

i de seneste år er indført i en række europæiske storbyer. Det er faktisk ikke korrekt. Ifølge de oplysninger, jeg har fået i hvert fald af Ørestadsselskabet, så har kun to storbyer med mere end 1 mio. indbyggere genindført sporveje i de centrale bydele, nemlig Manchester og Sheffield, og der er begge steder tale om discountprojekter med efter københavnske forhold meget lave passagerantal.

Herudover er der genindført sporveje i et par forstæder til storbyer, ligesom eksisterende sporveje er forbedret i en række europæiske byer – typisk i en glidende overgang til metrodrift. Det gælder i Frankfurt, Stuttgart og Bruxelles.

I København er opgaven at skabe en ny skinnebåren hovedforbindelse gennem hjertet af byen. Banen skal forbinde storbyens tættest befolkede områder, det indre Amagerbro og Frederiksberg, med Københavns city, og der skal også knyttes en forbindelse med den anden store skinnebårne hovedforbindelse: S-banen.

En hurtig, højkvalitets metroforbindelse med stor passagertiltrækning er efter regeringens opfattelse den rigtige løsning på den her opgave. Både økonomi, sammenhæng med den øvrige kollektive trafik og erfaringer fra andre storbyer taler for det valg, Ørestadsselskabet har truffet, og imod Enhedslistens beslutningsforslag.

I beslutningsforslaget indgår også en helt anden linjeføring for banen end den, der er besluttet med Ørestadsloven. Forslagsstillerne mener, at den vil betjene flere boliger og flere arbejdspladser end de baner, der er indeholdt i loven. Denne antagelse er mere end tvivlsom.

Selv om Enhedslistens linjeføring kommer vidt omkring, bl.a. til Kongelunden og St. Magleby, så betjener den bl.a. ikke de tæt befolkede bydele mellem Vanløse, Frederiksberg og Nørreport. Linjeføringen i Enhedslistens forslag udgør tilsammen 45 km med yderligere 11 km angivet som mulig linjeføring; det skal sammenholdes med de 22 km for minimetroen.

Skønsmæssige beregninger viser, at etablering af en sådan sporvej vil koste 3-4 gange så meget som det, Enhedslisten har afsat til formålet, nemlig 2,6 mia. kr. Samtidig overlader man den meget passagertunge strækning mellem Frederiksberg og Nørrebro til DSB, som forudsættes at føre S-togene fra Vanløse helt igennem til Nørrebro. Det ville være dyrt. Med andre ord: Enhedslistens linjeføring vil være meget dyrere end minimetroen, betyde langsomme

kørsel og sandsynligvis samlet set betjene færre mennesker.

Enhedslisten ønsker ikke banesystemet knyttet sammen med salg af arealer på Ørestaden, men vil godt acceptere, at indtægter medgår til betaling af banen. Det er imidlertid tvivlsomt, hvor mange indtægter Enhedslistens forslag kan give fra salg af arealer i Ørestaden, da Ørestaden netop ikke banebetjenes efter Enhedslistens forslag.

Jeg mener i øvrigt ikke, at der er grundlag for pessimismen i forhold til arealsalget, hvis man følger regeringens linje. Udviklingen i København er godt i gang, mængden af ledige kontorlokaler i det centrale København er ifølge Miljøministeriets opgørelser faldet væsentligt, og de større ejendomsmæglere oplyser, at der er ved at være mangel på større kvalitetslejemål for kontorer i Københavns centrale dele.

Når der på nuværende tidspunkt ikke er solgt arealer i Ørestaden, så skyldes det bl.a. den proces, der er fastlagt i Ørestadsloven, altså arkitektkonkurrence, offentlig debat, tilvejebringelse af kommuneplantillæg. Alt det vil først være afsluttet til sommer, og før det er sket, kan selskabet ikke sælge arealer i Ørestaden.

Afslutningsvis skal jeg nævne, at Ørestadsselskabet helt i overensstemmelse med loven har undersøgt og valgt et banesystem, som har været udbudt i licitation. Nu forestår kun afslutningen af de nødvendige forhandlinger med tilbudsgiverne, før der kan indgås en kontrakt om arbejdets udførelse.

At standse denne proces, hvor 15 private konsortier hver har investeret to cifrede millionbeløb på at udarbejde tilbud, vil være helt uacceptabelt, medmindre der er meget vigtige grunde til det, og det er, som det fremgår af det, jeg har sagt, ikke tilfældet i Enhedslistens beslutningsforslag. Derfor kan regeringen ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg bliver nødt til at gå ind i debatten allerede nu, da det af ministerens indlæg slet ikke fremgår, at hele projektet hænger i en rigtig tynd tråd, og at det, der foregår i øjeblikket, er lovbrud og brud på hele den politiske intention med Ørestadskonstruktionen.

Det har jo hele tiden været sådan, at Ørestadsloven har været en skummel sammenblanding af politiske formål: Eventyrerhvervspolitisk blandet med indfrielse af gamle løfter om en