

delig forudsat, og desuden agter man at smække den op i første sals højde.

Hele Ørestadsprojektet er og bliver et sygt projekt, et fantasifoster, hvis økonomiske, miljømæssige og lokalpolitiske konsekvenser fortsat er uoverskuelige. Det kunne så være, hvad det være ville, hvis ikke hele den kollektive trafikbetjening på Amager blev hæftet op på det.

Lokalpolitisk er det bemærkelsesværdigt, at stort set alle partiers Amagerafdelinger er kritiske over for projektet, og at alle er imod den trafikale del. Det bør mane til eftertanke, at de lokale folk ikke føler sig spurgt på en seriøs måde, heller ikke om det her foreliggende forslag om ændringer. Det kan kun bidrage til en opfattelse af, at politikerne handler uden hensyn til lokalbefolkningernes indsigelser, og bidrage til den almindelige politikerlede.

Denne opfattelse vil naturligvis kun blive styrket, når regningen om et par år bliver sendt til befolkningen. For det løber jo ikke rundt. Når man overhovedet har kunnet komme igennem med projektet, er det, fordi man på snedig vis gjorde hele den kollektive trafik på Amager, som havde stået på venteliste i 20 år, afhængig af forslaget.

Derfor fremsatte Enhedslisten sidste år et forslag, der adskilte trafikdelen og finansieringen fra selve loven om Ørestaden. Havde man støttet dette forslag, havde man ikke stået i de økonomiske dilemmaer, som allerede nu tegner sig for hele projektet.

Enhedslisten fik dengang at vide, at grundsalget ville gå i gang i 1996 med 75.000 m² til en salgspris på 2.000 kr. pr. m². Det står i skærende modstrid med, hvad den konservative Ole Hansen, der sidder i Ørestadsselskabets bestyrelse og er formand for Miljø- og Trafikudvalget i Københavns Borgerrepræsentation, sagde under en nylig høring på Islands Brygge. Han sagde nemlig her, at der ikke skal sælges en eneste grund, før hele infrastrukturen er på plads, og det vil sige først en gang i 1999 eller senere.

Hvis det er rigtigt – og det vil jeg gerne have bekræftet af regeringen – må de svar, Enhedslisten fik i sin tid, være forkerte, medmindre man selvfølgelig i mellemtiden har erkendt, at det dér med salg af grunde er fuldstændig utopisk.

Konsekvensen bliver under alle omstændigheder, at økonomien bliver endnu mere håbløs, og at Ørestadsselskabet vil få opbygget et endnu større underskud. Det skal formentlig betales

af de københavnske skatteydere, som ellers nok kunne finde en mere fornuftig måde at bruge milliarderne på.

En væsentlig årsag til dette hurtigt voksende underskud er også, at man har valgt en letbane-løsning, som ikke alene vil skulle fungere helt uafhængigt af, hvad den øvrige hovedstad vil få, men som også er meget dyrere. I den forbindelse vil vi fra Enhedslistens side godt høre, om forligspartierne i dag står hundrede procent bag den valgte løsning med en minimetro, eller om tiden ikke er inde til i det mindste at se på, om der ikke kan findes en bedre løsning på Amagers kollektive trafikproblem. F.eks. kunne man se på en letbaneløsning, som kunne blive en del af et samlet hovedstadssystem, og som også ville tilgodese den eksisterende befolkning på de centrale dele af Amager.

Som det er fremgået, kan Enhedslisten ikke støtte lovforslaget til ændring af Ørestadsloven, da der heri vil ligge en accept af et projekt, som grundlæggende er helt forrykt. Projektets fremtid mener vi stadig hænger i en tynd tråd, og det er derfor vigtigt, at så mange partier som muligt melder klart ud om deres reelle holdning til projektet.

At foregøgle, at man får en lidt mere rigtig løsning ved at stemme for dette lovforslag, er hykleri. Der er kun én løsning, der er rigtig, og det er at droppe hele projektet og finde en anden løsning på Amagers kollektive trafikbetjening.

Arne Melchior (CD):

Jeg synes, jeg opfattede ordene den almindelige politikerlede i den sidste ordførers nedskrevne tale. Jeg vil benytte lejligheden til at sige, at efter 20 år herinde oplever jeg ikke noget sådant. Det må være et underligt forhold, visse mennesker har til deres omgivelser, når de kan foretage en konstatering af den art.

Hvad angår lovforslag nr. L 58, har CD lovet at støtte dette forslag, som vi ikke ser de helt store problemer i.

Vort problem ligger på et andet område, som jeg vil benytte lejligheden til at nævne, da nu Ørestaden igen er til debat herinde. Vi har et problem, hvor vi faktisk må gribe i vor egen barm, som det blev sagt før, nemlig at vi i sin tid har stemt for loven om Ørestaden – jeg tror, det var i 1992. Vi gjorde det med stor skepsis, som jeg gav udtryk for ved debatten dengang, men vi gjorde det.