

terne bedst kunne ligge, og hvordan. Det er der faktisk heller ikke nu – så vidt jeg er bekendt med det – omkring Amagerbrogadeløsningen, selv om jeg godt kan forstå, at både beboerne på Amager og handelen langs Amagerbrogade gerne vil have en tunnelbane fra Christianshavn til Sundbyvester Plads.

I virkeligheden tror jeg, at sagen kunne klares ved, at man fik en lightrail på Amagerbrogade. Det mener jeg måske i virkeligheden også er en bedre løsning end den tunnelbane, som Enhedslisten foreslår. Men vi mener altså ikke, at trafikprojekterne er gennemanalyseret på en sådan måde, at vi kan støtte det her.

Jeg kunne egentlig godt ønske mig, at man fik mulighed for at vurdere alt det her i sammenhæng med, hvad der sker omkring Øresundsforbindelsen, og lavede en helt ny planlægning på området, men det tror jeg er et lønligt håb, som ikke vil gå i opfyldelse, bl.a. fordi alle disse Ørestadsselskaber nu sidder og arbejder med sagen.

Men vi kan altså ikke støtte Enhedslistens lovforslag.

Jette Gottlieb (EL):

Der er tre elementer i vores forslag. Det ene er, at man adskiller Ørestaden og den kollektive trafik på Amager. Vi mener ikke, at de to ting naturnødvendigt har noget med hinanden at gøre, og vi er bange for, at den kollektive trafikbetjening skal stå og falde med Ørestadens succes. Det er vi ikke interesseret i, så derfor går vi ind for en adskillelse.

Det andet element er, at vi ønsker, at der skal være debat om muligheden for at etablere en Amagerbrogadelinje på lige fod med de andre linjer, der er foreslået.

Det tredje element, som ikke fremgår af debatten her, men som er fremgået af debatten i Borgerrepræsentationen, er, at vi ønsker, at den amagerkanske befolkning skal spørges, og vi har stillet forslag dér om, at der skal foretages en vejledende folkeafstemning. Det skal gøres, for at vi kan sikre, at de folk, som det er tiltænkt skulle bruge banerne, også får banerne til at ligge dér, hvor de har brug for dem.

Loven om Ørestadsselskabet og banelinjerne til henholdsvis Frederiksberg og Amager betyder, at opbygningen af banelinjerne gøres afhængig af et Ørestadsprojekt, som ingen rigtig tror på længere – hvis de nogen sinde har gjort det. Under vedtagelsen af Ørestadsloven i 1992 forventede den daværende regering, at banelin-

jen til Ørestaden samt de øvrige trafik anlæg ville være etableret om 3 år, hvilket skulle danne grundlag for den værdistigning, som skulle indbringe de nødvendige midler til finansiering af baneforbindelserne.

Imidlertid er tidsplanen rykket mindst 2 år. Ørestadsselskabet har – som ligeledes forudsat – nu forsøgt at markedsføre området internationalt, hidtil uden held.

I 1992 havde København over 1 million m² tomme kontorlokaler; de står stadig tomme og vil fortsat gøre det.

Alle den daværende regerings forudsætninger for projektets gennemførelse er smuldret. Samtidig kunne man under debatten om lovforslaget i 1992 konstatere, at der rent faktisk eksisterede et flertal, som gik ind for de kollektive trafikforbindelser med eller uden Ørestad.

Jeg vil tillade mig at citere, hvad ordførerne sagde for 2 år siden, og ikke, hvad de har sagt nu. F.eks. sagde Socialdemokratiet – Folketings-tidende 1991-92, sp. 10662:

»... København får styrket sin kollektive trafik. Der er skabt sikkerhed for, at der bliver etableret en letbaneforbindelse fra Nørreport til Amager Centret...«

Og senere, sp. 10663:

»Ørestad eller ikke Ørestad – det er under alle omstændigheder en god ting, at vi får en kollektiv trafikløsning fra midtbyen, fra Nørreport til Amager Centret.«

Socialdemokratiet mente også at kunne konstatere, at de politiske forhold var sådan, at der ikke ved et flertal i Folketinget ville være mulighed for at skabe tilslutning til, at der kunne etableres en sådan bane, idet man hentydede til en baneforbindelse uden Ørestadsprojektet.

Det Radikale Venstre fremførte – sp. 10817:

»Jeg synes, det er et fremskridt, at man erkender de trafikale problemer, der i mange år har plaget Amager, og at man ønsker at gøre noget ved dem. ... men det forandrer ikke det fundamentale, at dette forslag stadig væk har fødderne solidt plantet i den blå luft.«

Endvidere – sp. 10818:

»Økonomien i forslaget hænger efter vores opfattelse ikke sammen...«

Og lidt senere:

»... kan jeg da godt forestille mig den situation, hvor Ørestads Boulevard og Ørestadsbanen vil løbe mellem grønne marker og områder med fodboldbaner og folk, der hygger sig, og det er da fint, men det er måske ikke den bedste pengeanvendelse.«