

Der er mange investeringer, der trænger sig på, men vi får dog helhedsplanen, før vi skal fastlægge det endeligt – også for så vidt angår en del af stationerne på den nye Metrocityring. Vi får jo også mulighed for at snakke om pendling til og fra hovedstaden i sådan en trafikplan, så metroen bliver integreret og ikke kommer til at blive udviklet på bekostning af den øvrige kollektive trafik, men i samspil. Det er det, som har ligget partierne meget på sinde.

Det, der har overbevist mig om den økonomiske konstruktion i forhold til Københavns Amt, er, at det af lovgivningen for Ørestadsselskabet, som jeg mener er fra 1992, ret klart fremgår, at det altså er et indskud, som parterne – dvs. også Københavns Amt – foretager for at få Østamagermetroen op at køre. Det vil sige, at man ikke har forventet, at man skulle have pengene tilbage på noget tidspunkt. Man har tværtimod forventet, at det ville koste noget at få den bane, som man jo altså også har fået.

Derfor kan man sige, at det jo ville være lidt mærkeligt, hvis staten pludselig skulle ind og dække hele regningen, som amtet har indskibet sig i allerede tilbage i 1992.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg har bare den måske meget gammeldags opfattelse, at hvis man er med til at betale for festen, må man også have lidt indflydelse på, hvad det er for en musik, der bliver spillet, eller hvad det er for en mad, der bliver serveret. Men sådan som det bliver nu, er der nogle kommuner og en ø, der kommer til at betale for noget, som de ikke vil have indflydelse på i fremtiden, hvis det her lovforslag bliver vedtaget. Det synes jeg er en meget, meget mærkværdig konstruktion.

Kan ordføreren i det mindste ikke på det principielle plan – og der behøves ikke nogen lange historiske udredninger om det – give mig ret i, at hvis man er med til at betale for noget, så skal man også have indflydelse på, hvordan det bliver udformet?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu er vi i den lykkelige situation, at Østamagerbanen sådan set næsten står færdig, og det vil sige, at hele udformningen og tilrettelæggelsen af den strækning har Københavns Amt haft stor indflydelse på. Det, der står tilbage, er sådan set selve driften, men Københavns Amt eksisterer jo

ikke mere fra den 1. januar, og det er jo meget svært at give Københavns Amt den indflydelse, når det ikke eksisterer.

Så vil jeg bare sige, at hvordan den endelige regning bliver fordelt mellem de forskellige kommuner i den kommende region, er, så vidt jeg har forstået, i øvrigt genstand for en større forhandling, som ikke ligger i dette regi, men i helt andre regi, så det er måske lidt for tidligt at sige noget endeligt om det.

Formanden:

Tak til hr. Martin Lidegaard. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det her lovforslag er kædet sammen med den aftale, der er om Metrocityringen. SF har også været med i forhandlingerne og er det sådan set stadig. Vi kan have forskellige steder, og vi kan også godt have i aftalen, sådan har jeg i hvert fald forstået det.

De fleste andre ordførere er startet med at sige nogle ting om Metrocityringen, og det vil jeg så også gøre.

Kl. 11.50

I SF er vi meget begejstrede for, at der er vilje til at bruge en masse penge på kollektiv trafik i Københavnsområdet. Det er meget positivt.

Da vi startede forløbet, havde vi en anden indfaldsvinkel: Vi ville godt have haft mere kollektiv trafik for pengene. Men vi er også godt klar over, at flertallet er landet på, at det skal være en Metrocityring, og det er så det, man tager stilling til. Vi har en positiv indfaldsvinkel til det.

Men der er også nogle hurdler, og vi står med en af dem her. Da jeg sådan umiddelbart læste det her forslag og så indstillingerne dels fra regeringens jurister, dels fra Københavns Amts jurister, og hvad der åbenbart var af meget forskellige holdninger, tænkte jeg, at man bliver nødt til at balancere det og sige: Jamen hvem har ret? Sagerne står åbenbart sådan rent juridisk, at man må regne med, at der bliver en retssag. Hvad skal jurister ellers gøre, når de er rigtig uenige?

Jeg har selv drevet virksomhed og været virksomhedsejer og direktør for et lille selskab, inden jeg kom herind i Folketinget, og jeg har sidet med selskaber og ved, hvad der sker, når de skal ophæves og lægges sammen. Umiddelbart synes jeg, det her har været svært. Jeg har set, at københavnerne er gået ud og har sagt, at det her