

Det er ikke nyt, at man, når man snakker budget i amterne og højst sandsynligt også i de kommende regioner, altid godt kunne tænke sig nogle flere penge til sygehusvæsenet og altid godt kunne tænke sig nogle flere penge til det, man i øvrigt har ansvaret for. Derfor synes jeg, at det er meget underlødigt at blande det ind i den her debat, som handler om trafik. Hr. Klaus Hækkerup ved udmærket godt, at det er i et andet regi, at man til sidst ender med at finde en løsning på de problemer, der bliver rejst.

Jeg mener stadig væk, at det er noget overdrevet at komme med alle sine problemer fra Københavns Amt og give det her forslag skylden derfor. Sådan er det jo ikke, vil jeg sige til hr. Klaus Hækkerup.

KL 10.25

(Kort bemærkning).

**Søren Egge Rasmussen (EL):**

Den her særlov drejer sig jo om økonomi, og det, som man kan læse i mange af svarene, er følgende:

Regeringen har med lovforslaget lagt vægt på, at Københavns Amts gæld primært skal placeres hos de borgere, som har gælden i dag. Hvis amtskommunen ikke var blevet nedlagt, var det også amtskommunens borgere, der skulle finansiere amtskommunens gældsoptagelse.

Men nu er fakta, at det jo er regionen, der kommer til at arve det her, og der er sådan set 388.000 borgere, som bor uden for Københavns Amt, og vel at mærke uden for Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Der er altså 388.000 borgere, som kommer til at bidrage til den her metro. Nogle af dem bor på Bornholm, nogle af dem bor i Hundested, Frederiksværk osv.

Synes ordføreren, det er rimeligt, at det er de borgere, som er med til at betale for den metro inde i København?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Det synes jeg da er rimeligt, og det tror jeg da også Enhedslisten synes. Når vi taler kollektiv transport, foregår der så mange investeringer med bidrag fra statens side. Det er da fuldstændig normalt, at der, både når man bygger veje og for den sags skyld også kollektiv transport, kan finde statstilskud sted. Det er da ikke nyt, at man kommer til at bidrage med det, selv om man bor i andre egne af landet.

(Kort bemærkning).

**Søren Egge Rasmussen (EL):**

Der er mange måder at løse trafikproblemer på, og jeg er glad for, at man ikke laver aftaler, hvor man altid inddrager jyske motorveje.

Jeg har så lagt mærke til, at i den metroaftale, der er, får Frederiksberg Kommune to byggegrunde af DSB, og de får en byggegrund af Integrationsministeriet. Så vil jeg gerne høre ordføreren, hvorfor Københavns Amt ikke får grundværdier for ca. 0,5 mia. kr. Man havde da behandlet alle parter lige, hvis man var kommet frem til sådan en løsning.

Det er jo ikke tilfældet. Her laver man en særlov, som rammer Københavns Amt særlig hårdt, og det synes jeg ikke er rimeligt, når man skal vedtage den her slags love.

Derfor er det en særlov af selskabstømmerliggende karakter, hvor passiver og aktiver ikke følges ad i en likvidering af et selskab. Det ville ellers være normalt.

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Det var lige før, jeg ikke ville gå herop og svare på det, for jeg synes simpelt hen, at det er så usemst.

Men det der med at behandle alle lige, det kan man jo ikke. Det er sådan, at der skal laves nogle trafikløsninger, og de skal laves der, hvor man har behov for at få udviklet nogle områder, eller der, hvor der er trængsel. Så er der nogle mennesker, der bor i områder, hvor der ikke nødvendigvis er trængsel, eller områder, som ikke er oplagte som erhvervsudviklingsområder. Det er klart, at der kommer der ikke så mange anlæg som andre steder. Det burde da være logik, og jeg har svært ved at se, hvorfor Enhedslisten skulle være uenig i det. At man lige pludselige skal have sådan en ligelig fordeling af arealer eller midler, ville da gøre, at vi aldrig nogen sinde kunne få nogen trafikløsninger til at hænge sammen.

**Formanden:**

Tak til fru Henriette Kjær. Er der flere, der vil bidrage til opløsning af Østamagerbaneselskabet? Da det ikke er tilfældet, skal vi til afstemning.

Hermed sluttede forhandlingen.