

**[Baadsgaard]**

vækst i København, og det formål støtter vi fuldt ud, men vi må have den fornødne tid til afklaring af en del meget afgørende spørgsmål vedrørende økonomi, erhvervsudvikling i øvrigt, miljø- og trafikforhold.

Vi må have økonomien i projektet afklaret, f.eks. om værdistigningerne vil kunne klare finansieringen af trafikinvesteringerne. Man vurderer i Würtzenrapporten sådan i ganske få ord, at det ville de kunne, men hvad baseres denne vurdering på? Vi vil bestemt ikke udelukke, at værdistigninger kan skaffe midler til de nævnte investeringer, og at de kunne bruges til det, men statslige investeringer i det overordnede trafiknet i øvrigt skal ikke være afhængige af lokal medfinansiering og da slet ikke af, at der er statslige arealer i det område, hvor disse trafikinvesteringer skal foregå.

Der er ingen tvivl om, at der er et behov for at styrke Københavns trafiksystem, f.eks. med en bane til Amager, men hvis nu udviklingen i Ørestaden svigter eller tager flere år end planlagt, hvad så med økonomien? Og hvad så for øvrigt med placeringen, er den rigtig, hvis udviklingshastigheden bliver en helt anden, langt mindre? Det er ikke acceptabelt, hvis forbedring af trafikforholdene i København forsinkes på grund af disse planer.

Det er ikke i lovforslaget beskrevet, hvilke konsekvenser Ørestaden vil få for erhvervsudviklingen i andre dele af Københavnsområdet. Hvad med Høje Tåstrup? Hvad med Vesterbro Baneby med plads til 8.000-10.000 boliger og 20.000-25.000 arbejdspladser? Hvad med hele udviklingen i havneområdet? Det må afklares, inden vi kan tage endelig stilling. Der er også miljøspørgsmål, som skal afklares. Socialdemokratiet kan ikke acceptere uden videre at suspendere naturfredningsloven. Det må afklares, hvad der skal afløse den aftale mellem Miljøministeriet, Hovedstadsrådet, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet om Ørestadens udstrækning og bebyggelsestæthed, der blev lavet i forbindelse med fredningen.

Som det fremgår, er der behov for afklaring og besvarelse af en række spørgsmål, og derfor må vi nok regne med, at dette lovforslag ikke kan blive færdigbehandlet i denne samling. Socialdemokratiet er enig i, at vi skal styrke erhvervsudviklingen i Københavnsområdet, og vi er meget positivt indstillet over for at give København gode udviklingsmuligheder inden

for miljømæssigt og økonomisk forsvarlige rammer. Hele projektet og tempoet, der er lagt op til i behandlingen, bærer præg af hastværk. Jeg tror, at det tjener både projektet og København, at vi tager den fornødne tid til afklaring og nærmere vurdering af lovforslaget.

**Eva Møller (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan med stor tilfredshed tilslutte sig finansministerens forslag til lov om Ørestaden m.v. Vi finder, at det er et meget spændende og visionært forslag, der her lægges frem.

Danmark får med etableringen af Øresundsbroen en historisk chance, idet vi nu bliver bindeleddet mellem Skandinavien og kontinentet. Danmark vil blive bindeleddet mellem nordisk og europæisk tankegang, handle måde, handels- og erhvervsliv; det giver os muligheden for at udnytte det bedste fra begge systemer, og den chance skal vi naturligvis ikke lade gå fra os.

Danmark vil også få store muligheder på det sydsvenske marked, når Sveriges ansøgning om medlemskab af EF bliver imødekommet. København får et langt større opland, og det bliver muligt for alvor at udnytte Kastrup Lufthavns internationale placering, og det har vi en forpligtelse til at gøre på alle mulige måder.

Jeg mener, at det sker med placeringen af Ørestaden i den udformning, vi ser i det foreliggende lovforslag. Efter Det Konservative Folkepartis opfattelse ville senere tider med rette kunne bebrejde os, hvis vi ikke udnyttede den chance, vi nu har for at planlægge områderne og dermed selv bestemme over deres udvikling, og i stedet blot lod stå til og lod tilfældet bestemme, hvordan området kom til at se ud.

Danmark og Amager får med Øresundsbroen ændret deres geografiske placering, naturligvis ikke på landkortet, men i den verden, vi befinder os i til daglig. Vi skal udnytte dette, og det gør vi med det foreliggende lovforslag.

Der lægges med lovforslaget op til en helt ny finansiering af den danske infrastruktur med en fifty-fifty-betaling af henholdsvis staten og de berørte kommuner. Det Konservative Folkeparti finder denne nye finansieringsform meget perspektivrig og håber på, at den også kan finde anvendelse på en lang række andre projekter.