

mellem anden og tredje behandling, med henblik på at vi kan afgive et skriftligt betækningsbidrag til lovforslaget. Og i det betækningsbidrag, som er skrevet, vil der selvfølgelig også stå, at vi stemmer for loven.

Formanden:

Tak til Hr. Klaus Hækkerup. Fru Henriette Kjær? Nej. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

I SF har vi også tilkendegivet, at vi vil have lovforslaget tilbage i udvalget, men vi er også med på at stemme for det her forslag.

Vi synes ikke, det er smukt, og vi synes også, at det burde være skilt ad, men nu er det ikke sådan. Vi har også nogle kritiske bemærkninger, som vi kommer med i den endelige betænkning.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Er der flere, der ønsker ordet? Ja, hr. Søren Egge Rasmussen.

Søren Egge Rasmussen (EL):

Enhedslisten kan allerede nu sige klart, at vi ikke kan støtte lovforslaget. Lovforslaget er endnu en konsekvens af kommunalreformen, der viser sig at give problemer.

Amterne nedlægges den 1. januar 2007, og det giver anledning til, at boet efter Københavns Amt skal deles. Det gøres efter procedureloven, bortset fra når det gælder Østamagerbanen. Procedureloven gælder åbenbart ikke her. Her vil procedureloven gælde for den kedelige del af arven, nemlig den store gæld på 695 mio. kr., som Københavns Amt har stiftet til indskuddet i Østamagerbaneselskabet, mens den mere spændende del, den del, der giver indflydelse på metroens fremtid, overlades til Københavns Kommune og til staten.

Metrobyggeriet er et særligt projekt, og derfor kunne der være gode grunde til at gøre det anderledes, men her sker det, mens de nye regioner knap har fundet deres egne ben. Hovedstadsregionen, som modtager broderparten af gælden, er ikke engang blevet hørt. Det kan selvfølgelig også være svært for regionerne, når de ikke formelt har magt endnu, men det er alligevel en væsentlig forudsætning for den kommende region.

At vedtage dette lovforslag nu er i realiteten at gennemføre lovgivningen på et uoplyst

grundlag, idet reglerne for håndtering af finansielle aktiver og passiver, der overtages af regionerne, er under udarbejdelse, og det er altså ikke fastlagt endnu. Vi ved således ikke, om det er sundhedsområdet, de regionale udviklingsopgaver eller driften af institutioner i Region Hovedstaden, som bliver berørt af den gæld, som her overdrages.

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 dannes et stort trafik-selskab på Sjælland, som ikke får noget med hverken metro eller S-tog at gøre.

Havde man delt trafik-selskabet for Sjælland i to, havde koordineringen af trafikken i Hovedstadsområdets Trafik-selskab inklusive metro og S-tog været naturlig. Det kunne give trafikudviklingen i hovedstadsområdet den tiltrængte sammenhæng og et pres på at få de fødelinjer til en kommende metro, så den også har mulighed for at få det kalkulerede passagergrundlag, som er en del af beslutningen.

Enhedslisten kan ikke støtte denne særlov, som overfører en gæld på 695 mio. kr. til Københavns Amt.

Kl. 14.15

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Lad mig først konstatere, at jeg synes, hr. Søren Egge Rasmussen taler sig selv lidt imod. Først siger han, at det gældsproblem, der er, bør løses i overensstemmelse med fordelingslovens regler, og det kan han slet ikke forstå man ikke gør. Derefter siger han, at metroprojektet er et særligt projekt, og derfor kan der også være grund til en særlig ordning. Den synes jeg er indeholdt i lovforslaget.

Lad mig så sige, at når hr. Søren Egge Rasmussen efterlyser koordineringen med den øvrige trafik i området, så er det netop blevet besluttet, i gentagne trafikforlig i øvrigt, at der skal udarbejdes en sammenhængende trafikplan for området – især på radikal insisteren, men selvfølgelig også med tilslutning fra alle os andre. Derfor vil jeg sige, at den koordinering, som Enhedslisten her efterlyser, er fuldt ud tilgodeset.

Lad mig så endelig sige, at jeg synes, det er meget, meget mærkeligt, at Enhedslisten ikke kan støtte et så stort projekt, der fremmer den kollektive trafik. Det er virkelig besynderligt.