

man kører et lukket system og et ukoordineret system.

Der må etableres et sammenhængende trafiksystem i København, og det kan ikke ske på anden måde, end at der laves en anden organisation for metroen. Det har ministeren også antydnet kunne indgå ind i en overvejelse, men der er det bare vores opfattelse som medforslagsstiller til vores forslag til vedtagelse, at det kunne være fornuftigt også at få et nyt frisk pust ind i det, nogle uafhængige mennesker, der kunne gå ind og bedømme det.

Der er jo det problem, at de, der har siddet i det så længe, er kørt lidt fast i det. De hænger i de problemer, de selv har skabt, og de har svært ved at frigøre sig og tænke nyt. Derfor er forslaget om en uafhængig kommission så godt, og tilsvarende er skuffelsen over, at man ikke vil være med til at gennemføre det, også stor. Men vi vil gerne se et forslag til, hvordan letbaner, busser og eventuelt også metro kan kobles sammen. Det kunne der være visioner i.

Kl. 17.05

Så vil jeg igen som århusianer tilføje, at hvis der skal gennemføres så storstilede projekter i hovedstaden, så vil vi også gerne i provinsen have mulighed for at gennemføre noget, der er lidt visioner i, således at provinsen ikke helt bliver glemt, og således at hele økonomien ikke havner i et bundløst kar her i hovedstaden.

Jeg vil slutte med at stille ministeren et spørgsmål om det, der er sket i Københavns Borgerrepræsentation. Nu stillede jeg spørgsmålet til fru Helle Sjelle, og jeg blev noget rystet over svaret, må jeg sige. Jeg vil gerne spørge ministeren, om det, der er sket i Københavns Borgerrepræsentation, ikke giver anledning til, at man nu stopper op og så drøfter situationen omkring Amagerbanen.

Vi er i Enhedslisten enige i, at den skal graves ned. Vi tror ikke rigtig på, at det er en løsning at stoppe den, for der er nu engang bygget halvdel af den, og det vil blive en underlig blindtarm at have liggende der, så nu må den føres ud til lufthavnen. Men så skal den også graves ned, sådan at beboerne kan leve med det. Jeg så endda i gratisavisen Urban i dag, at på grund af den besynderlige ordning med ejendomsskatterne vil en nedgravning, hvorved husene stiger gevaldigt i værdi, medføre, at den overførsel af grundskatter vil kunne betale for den udsættelse i tid, som skal til for at betale for nedgravningen. Så sandsynligvis vil nedgravningen i virkeligheden være gratis.

Sådan nogle ting har man ikke regnet igenem, fordi man tog stilling på baggrund af et foreløbigt udkast, der slet ikke var færdigt. Uden at have diskuteret det med nogen som helst tog man stilling på grundlag af et foreløbigt udkast, og nu sidder man så i en suppedas, hvor overborgmesteren i København ikke er i stand til at indfri den aftale, han har indgået, fordi han lige glemte at spørge Borgerrepræsentationen, inden han lavede en aftale med ministeren.

Alt det kan vi slå en streg over, hvis ministeren her i dag vil meddele, at han er indstillet på en dialog, at han er indstillet på at gå ind og forhandle med Københavns Kommune, at han er indstillet på at finde løsninger på den økonomi, som altså måske i virkeligheden ikke er så slem, hvis det er rigtigt med den mekanisme med ejendomsskatterne.

Så jeg håber meget, at den her sidste, afsluttende del af debatten kan blive mere konstruktiv, end den blev ved det oplæg, som ministeren og regeringspartierne ordførere indledte den med.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil godt lige spørge ordføreren om to ting.

Den ene er, at det måske vil sige, at vi skal have en løsning, der også omfatter letbane. Jeg går ud fra, at hr. Keld Albrechtsen er opmærksom på, at der i sin tid blev lavet beregninger til den, men de var af samme art som dem, vi har set med, hvor meget det koster at grave ned og sådan noget. Der blev letbanerne gjort eksorbitant dyre, og så gjorde man den førerløse metro uansvarligt billig, og dermed fik man sagt, at det kostede næsten det samme.

Jeg tror, at forudsætningen for, at vi kan få nogle beregninger, vi kan bruge til noget som helst, er, at det ikke er Ørestadsselskabet og den slags, der er inde over og lave de beregninger. Det vil jeg for det første gerne bede Enhedslistens ordfører sige: Det vil vi ikke have, vi vil ikke risikere det væs en gang til.

Det andet er i forbindelse med, at man siger, at man under ingen omstændigheder vil være med til at stoppe projektet: Der er altså ikke tale om en halv bane. Det, der er bygget nu, det er der, hvor de vender i øjeblikket. Der er ikke tale om en bane, der overhovedet har nogen nødvendighed over sig, som ikke fint kunne dækkes af, hvordan København ellers er forsynet med kollektiv trafik. Jeg skal bare lige gøre opmærk-