

[Svend Aage Jensen]

ret medvirkende til at skabe en vis balance, som bør fastholdes.

CD finder som sagt lovforslaget spændende og visionært, men er ikke blinde for, at der er mange sten, der skal vendes, forinden den endelige afgørelse kan træffes. Men vi deltager positivt i udvalgsarbejdet.

Jørgen Estrup (RV):

Regeringen og finansministeren skal jo ikke have utak for at beskæftige sig med Københavns udvikling og prøve at tænke visionært – så langt vil jeg gerne være positiv – men jeg må nok sige, at når jeg læser lovforslaget, minder det mig mest om det gamle slogan, der hedder »at plante sine ben solidt i den blå luft«. Der er i dette forslag først og fremmest tale om en udviklingsmodel og en finansieringsmodel, hvorom det pæneste man kan sige er, at den er uholdbar. Der er tale om trafikinvesteringer, som derved kommer til at hænge i den berømte tynde tråd, og der er også tale om et forhold til natur og miljø, som må gøre én overordentlig betænkelig.

Jeg ved, at finansministeren er en optimistisk mand; det er vel næsten professionelt, at man skal være det som finansminister. Jeg har også læst mig til finansministerens begejstring, både i fremsættelsestalen her og under førstebehandlingen i foråret. Det synes jeg er prisværdigt. Det er godt at tro på sine ting, men det er altså også godt, hvis man kan få andre til at se, at det er solidt funderet, det, man tror på.

Jeg forstår ikke, hvordan finansministeren kan undlade at argumentere mod dem, der siger, at hvis vi skal have disse udviklingsarealer i København solgt, så skal der være en efterspørgsel, og det skal være sådan, at vi har en rimelig sikkerhed for, at de ledige erhvervsarealer, som findes på Vestegnen, som findes i det indre København, og som findes en lang række steder, ikke på forhånd skal afhændes, ikke trykker markedet.

Det må da også være nødvendigt at forklare, hvordan man kommer ud af den klemme, som Københavns Kommune har kendt i så mange år, at man har et overskud af arbejdspladser, men et underskud i forhold til dem, der er beskæftiget og bor her, og dermed et dårligt skattegrundlag. Det er dog en nødvendig forudsætning for, at man kan komme videre til den næste del, nemlig at finansiere de trafikinvesteringer,

som vi alle er så overordentlig interesseret i. Jeg ser for mig den vision, at man får skabt Ørestads Boulevard og Ørestadsbanen, og derefter kan resten få lov at ligge, for det er der ikke penge til.

Endelig må man sige: Er det virkelig rimeligt, at naturfredningsloven og bestemmelserne dér skal sættes ud af kraft, fordi man har en vision? Er det dog ikke rimeligt, at vi holder de normale retningslinjer for, hvordan vi behandler miljøet, herunder de fredningsaftaler, som allerede er indgået?

Jeg synes, det er et betænkeligt forslag. Jeg har med glæde noteret mig, hvordan regeringsordførerne fra begge partier lagde vægt på miljøet. Det synes jeg var overordentlig positivt, og det vil vi meget gerne bidrage til.

Vi vil også gerne overbevises om, at der er en bedre fundering for finansministerens visioner. Som det ligger i øjeblikket, må man sige, at dette mest minder om konen med æggene, og vi ved alle, hvordan det gik så grueligt galt og det hele faldt på jorden. Jeg synes, det ville være bedre, hvis finansministeren i hvert fald ville tage en diskussion med kritikerne af den udviklingsmodel, der ligger bagved; så kunne det være, vi kunne komme videre mod det mål, som vi alle sammen gerne vil nå, nemlig Københavns udvikling.

Glønborg (KRF):

Jeg vil gerne indlede med at minde om den kendsgerning, at København har nogle trafikproblemer, som vi faktisk skal have løst. Vi har ikke det kollektive trafiknet udbygget på den måde, som er nødvendig for at kunne klare nutidens og fremtidens behov. Jeg ser Ørestadsforslaget som et redskab til at lave en fremtidssikring af det kollektive trafiknet.

København har også – det er uomtvisteligt – et beskæftigelsesproblem, og København har som følge af det nogle voldsomme økonomiske problemer og dermed nogle store sociale problemer. Derfor må vi imødesee en tankevirkosomhed omkring at skabe nye arbejdspladser og skabe en økonomisk vækst, og når vi så har fået taget beslutning om at lave en fast forbindelse til Sverige – og det har vi jo, selv om vi er dybt uenige om, hvilken form den skal have – så må vi jo konstatere, at denne faste forbindelse i det mindste lander på Amager. Det giver i sig selv nogle problemer, som vi også skal have løst.