

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Når jeg nu har sagt, at vi afventer, hvordan forløbet bliver, og at vi skal dybere ned i sagen, kan jeg jo ikke stå og sige her og nu, hvor vi havner henne.

Med hensyn til tidsrammen er det da klart, sådan som kortene ligger, at det kan tage lang tid. Jeg har – ligesom alle andre ordførere formentlig – forstået Trafikministeriets, statens, vurdering, men også været ude at snakke med folk i amtet, og meningene er meget skarpt trukket op. Ved behandlingen af lovforslag, hvor der også er forskellige meninger, går vi normalt ned i det. Og det her kan tage rigtig lang tid, det er jeg klar over, men det gør SF's vurdering ikke. Det er inden for en uges tid, at vi finder ud af, hvor vi lander i forbindelse med det her.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Det her forslag handler om, at Københavns Amt bliver nedlagt. De har en ejerandel på 45 pct. i Østamagerbaneselskabet, og de resterende 55 pct. bliver så ejet af Ørestadsselskabet. Hvad gør man så med et amt, når det bliver nedlagt og der er skudt nogle penge ind og der ligger en gæld i amtet? Det er jo sådan set det, det handler om.

Det, man vælger med det her forslag, er at sige, at staten skal gå ind og dække 11 pct. af de 695 mio. kr., 76,5 mio. kr. bliver det; 74 pct. bliver tørret af på regionen, det er 514 mio. kr.; 15 pct. bliver tørret af på kommunerne i amtet, og det er 104 mio. kr. Her snakker vi om kommuner som Albertslund, Gentofte, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Høje Taastrup og forskellige andre.

Loven er jo en konsekvens af kommunalreformen, og i forlængelse af hr. Poul Henrik Hedeboes indlæg vil jeg også tillade mig at være kritisk over for det her, fordi loven giver problemer. Boet skal deles, og der skal selvfølgelig laves en aftale om, hvordan det skal gøres. Men her kommer så det særlige. Procedureloven, sådan som jeg ser det, gælder åbenbart ikke her, for her vil procedureloven kun gælde for den kedelige del af, hvad vi kan kalde arven, nemlig den store gæld, som Københavns Amt har stiftet til indskuddet i Østamagerbaneselskabet, gælden på de 695 mio. kr., det tal, som efterhånden har været nævnt flere gange her i dag. Den mere

spændende del, hvad vi kan kalde den sjove del af arven, den, der giver indflydelse på metroens fremtid, ja, den overlades altså til Københavns Kommune og staten.

Metrobyggeriet er en særlig situation, og derfor kunne der være gode grunde til at gøre det anderledes. De nye regioner har knap fundet deres egne ben, ja, hovedstadsregionen, som modtager broderparten af gælden, er ikke engang blevet hørt. Og det kan selvfølgelig være svært, når regionerne formelt ikke har magt endnu, men det er alligevel en væsentlig forudsætning for den kommende region. Og det, må man sige, er ikke en værdig måde at køre sådan et lovforslag igennem på.

Kl. 12.00

Man kan sige, at for at gøre ondt værre vil den fremtidige organisering af trafikken på Sjælland heller ikke give Hovedstadsregionen reel mulighed for at have en fornuftig indflydelse på den kommende metroudvikling, fordi der jo kun dannes ét stort trafikselskab på Sjælland, som hverken får noget med metro eller S-tog at gøre.

Hvis man nu havde lavet to trafikselskaber på Sjælland, havde det københavnske trafikselskab jo været en indlysende partner at inddrage i det her, nu når amtet bliver nedlagt. Men det understreger jo blot, at det ville have været fornuftigt, og at det vil være fornuftigt for trafikområdet også i fremtiden at indføre to regioner på Sjælland.

Det her er jo en del af det metroforlig, som er blevet indgået i morges, og jeg ser meget frem til mødet med transport- og energiministeren i morgen kl. 9.30. Ud over at der altid bliver serveret godt morgenbrød, så glæder jeg mig til at komme meget mere ind i detaljerne i det forlig, der er blevet indgået, og som jeg kan forstå at jeg kan få lov til at være med i under nogle bestemte forudsætninger. Jeg glæder mig meget til mødet i morgen, og jeg er sikker på, at jeg kan blive væsentlig klogere, end jeg var i dag, da jeg på Ritzau opdagede, at der var indgået et forlig.

Med hensyn til metroen vil jeg godt sige, at specielt det med helhedsplanen synes jeg er utrolig vigtigt, for man burde jo faktisk lave en helhedsplan for en trafikudvikling i København, før man laver en metro. Her har man jo gjort det omvendt. Jeg kan forstå, at ordføreren for Det Radikale Venstre, hr. Martin Lidegaard, faktisk synes, at jeg og Enhedslisten har ret på det punkt.