

Centrum-Demokraterne udtrykte – sp. 10816:
 »CD's folketingsgruppe har besluttet at stemme blankt til forslaget. Når vi ikke stemmer imod, skyldes det, at vi ikke vil stå i vejen for trafikprojekterne i forslaget ...«

SF meddelte – sp. 10667:

»Som det er Folketinget bekendt, er SF tilhænger af, at amagerkanerne betjenes bedre med kollektiv trafik, men vi synes, at det er både besynderligt og uforståeligt, at man kobler den sag sammen med bygningen eller etableringen, eller hvad det nu bliver til, af et fantasifoster, der hedder Ørestaden.«

Enhedslisten må således konstatere, at der i dag eksisterer et flertal, som har udtrykt sin støtte til, at der sker en styrkelse af den kollektive trafikforsyning af Amager.

Samtidig mener vi at kunne konstatere, at den økonomiske kobling med Ørestadsprojektet ikke af de her nævnte partier blev anset for hensigtsmæssig, men blev accepteret af Socialdemokratiet mere af nød end af lyst. De øvrige nævnte partier stemte imod eller undlod.

Enhedslisten fremsætter her et lovforslag, hvis vedtagelse vil betyde, at et eventuelt salg af arealer af Ørestaden fortsat vil kunne anvendes til betaling af trafik anlæggene, men at arealsalget ikke længere er en forudsætning for etablering af de letbaner, som den københavnske befolkning primært har behov for. De partier, som prioriterer den kollektive trafik højt, herunder Socialdemokratiet, kan ved at stemme for dette lovforslag med større vægt hævde, at der er skabt sikkerhed for etablering af letbaneforbindelserne uafhængigt af Ørestadens succes eller fiasko.

De partier, som tror på Ørestadsprojektets succes, vil uden problemer også kunne stemme for lovforslaget, idet slutresultatet i henhold til deres forventninger stort set bliver de samme: Ørestadsbanen etableres, de øvrige letbaner etableres også, endda hurtigere end de ellers ville være blevet etableret, og tilmed vil den københavnske befolkning kunne tage stilling til, om man også ønsker en Amagerbrogadelinje.

Heri ligger en væsentlig del af begrundelsen for forslaget: at det er så manifest udtrykt fra befolkningen på Amager, at de er interesserede i en Amagerbrogadelinje og ikke i en Øresundslinje. Hvis man skulle følge de henstillinger, der kommer fra det lokale område, ville det være muligt at etablere Amagerbrogadelinjen uden at etablere den østlige bane. Det vil sige, at der ikke fra Enhedslistens side ligger en binding til,

at man skal gennemføre alle de tre baner på Amager. Vi siger bare, at det skal være muligt for befolkningen at prioritere og tage stilling til, hvilken af banerne de ønsker mest. Det er den ene ting.

Så er det blevet hævdet, at man kan høre i vores forslag, at vi udtrykker, at vi lige pludselig er vældig glade for Ørestaden. Det må jeg gøre opmærksom på at der ikke ligger i det. Vi har bare ønsket at fremsætte et forslag, der ikke rokker ved lige præcis den forudsætning, idet det skal være muligt for de folk, som går ind for Ørestaden, som tror på den, at stemme for vores forslag alene af trafikale grunde. Men der ligger ikke fra Enhedslistens side en opbakning til Ørestaden efter dette. Det er bare en mulighed, vi har for at få den trafikale diskussion adskilt fra den anden.

Til SF og fru Anni Svanholt vil jeg sige, at der ikke ligger i det, jeg sagde om de tre baner, at vi lægger op til, at man skal bygge alle banerne på én gang. Det, vi lægger op til, er, at der skal være mulighed for at vælge.

Det er også ganske rigtigt, at forslaget ikke tager stilling til en løsning af problemerne på selve Amagerbrogade. Vi har ikke lagt os fast på, hvilken type af bane vi ønsker. Vi har ikke lagt os fast på, om det skal være en minimetro eller en let-rail-bane. Det, vi har sagt, er, at vi stiller nogle krav til den. Der skal være tale om skinnebåren trafik, den skal kunne tilsluttes det eksisterende net, den skal være elektrisk og for vores skyld så overjordisk som muligt, idet vi mener, at det at grave trafikken ned ikke er et gode, men et nødvendigt onde, man kan komme ud for, når man er nødt til at placere den i meget tætbefolkede områder. Derfor siger vi, at den skal være så overjordisk som muligt, og dermed lægger vi også op til, at det ikke er spor sikkert, at man ikke kan få en kombination af de to løsninger, altså både få banen underjordisk under Amagerbrogade et stykke og derefter over jorden et stykke.

Alt i alt ser vi hen til ud fra de meget positive meldinger – stort set alle partier har sagt, at de synes, vores forslag var interessant – at der nu i udvalget vil komme et meget grundigt, jeg tror, det blev udtrykt bedst ved betegnelsen serviceeftersyn af denne Ørestadslov, idet man tager skyldigt hensyn til en meget væsentlig faktor: den kollektive trafikforsyning af Amager.