

(Kort bemærkning).

Hanne Severinsen (V):

Det tror jeg helt bestemt. Nu er det jo ikke Urban Hansens gamle by, vi står og taler om, nu er det noget andet. Det er noget helt nyt, og det er selvfølgelig også et lidt andet sted, vi taler om, men jeg tror helt sikkert, vi kan finde nogle gode muligheder både for miljøet og for Københavns udvikling.

Tommy Dinesen (SF):

Da mit partis ordfører, hr. Gade, ikke kan være til stede, skal jeg her kort komme med de synspunkter, som vi mener er rigtige i denne sag.

Jeg kan også sige, at vi ikke har skiftet holdning efter det, der blev sagt ved debatten den 8. maj.

Men SF vil under ingen omstændigheder være med til at sætte naturfredningsloven til side på Amager Fælled. Vi føler os forpligtet af det, som regionplanen lovede med hensyn til Amager Fælled. Der står, at fælledens overdrevsagtige landskabstræk fastholdes, og at sø- og moseområderne bevares.

Men ellers må man sige, at der har været talt mange flotte ord om denne sag også i dag. Er der noget, der er afgørende for SF, så er det, at hvis der skal være en udflytning til Amager, så skal der selvfølgelig også være boligarealer dér. Der skal også være en ordentlig trafik, og den skal være dér, hvor borgerne er. Vi er ikke så sikre på, at de linieføringer, der foreligger, er de rigtige, men jeg forstod på hr. Baadsgaard, at man også var indstillet på at komme med nogle ændringer på området, og det vil vi også gerne se på.

I lovforslaget står der noget om, at det vil få indflydelse på andre byer, Frederikshavn og Esbjerg – det er noget med motorveje og sådan noget. Man skal til at sælge hele ideen andre steder også, sådan som man altså gør det her. Vi er ikke sikre på, om denne form for økonomi er den rigtige.

Jeg vil også godt sige, at motorveje jo ikke er vores kop te, og vi er også bange for, at de motorveje, der vil komme, hvis man laver en Ørestad, vil medføre, at byen København vil blive forurenset endnu mere, end den er i forvejen, ikke mindst med baggrund i, at man får den faste forbindelse over Øresund med den forøgede biltrafik og den forurening, det giver.

Men det er jo sådan i dag, at uanset hvor man er henne i landet, så har de følelsen af – borgmestrene i hvert fald, og de fleste i deres kommunalbestyrelser – at kan man få nogle flere veje, så giver det vækst. Det er jo forbavsende, at det ikke er den kollektive trafik, der ligger øverst her.

Som sagt er vi skeptiske over for lovforslaget, som det foreligger, men ret positive, hvis der kan komme nogle ændringer. Det vil vi godt være med til at se på undervejs.

Aage Brusgaard (FP):

Lovforslagets formål er, at Københavns Kommune og staten stifter et interessentskab ved navn Ørestadsselskabet.

Fremskridtspartiet har ikke noget imod hverken interessentskaber eller aktieselskaber, hvis blot de er privatejet og privatfinansieret, men når stiftelsen udelukkende sker med henblik på at kunne optage lån – i dette tilfælde op til 4 mia. kr. – og dermed går uden om de kommunale lånerammer, så er vi ikke så positivt indstillet længere. Bestyrelsen og direktionen har ikke den samme ansvarsbevidsthed, som hvis det var egne private midler, der var involveret i projekterne.

Vi ser f.eks. i § 1, stk. 5, at bestyrelsen til Ørestadsselskabet består af 6 personer, 3 udpeget af Københavns Kommune og 3 udpeget af finansministeren. Det vil så typisk blive personer, der er gode venner med de store partier, som skal have et ekstra godt ben at gnave.

I § 2 ses, at Københavns Kommune og finansministeren indskyder den østlige del af et areal på Vestamager i Ørestadsselskabet som en slags aktiekapital. Hvad nu hvis disse arealer ikke kan sælges de første 30 år? Så bliver der vel et problem.

Ørestadsselskabet bliver en slags mini-DSB, som skal anlægge en letbane, bl.a. Ørestadsbanen. Her mener Fremskridtspartiet, at trafikalskaber skal kunne hvile i sig selv. Ved den daglige trafik bør der kunne oparbejdes et overskud til nyinvesteringer.

Fremskridtspartiet er helt enig i intentionen om, at der skal ske øget vækst og økonomisk fremgang for Københavnsområdet. Vi vil dog gerne påpege, at Københavns Kommune selv kraftigt har medvirket til, at der i de sidste 20 år er nedlagt 50.000 arbejdspladser. Det er ganske enkelt sket ved, at Københavns Kom-