

København har været så forsømt med trafik i så mange år. Amager har været så forsømt med trafik, og derfor er det forfærdeligt, at man får noget så, altså undskyld, mystisk. Hvorfor skulle det også være en særlig socialdemokratisk drøm at have førerløse tog? Men det synes socialdemokrater åbenbart er særlig sexet, at der ikke er en fører i disse tog.

Men dertil kommer, at de altså kører steder, hvor man siger: Der vil en gang komme til at bo nogen. Men det centrale Amager vil ikke blive betjent. De vil stadig væk skulle have busser, og der bliver ikke penge til, at man begynder at bygge dette system sammen. Det er jo meget godt, at både ministeren og den konservative ordfører siger, at tingene hænger sammen. Men det er jo ikke nok, at man står og siger det. Vi mangler de stationer. Havde de tænkt sig at komme og foreslå, at nu skal der alligevel laves station på Slotsholmen på en eller anden måde? At der skal laves en station på Christmas Møllers Plads? At der skal laves en station ved Landbohøjskolen? De er der jo ikke – altså tog, der aldrig standser, har man i en eller anden forstand ikke glæde af. Derudover er sammenarbejdningen med S-banerne mig bekendt der jo ikke. Det er jo et andet system, de arbejder med i DSB nu.

Det, jeg selvfølgelig kunne tænke mig at spørge Enhedslisten om, er, om deres system arbejder sammen, for vi kan jo efterhånden få en fuldstændig absurd sag, hvor det ene system oven i det andet oven i det tredje ikke hænger sammen. Transportrådet gjorde rede for en glimrende analyse af Københavns trafikplanlægning. Storkøbenhavns trafikplanlægning var i kaos, fordi der var så mange forskellige instanser, og jeg vil da sige til Enhedslisten, at vi savner lidt en dokumentation fra deres side for, at dette system hænger godt sammen med resten.

Trafikplanlægningen i dette land er en skandale. Jeg vil ikke sige, det er betryggende at have det i Trafikministeriet, men det er i hvert ikke betryggende at lægge det over i Finansministeriet, hvor man tydeligvis er ret ligeglad med, om tingene hænger sammen, bare man får ro med nogen som, ja, hvem er så det?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det er en kort bemærkning til hr. Niels Langkilde, for jeg hørte den konservative ordfører gøre sig til talsmand for en budgetmetode, hvor man sætter udgifterne så lavt, at forslaget kan blive

vedtaget for så efterfølgende at blive revideret. Hvem er så ansvarlig for de endelige udgifter? Det er jo det, der foregår i øjeblikket; det indgår i Ørestadsselskabets budgetrevidering for 1996, at nu inddrager man salget af de fisketorvsarealer – det er også en bemærkning til den socialdemokratiske ordfører – det indgår i budgetrevideringen, at man gør det, og det vil sige, at alle de forudsætninger, man gør, når man vedtager et lovforslag, altså ikke holder, når man bare er kommet en halv meter ind i forløbet.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Til fru Gottlieb: Nej, det, jeg gjorde mig til talsmand for, når man budgetterer, er, at man ikke tager højde for enhver tænkelig teoretisk ulykke eller uforudset handling. Den måde skal vi ikke lægge budgetter på. Det er fuldstændig umuligt. Man må altid kalkulere med nogle sandsynligheder for, at tingene går rigtigt, og det er naturligvis ganske vanskeligt på ethvert område, der er så kompliceret, at lægge et budget, der passer på kroner og øre. Det skal man ikke forlange, så skal der simpelt hen bruges alt for mange ressourcer til at beregne ting, der er stort set uberegnelige. Så selvfølgelig skal budgetterne holdes, det er ambitionen, men man må også være klar over, at der er ting, der kan virke uforudsigelige.

Så skal jeg undskylde over for hr. Arne Melchior, at jeg nævnte hans parti som et af forligspartierne. Det er de ikke. Beklager!

Så skal jeg til fru Margrete Auken sige, at forholdene i Vancouver og København er forskellige, javel. Men store dele af det sky train-system går jo gennem villakvarterer. Det er ikke noget, der er dramatisk forskelligt fra, hvad der er i København. Der er et centrum, der er meget tættere bebygget, end vi har, javel. Der er forskel, men det kan transportere mange mennesker ud og ind af systemet, og det er jo ikke beregnet til, at man tager én station. Det vil ikke være den hyppigste rejsetid, heller ikke i København med minimetroen. Det er ikke det, systemet er beregnet til.

Systemet er beregnet til at flytte mange mennesker over større afstande, og det tror jeg systemet er velegnet til. Det giver befolkningen en fornemmelse af: Her bliver der flyttet noget i en fart, her sker der noget. Og netop det, at man ikke skal stoppe ved gadekryds og alt muligt andet, men at tingene kører med en meget høj grad af præcision, er da det, der opleves i en