

det fik lov til at stå, så jeg håber, at ministeren vil svare på mit spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

For det første skal jeg sige, at Socialdemokratiet jo er med i det her, og jeg ved ikke, om hr. Keld Albrechtsen opfatter Socialdemokratiet som opposition eller hvad. Men de er jo i hvert fald ikke i regering, og de har støttet det her, og de har støttet min tale, så det behøver vi sådan set ikke at diskutere mere.

Så er der spørgsmålet om, hvad man vil gøre i Trafikudvalget. Der er det jo således, og det ved hr. Keld Albrechtsen jo bedre end nogen anden, at jeg ikke er medlem af Trafikudvalget. Trafikudvalgets formand er tilfældigvis i formandsstolen i dag, og han vil lede og fordele arbejdet fremragende i Trafikudvalget, og dér kan man jo diskutere, hvad man vil. Det må og kan og vil jeg ikke blande mig i.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Margrete Auken, anden omgang.

Kl. 16.50

Margrete Auken (SF):

Når jeg beder om anden omgang, er det, fordi jeg synes, sagen er alvorlig. Det kan godt være, at man står og laver lidt skæg her, men det er jo forfærdeligt, at det får lov at køre på den her måde. Når jeg brugte ordet mafiøst, kunne man måske have fundet på et andet. Jeg ved ikke, hvad man kalder den form for sammenspisning, som ligger i, at man får mast ting igennem fuldstændig uden saglige vurderinger.

Er hr. Heiselberg gået? Jeg ville have afleveret min sædvanlige kompliment til ham, nemlig at det lykkedes mig under hele Nørreportarbejdet at opdage, at hr. Svend Heiselberg er langt, langt klogere, end han foregiver. Det synes jeg da var en stor oplevelse, at det lykkedes dengang. Jo, men det er da pænt sagt, ikke? Det ville jo også være galt andet.

Selv da vi var ovre og besøge metroen og gik rundt og så på Nørreport, hørte jeg da fra mange sider, at det havde været lykkeligere, hvis man havde lavet konkursløsningen, altså den, hvor man havde lavet den overliggende overgang på det tidspunkt dér. Det havde da været meget lykkeligere, og det har jo kostet enormt at forhindre, at det brød sammen.

Jeg synes, det var et fint arbejde, vi fik gjort dengang. Det var godt, at DSB fik lov til at sætte

så mange ressourcer ind på, at man kunne styre det forløb, sådan at DSB heller ikke fik skylden for, at man i flere år havde den løsning.

Det, vi har fået nu, er jo to små dyre trapper – under dybfrost og permafrost, og hvad ved jeg – som sender trafikstrømmen op. De kommer op ad en trappe på den perron, som den tidligere trafikminister sammenlignede med Afghanistan. På den smalle perron ved fjerntoget kommer der en trappe, som bliver 160 cm bred. Det er, som jeg siger, dér, hvor to trafikpolitiske ordførere vil have svært ved at komme forbi hinanden, hvis de skal op ad den. Det er så det, man har bygget til de her mange, mange penge på grund af den fantastiske planlægning og på grund af det, der blev banket igennem på det tidspunkt. Det er faktisk en meget alvorlig sag.

Jeg synes ikke, at det er irrelevant, at vi herinde drøfter, om de, man beder om at stå for en så omfattende planlægning, som er i metroen, er folk, der kan tingene.

Derfor, sagt til trafikministeren, vil jeg da godt sige, at det er fuldstændig relevant at drøfte, om Ørestadsselskabet har kunnet håndtere denne her sag. Det er fuldstændig relevant.

Når vi går igennem, hvad der er lykkedes indtil nu, kræver det altså en ganske ualmindelig hård fysik, især hvis man er så intelligent, som jeg jo ved at hr. Heiselberg er, at holde til at stå og sige, at det er vældig vellykket, efterhånden som milliarderne ruller ind over den arme hr. Heiselberg og han skal stå model til det her, og efterhånden som han kan se, at det alligevel ikke kommer til den tid, det skal.

Jeg tror, at selv hr. Heiselberg er så kyndig i tilrettelæggelse af kollektiv trafik, at han ved, at hvis vi bare skal have folk til at skifte, har vi problemer med det. Hvis de så oven i købet skal gå en lang strækning for at komme frem, har vi mange problemer med det. Så det kan godt være, at det er meget fornuftigt, at de tog er så små, for de kommer ikke til at blive brugt til meget. Men altså 72 pladser i hvert af dem er altså ikke ret meget i et tog. Det vil jeg bare sige. De kan ikke gøres større. Det er dyrt. 5 mio. kr. for sådan et plasticsæde. Det er altså godt klaret.

Så kunne vi ikke godt få et overordnet københavnsk og for min skyld meget, meget gerne lidt større område ind i en planlægning af, hvordan den kollektive trafik i København, vores hovedstad, skal udvikle sig? Skal den hænge sammen med de andre transportmidler? Skal den hænge sammen med de problemer, der er i omegnen af byen? Skal den på en eller anden måde oven i