

Henriette Kjær (KF):

Jeg vil også starte med at udtrykke min glæde over forliget om Metrocityringen. Jeg er glad for at tilhøre et parti, der er med til nogle visionære løsninger inden for den kollektive transport. Det synes jeg er nødvendigt, og jeg vil sige, at jeg ikke forstår, at SF og Enhedslisten ikke er hoppet på at få en god kollektiv transport i hovedstadsområdet.

Det her lovforslag handler om at opløse Østamagerbaneselskabet I/S, og baggrunden er jo, som det også tidligere er blevet sagt, at amtskommunerne nedlægges pr. 1. januar 2007, hvorved Københavns Amtskommune ikke længere kan bevare sin ejerandel i Østamagerbaneselskabet I/S.

Selskabet blev stiftet af Ørestadsselskabet sammen med Københavns Amt, da man i sin tid startede anlægget af metroen, og selskabets opgave har været at skulle anlægge metroens tredje etape, der skal gå fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn, og derudover skulle Østamagerbaneselskabet sammen med Ørestadsselskabet og Frederiksbergbaneselskabet udbyde driften af metroen.

Med dette forslag foreslås det så, at Ørestadsselskabet I/S overtager Københavns Amts ejerandel af Østamagerbaneselskabet, da denne løsning vil indebære de fleste fordele for metroprojektet, og den løsning kan vi bakke fuldstændig op om i Det Konservative Folkeparti.

Vi er vidende om, som det også har været sagt fra flere ordføreres side, at Københavns Amt ikke synes om denne løsning, men vi mener, at den fordeling af gælden, der er foreslået, er klokkeklart i overensstemmelse med den oprindelige lovtekst. Så vi har altså ingen problemer med at støtte dette forslag.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Nu kan jeg forstå, at ordføreren for Det Konservative Folkeparti nok heller ikke vil mene, at kommuner som Albertslund, Gentofte, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Høje Taastrup bør kunne eje en metro, men kan ordføreren så forklare mig det rimelige i, at de her kommuner og også Bornholm f.eks. skal betale til festen uden samtidig at kunne få indflydelse? Burde aktiver og passiver ikke følges ad? Her får man kun lov til at sidde tilbage med passiverne. Man får ikke lov til at have nogen indflydelse. Hvori består det rimelige i det?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Der er jo ingen aktiver nu, men stadig væk er borgere, der bor i de nævnte kommuner, også en del af Københavns Amt, der faktisk har besluttet sig for at investere i det her og har lånt nogle penge på vegne af de samme borgere, som hr. Rune Lund nu omtaler. Så jeg kan sådan set ikke se forskellen mellem at være borger i et amt, der optog nogle lån og investerede i en metro, og at være borger i det, der er blevet til en region, og hvor vi har nogle kommuner. Så hænger samme borgere, hvis man kan sige det på den måde, også på gælden.

Kl. 11.40

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Så vil jeg gerne forklare, hvorfor jeg godt kan se, at det er urimeligt. I Østamagerbaneselskabet, sådan som det er nu, har amtet en ejerandel på 45 pct. og Ørestadsselskabet en ejerandel på 55 pct. Det vil sige, at de borgere, vi taler om, der bor i de kommuner, jeg har nævnt, ud over at være med til at betale så også via amtet har haft en indflydelse på metroen og på udformningen af metroen. Det har de ikke nu, fordi amtet bliver nedlagt, men de får stadig væk lov til at sidde tilbage med en regning på omkring 695 mio. kr., som skal fordeles med 11 pct. til staten – det er så ikke de borgere, vi snakker om – 74 pct. til regionen og 15 pct. til amtskommunen.

Hvori består det rimelige i, at de skal betale, når de ikke er med til at have en medindflydelse? Det er spørgsmålet.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

For det første mener jeg, at pågældende borgere får stor gavn af Metrocityringen, men også af metroens tredje etape, når den bliver fastlagt. Den vil man da stadig væk bruge, selv om man bor i nogle af de kommuner, hr. Rune Lund har nævnt. Jeg ser det her område som et storkøbenhavnsk område, og mange fra omegnskommunerne arbejder inde i København og kan der benytte metroen. Man kan tage metroen fra sit arbejde ud til lufthavnen.

For det andet er det da rigtigt nok, at man ikke får indflydelse på den videre drift, men man har jo været med, kan man sige; amtet har jo været med i planlægningen af bl.a. linjeføringen fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn. Så jeg kan altså ikke se problemet.