

kollektiv transport som kvaliteter – at man ikke sidder og hugger og hugger og kører fast.

Så derfor kan man sige, hvis man skal sige det lidt banalt: Det er jo stort set bare en elevator, der er lagt ned på jorden. En elevator, der kører godt og ordentligt, og vi har jo altså heller ikke elevatorførere i alle elevatorer længere i stormagasinerne, og hvor de er i øvrigt. Der har vi lært at klare os, og derfor synes jeg ikke, der er nogen grund til at være nervøs for de dele.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (S):

Det var en bemærkning til fru Margrete Auken. Jeg vil lade det gå som en påstand, at fru Margrete Auken sagde, at det slet ikke hang sammen i den kollektive trafikplan i hovedstadsområdet. Det var netop dét, finansministeren præciserede i sit indlæg, at der var den sammenhæng, og at der havde været et tæt samarbejde mellem HT, DSB og Ørestadsselskabet. Det vil sige, at fru Margrete Auken sætter spørgsmålstegn ved, om det, som finansministeren sagde angående dette spørgsmål, står til troende.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Tingene kommer jo ikke til at hænge sammen, selv om vi har noget så fint som en finansminister til at sige, at de gør det. Og jeg mener, at hverken HT eller DSB sad med, da de beslutninger blev truffet. Sådan er det jo bare. Så har de bagefter fået at vide, at nu havde de bare værsgo at makke ret, da det jo er selskaber, som man åbenbart kan tvinge til at makke ret. Det vil sige, hele HT's letbanesystem lå jo i ruiner derefter. Sådan er det bare.

Så vil jeg sige til hr. Langkilde, at pointen præcis er, at når man har højhuse i centrum, så giver dette system mening, for ellers kan man ikke komme ind til de højhuse i centrum. Pointen er ikke, hvad der ligger ude i randområderne. Pointen er, hvad der er i centrum af de byer, og derfor er Vancouver usammenlignelig med København, og lykkeligvis da. Det håber jeg hr. Langkilde er enig med mig i.

Vi skal ikke flytte en masse mennesker i en fart ind til byen, for vi har heldigvis ikke brug for i den fart at flytte en masse mennesker ind. Det er et andet system, vi har brug for, og så kan man sige til mig: Jamen ville det ikke være herligt, hvis man kan køre der uden at skulle krydse osv. Men gaden er der jo stadig væk.

Overalt i verden, hvor man har metroer, har man fuldstændig rædsel på gaden. Der kan man hverken gå eller cykle; der er kaos med bilerne. Jeg tror kun, det er i Singapore, man har styr på det; dér har man så også nogle metoder, som jeg tror ingen af os for alvor ville bryde os om at have i sådan en planlægning. Men selv i Stockholm har man da fået en forfærdelig trafikoverflade forholdsvis. Og det er ikke ønskværdigt at udvikle København på den måde.

Derudover bliver man altså nødt til stadig væk at udbygge et bussystem. Det tror jeg hr. Langkilde er enig med mig i. Det skal så fungere med prio-busser håber jeg hr. Langkilde er enig med mig i, selv om han nu har lavet det dér med, at taxaerne skal køre ind, så vi ikke kan lave prio-busser alligevel.

Men der er jo en række andre ting, der gør, at det ville være dejligt, hvis vi havde en overflade, som var smuk og velfungerende, i stedet for at vi bare kan transportere en frygtelig masse mennesker i en farlig fart.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Rent faktisk kommer der hver dag masser af mennesker ind til København. Rent faktisk er der mange, der arbejder i Københavns centrum og bor langt udenfor. Men de bruger privatbilerne i dag. Er det ikke det, SF og Enhedslisten har talt om i så mange år, at vi skal lave noget kollektiv transport, der er attraktiv, så vi kan give folk et alternativ til at bruge privatbilen? Her har vi da noget, der går i den retning.

Nej, jeg tror, dette her bunder i, at man har mistillid til, at der bliver lavet private selskaber eller privatlignende selskaber, som får lov til at løse tingene.

Danmark har i årevis kørt meget af trafikpolitikken fra dette Folketing, hvor vi har villet lægge køreplaner og det ene og andet. Og det har vi ikke været specialister i. Det skal vi holde os for gode til som politikere. Vi skal sige: Nu har vi sat nogen til at løse den opgave; vi har udstukket, hvad rammerne er; lad nu dem løse det frem for at sørge for at smadre deres arbejde i ét væk.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Alle de mennesker, der kører ind hver dag, skal jo ikke med minimetroen. Det går jeg da ud fra at hr. Langkilde er klar over. Der, hvor vi har de store transportmængder, dér laver vi jo ikke