

lokale partiafdelinger på Amager fra Venstre og til Enhedslisten bakker op.

For det tredje er der den politiske, juridiske og økonomiske gennemførlighed af hele projektet. Det har jo hele tiden være forudsætningen for projektet, at grundsalget i Ørestaden skulle starte her i 1996 med et salg på 75.000 m<sup>2</sup> til en salgspris af 2.000 pr. m<sup>2</sup>, altså en indtægt på 150 mio. kr. her i 1996. For få dage siden så jeg altså et svar fra finansministeren – og jeg refererer til svaret på spørgsmål nr. S 1732 – og fik bekræftet, at der ikke forventes en sådan indtægt. Tværtimod fremgår det af svaret, at man nu tilsyneladende er villig til at begå et lovbrud for dog at få finansieret lidt af den lille milliard kroner, som Ørestadsselskabet bruger i år.

Men først vil jeg sige lidt om de tekniske løsninger. Det tager sig lidt ud som påstand mod påstand, når ministeren her fremhæver, hvor billig metroen er, medens jeg fremhæver problemerne herved: de dybe og dyre stationer, som der er langt mellem. Det er jo to forskellige systemer, vi taler om, og det er noget meget forskelligt, de kan.

Min påstand er, at det er det andet – altså vores – forslag, der er brug for. I øvrigt er det et system – det er et svar til fru Margrete Auken – der er nøje kørt sammen med HT's planlagte skinnesystem; men en teknisk dialog herom vil jeg ikke indlede med finansministeren.

Siden forslaget til linjeføringen til mini-metroen blev kendt på Amager, har der lokalt været en massiv kritik heraf. Der blev foretaget en mindre ændring, så den østlige gren nu skal ind i Lergravsparken, hvilket relativt set var en forbedring af betjeningen af denne befolkningsrige del af Sundby på Amager; men hovedkritikken er ikke imødekommet, nemlig kravet om en linjeføring i tilknytning til Amagers centrale Amagerbrogade.

Projektet er udtryk for en sammenblanding af formål, og det har vi fremhævet før: Kollektiv trafik med udgangspunkt i et hypotetisk fremtidigt erhvervs- og boligområde over for en kollektiv trafik til en eksisterende befolkning. Vores forslag er et bud på, hvordan et letbanesystem med udgangspunkt i den lokale befolknings ønsker tager sig ud. Vi må selvfølgelig acceptere, hvis et flertal i Folketinget afviser det, men så må man også selv stå ved det og forklare Amagers befolkning, at projektet aldeles ikke har den kollektive trafikbetjening af Amager som formål. Jeg ser så til gengæld også gerne, at man lover Amagers befolkning at stille den forrest i

køen, når HT's kommende letbaner forhåbentlig snart skal udmøntes i konkrete linjer.

Det tredje aspekt, jeg lægger megen vægt på, er spørgsmålet om økonomien og politikken i Ørestadsselskabets økonomiske dispositioner og Folketingets eventuelle accept heraf. Hele konstruktionen af Ørestaden og grundsalgets finansiering af et letbanesystem er selve grundlaget for Ørestadsprojektet. Som tidligere sagt: Uden Ørestaden ingen letbaner, uden letbaner ingen Ørestad. Det fremgår jo af selve lovens § 2, stk. 2, og af bemærkningerne til lovforslaget. Jeg kan godt underbygge det med følgende citat fra aktstykke 364 af 15. juni 1994, hvor der står: »Ifølge Ørestadsloven skal indtægterne fra arealsalg i Ørestaden finansiere det letbaneanlæg, som Ørestadsselskabet etablerer.«

I Ørestadsselskabets seneste årsberetning står der: »Bybanen vil ikke koste skatteyderne penge, idet indtægterne fra salget af Ørestaden samt driftsoverskuddet fra bybanen skal finansiere anlægsomkostningerne, herunder omkostningerne til selskabets drift.« Der er således lovgivningsmæssigt en entydighed mellem Ørestadsarealerne og finansieringen af letbanen. Enhedslisten og også en række andre partier har tydeligt vist deres utilfredshed med denne sammenkobling af erhvervsudbygning og kollektiv trafikbetjening.

Imidlertid har et flertal tydeligvis mod egen overbevisning dog bekræftet den model, at salget af arealerne i Ørestaden skal finansiere letbanerne. Så vi er nu i 1996 i den situation, at salget af grundene i talende stund skulle være i fuld gang. De forudsætninger om planlægning og konkurrence, som Socialdemokratiets ordfører henviser til, har været kendt stof også lige tilbage fra lovens vedtagelse, så det er altså ikke nogen undskyldning.

Så sent som i 1995 har finansministeren i besvarelse af nogle spørgsmål i Miljø- og Planlægningsudvalget fremlagt budgettal, der viser, at man regner med indtægter på 150 mio. kr. fra grundsalget i Ørestaden. Der er ikke solgt en eneste grund – endnu. Er der noget, der taler for, at der kommer et salg til andet end staten, som den radikale ordfører så spøgefuldt bemærkede? Alt det bekræftes jo også i de svar, som jeg selv har fået af finansministeren om Ørestadsselskabets budget for 1996.

Imidlertid har regeringen og Københavns Kommune i et feberredningsforsøg kastet sig ud i at sælge en række attraktive havnearealer, og dem har de kastet ind i Ørestadsselskabet, så nu