

Anni Svanholt (SF):

Da mit partis ordfører ikke kan være til stede, skal jeg hermed fremføre følgende:

Forslaget går ud på delvis at løsrive bygningen af banerne til Amager og Frederiksberg fra bebyggelsen af Amager Fælled, således at eventuelle indtægter fra grundsalget skal gå til banerne, men banerne skal bygges, selv om der ikke bliver solgt grunde nok. Denne del af forslaget kan vi tilslutte os ubetinget.

Desuden foreslås det at skabe mulighed for en tredje linjeføring på Amager langs Amagerbrogade. Dette forslag er begrundet med, at der for tiden foregår en diskussion på Amager om at flytte banestrækningen langs stranden hen til en strækning under Amagerbrogade.

SF kan støtte, at befolkningen på Amager får indflydelse på linjeføringen. Alt for mange beslutninger er truffet uden indflydelse fra den lokale befolkning, mange endda under direkte protest fra store befolkningsgrupper.

Problemet med Enhedslistens forslag er, at det kan skabe en illusion om, at der skulle være mulighed for tre baner. Det kunne måske være ønskeligt, men det er næppe særlig realistisk. Et andet problem er, at det i nogen grad skjuler en anden debat, der også foregår på Amager, nemlig om, hvad man gør ved trafikken på Amagerbrogade. Der er stærke ønsker om at forbedre miljøet her bl.a. ved trafiksanering.

I denne forbindelse spiller placeringen af minimetroen ingen rolle. Enhver kan overbevise sig om, at en tunnelbane ikke skaber et bedre miljø på gaderne ovenover. For eksempel kunne man studere miljøet på Nørre Voldgade. Derfor er der under alle omstændigheder brug for at gøre noget ved trafikken på Amagerbrogade. En letbane i gadeniveau ville kunne løse mange problemer.

Aage Brusgaard (FP):

Selve loven om Ørestaden hviler på det grundlag, at man vil sælge byggegrunde på Amager, og for de penge, der skulle komme ind dér, lave nogle baneanlæg. Vi har stemt imod det tidligere lovforslag, fordi vi egentlig aldrig har troet på ideen. Så vi kan sige, at vi er enige med Enhedslisten i, at det her er et fatamorgana. Og vi får jo egentlig mere og mere ret i, at det aldrig kommer til at hænge sammen. Man har forsøgt at sælge byggegrunde ude på øen både her i landet og i udlandet. Men hvem vil købe byggegrunde i en hovedstad, hvor der står tusindvis af kvadratmeter tomme, både boliger og

erhvervsejendomme, så det bliver nok ikke til noget.

Forslaget fra Enhedslisten betyder bl.a., at man skal finansiere disse baneanlæg med op til fem-syv milliarder kroner. For øvrigt skriver Enhedslisten meget, meget ærligt i forslaget, at det skal være helt uden loft; så hvor meget det kunne blive til sidst, er der ingen der ved.

Så jeg mener altså, at Enhedslisten har været meget, meget ærlige, og på et af punkterne er vi enige med Enhedslisten: Det bliver aldrig nogen sinde til noget, hvis det skal finansieres ved salg af byggegrunde.

Men vi mener altså, at hvis der skal være nye trafik anlæg i hovedstaden, må det være noget, de implicerede kommuner, de implicerede amter må tage sig af, nøjagtig ligesom hvis der skal laves et nyt baneanlæg i Aalborg by eller for den sags skyld på Mors; det er jo noget, vi selv finansierer. Det er jo egentlig ikke noget, vi sender til statskassen.

Jeg læser også bladet Ingeniøren, og nu skal jeg ikke læse det hele op, men i nr. 7 på side 4 står der under overskriften »Debat mangler«:

»Transportrådets formand, tidligere industriminister Nils Wilhjelmsen, har tidligere kritiseret Ørestadsselskabet for ikke at fægte med åben pande og tage en central debat, før beslutningen var truffet.«

Jeg vil godt spørge ministeren, nu ministeren er til stede, om ikke ministeren vil give Nils Wilhjelmsen ret i, at der ikke har været en offentlig og åben debat om det her.

Et andet sted i Ingeniøren står der, at Transportrådet, som blev nedsat i 1992, slet ikke er blevet hørt i denne sag. Jeg vil gerne spørge ministeren, om det er korrekt, og hvis det er korrekt, hvad årsagen så er til det.

Vibeke Peschardt (RV):

I Det Radikale Venstre har vi altid ment, at økonomien i Ørestadsprojektet var mere end luftig. Da der i sin tid blev skrevet betænkning over lovforslaget om Ørestaden, sagde vi, at vi i Det Radikale Venstre ikke kunne forstå, hvorfor løsningen af Amagers kollektive trafikforbindelser skulle kædes sammen med grundsalget i Ørestaden, så derfor kan jeg da godt forstå, at Enhedslisten rejser sagen igen.

Jeg vil gerne gentage, hvad vi sagde, dengang vi stemte imod loven om Ørestaden. Efter vores mening var der ikke dengang på trafikområdet foretaget så grundige undersøgelser og prognoser, at man kunne beregne, hvor trafikprojek-