

## [Finansministeren]

Planlægningsudvalg, hvor jeg har svaret på 25 spørgsmål. Endvidere blev der den 19. juni afholdt et møde med teknisk gennemgang af lovforslaget samt besigtigelse af Ørestadsarealet og Københavns Havn. Samtidig har der været en intensiv offentlig debat om forslaget og dets konsekvenser, hvorfor jeg håber på en hurtig og problemfri gang gennem Folketinget. På denne baggrund vil jeg blot slå nogle hovedpunkter i lovforslaget fast.

Lovforslaget sigter først og fremmest på at bemyndige staten til at indgå i interessentskaber med Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Københavns Amt. Statens indskud udgøres af en andel af arealerne i det såkaldte Sameje af 1963. Jeg kan oplyse, at der allerede er enighed mellem regeringen og Københavns Kommune om en interessentskabskontrakt for Ørestadsselskabet. Samtidig er der tale om en anlægslov for en letbane i de nævnte kommuner. Som opfølgning af konferencen om vækst og beskæftigelse er regeringen indstillet på at fremrykke infrastrukturinvesteringerne i projektet, hvis en hurtig vedtagelse af loven i Folketinget gør det muligt. Det konkrete valg af trafikløsning overlades til Ørestadsselskabet. Der fastsættes visse krav til byplanlægningen af Ørestaden vedrørende arkitektkonkurrence m.v., men herefter indgår Ørestadsselskabets forslag i grundlaget for den kommunale planlægning efter de almindelige planlægningsregler og skal således *ikke* besluttes i Folketinget.

Lovforslaget indeholder bestemmelser om en direkte beskyttelse af de vådområder på Amager Fælled, som i dag er beskyttede af naturbeskyttelseslovens § 43. Denne beskyttelse er stærkere end i dag, da der efter Ørestadsloven ikke er mulighed for at give tilladelse til at fravige lovens bestemmelser. Den direkte regulering ved lovgivning af planlægnings- og naturbeskyttelsesforhold svarer til den praksis, der ofte anvendes ved store infrastrukturprojekter, ligesom f.eks. Køge Bugt-området er anlagt på baggrund af en speciel bemyndigelseslov fra 1961.

Lovforslaget lægger sammen med det samtidige genfremsatte lovforslag om Københavns Havn en linje for hovedstadens udvikling. Samspillet mellem de to forslag er vigtigt. Der foreligger allerede projekter for vigtige dele af havneområderne. Flere skal komme til. Op-

bygning af Ørestaden vil kunne aflaste havnearealerne og middelalderbyen for kontorbyggeri, så disse attraktive områder i højere grad reserveres til kultur- og boligformål. Det vil igen skabe liv i de gamle bydele. En sådan udvikling vil sammen med opbygningen af Ørestaden i direkte tilknytning til det eksisterende city og med en arkitektonisk og byplanmæssigt høj kvalitet kunne medvirke til, at København får sin andel af den internationalt orienterede vækst. Det er ikke den samlede rummelighed i hovedstadsområdet, forslaget skal vurderes ud fra. Det er de attraktive arealers mulighed for at tiltrække ny vækst til Danmark, der er det afgørende.

Udviklingen i Europa og ikke mindst i Baltikum vil give hovedstaden og dermed hele Danmark en chance for ny erhvervsudvikling, som vi må gribe. Med overskud på betalingsbalancen og udsigt til en fortsat stærk økonomi er det realistiske grundlag til stede. Erfaringer om udviklingsmulighederne og erhvervsbyggeriet fra de seneste fem års danske vækstpause er et for snævert afsæt for planlægningen af de næste årtiers erhvervs- og byudvikling i vor hovedstad.

Ørestadens udvikling samt etableringen og finansieringen af infrastrukturinvesteringerne er knyttet uløseligt sammen i det foreslåede projekt. Uden vækst og arealsalg ingen finansiering; uden infrastruktur ingen ny by- og erhvervsudvikling. Derfor er det vigtigt for projektets succes at starte med byggeriet af baner og veje.

Forslagets økonomiske forudsætninger er fremlagt i lovforslagets bemærkninger og i de afgivne svar til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg. Ingen kan garantere succes for et sådant projekt, der satser på fremtidig udvikling. Men hvis man ikke tør gribe chancen nu, hvor Danmark står på tærsklen til et nyt økonomisk opsving, og hvor konturerne til et nyt Europa skabes, så vil udviklingen gå Københavns og Danmarks næse forbi. Chancen kommer ikke igen.

Regeringen og de berørte kommuner og amter i hovedstadsområdet har vist viljen til at udnytte den ny situation i Europa og den store infrastrukturinvestering, som Folketinget besluttede med vedtagelse af Øresundsforbindelsen den 14. august i år. Jeg håber, at Folketinget vil give startsignalet til, at vi kan gå i gang