og tage en metro, der måske så ikke går, viser jo meget godt og konkret, at vi skal sørge for, at der er samordning og information på tværs af de

forskellige selskaber og transportformer i området.

Jeg er meget enig med hr. Kristian Pihl Lorentzen i de betragtninger, der blev fremført, og selvfølgelig også vedrørende det forslag til vedtagelse, som hr. Kristian Pihl Lorentzen fremsatte. Det er jo glædeligt at se den brede opbakning, der er til vedtagelsen.

Jeg hørte muligvis forkert, men jeg synes, det lød, som om hr. Magnus Heunicke sagde, at ministeren udlagde det, som om der slet ikke er nogen problemer. Jeg mener bestemt, der er problemer, vi skal tage fat på; der er masser af problemer, og flere af dem har jo været nævnt i debatten. Der kan bestemt gøres noget, og det kan bestemt gøres bedre, men det er ikke nødvendigvis et spørgsmål om, at vi skal lave om på selve organiseringen, det kan være mange andre tiltag, vi skal tage. Men det kan hr. Magnus Heunicke og jeg jo diskutere videre i den kommende tid. Jeg mener ikke, det er afgørende, hvor mange selskaber der er – det er jeg enig i; det afgørende er, hvor godt der bliver samarbejdet.

Hr. Kim Christiansen har jo helt ret i, at der er mange yderområder rundtomkring i landet, hvor folk vel i virkeligheden kan sige, de har længere transporttider, end vi har i hovedstadsområdet. Det skal vi hele tiden være opmærksomme på. Vi skal som trafikpolitikere være opmærksomme på, at vi skal tilgodese hele landet i det, vi gør. Men der er en særlig kompleksitet i hovedstadsområdet, der er særlig mange mennesker her, og det gør, at problemerne måske bliver lidt mere komplicerede at løse end andre steder i landet. Men jeg synes også som hr. Kim Christiansen, at vi skal afvente den strategiske analyse, inden vi træffer nogen endelige beslutninger om det.

Det er også det, fru Henriette Kjær siger, når hun siger, at vi ikke nu skal lave en kæmpe omorganisering igen; vi skal snarere bede aktørerne om selv at komme med bud på en bedre samordning, for de skal selvfølgelig også involveres i det, vi gør.

Hr. Per Clausen siger, at der er tale om farveblindhed, når vi taler om en grøn transportpolitik. Jeg vil bare sige, at nu har eksperterne i årevis bedt om kørselsafgifter og mere investering i kollektiv trafik og mere forskning i grønne brændstoffer og i elbiler og hybridbiler, og hvis der er noget, det her forlig indeholder, er det netop alle de ingredienser. Så kan man ikke komme bagefter og sige, at det, vi gør, ikke er grønt. Det er *meget* grønt.

Til sidst vil jeg erklære mig enig med hr. Vilum Christensen i, at det er en farlig vej at gå, hvis vi bare vil indføre store reformer her og nu, og jeg er fuldstændig enig i det, som hr. Villum Christensen også sagde, nemlig at debatten fortsætter uendeligt. Jeg tror, det er helt rigtigt, at den debat, vi har, om hovedstaden, om organisering af de her ting i hovedstaden, er uendelig, men vi skal også hele tiden kontinuerligt finde på bedre løsninger, for så kan det kun gå i den rigtige retning for borgerne, og det er jo det, det i sidste ende drejer sig om.

Kl. 16:19

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Pia Olsen Dyhr som ordfører for forslagsstillerne.

Kl. 16:19

(Ordfører for forslagstillerne)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg vil også gerne takke for en både god og konstruktiv debat, der viser, at alle Folketingets partier jo bekymrer sig om den manglende koordinering og den manglende information, der er i den kollektive trafik i hovedstadsområdet – også fordi det er sådan et centralt område, når man kigger på den kollektive trafik. Det er jo her, vi har allerflest instanser, der skal blandes sammen for at få det til at fungere. Og når det så ikke fungerer, har vi nogle utrolig utilfredse borgere, som siger, at de tager bilen næste gang i stedet for det tog, der måske ikke passer sammen med den bus, den metro eller Kystbanen – eller hvad det nu er, de skal have til at passe sammen.

Så jeg er glad for, at der har været sådan en konstruktiv tilbagemelding på vores oplæg til debat, for det handler jo om – som hr. Johs. Poulsen netop siger – at vi gerne vil sætte borgeren i centrum. Vi vil gerne sætte passagererne i centrum og sørge for, at den kollektive trafik passer til deres behov og ikke bare til, hvad der nødvendigvis er fint på tegnebrættet. Så derfor er det ønske, vi har haft med den her debat, at sikre en bedre koordinering af den kollektive trafik i hovedstaden, bedre samarbejde, bedre information – og jeg er kommet med flere eksempler på den manglende information eller den forkerte information, der findes i dag.

Jeg vil afslutningsvis sige, at SF har noteret sig den her debat og den imødekommenhed, der har været fra de andre partiers side, og derfor vil vi vælge at støtte op om det forslag til vedtagelse, som Venstre, Konservative, Dansk Folkepar-

ti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance har fremsat.

Kl. 16:21

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet. Afstemning om de fremsatte forslag til vedtagelse vil som tidligere nævnt finde sted på torsdag, den 5. februar.

Hermed er forespørgslen sluttet.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

13) 1. behandling af beslutningsforslag nr.

B 53:

Forslag til folketingsbeslutning om totalt rygeforbud på folkeskoler og privat- og friskoler.

Af Christine Antorini (S) m.fl.

(Fremsættelse 26.11.2008).

Kl. 16:21

Forhandling

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Forhandlingen er åbnet. Undervisningsministeren.

Kl. 16:21

Undervisningsministeren (Bertel Haarder):

Det er vigtigt at få de unge til så vidt overhovedet muligt at holde op med at ryge og få dem til at lade være med at starte med at ryge. Regeringen drøfter derfor gerne forslag, som understøtter indsatsen for at sikre et sundt læringsmiljø for elever og lærere inden for rammerne af den gældende lovgivning.

Den gældende lovgivning med de generelle regler om rygning på bl.a. uddannelsessteder fremgår af lov om røgfri miljøer, som hører under Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse. Efter denne lov er det på børneinstitutioner, skoler, opholdssteder og lignende for børn og unge under 16 år ikke tilladt for børn og unge og elever at ryge på institutionens område.

Kun på døgninstitutioner, opholdssteder, kostskoler, efterskoler og lignende, der fortrinsvis har unge i 15-16-års-alderen og derover, og som også fungerer som bolig for de unge – og kun der – kan det besluttes, at det er tilladt, at de unge ryger i rygerum og på deres egne værelser.