

En alternativ linieføring af Ørestadsbanen, således at den nordligste del føres vest om universitetet i stedet for øst om, vil give mulighed for at betjene yderligere 5.000 nuværende beboere og arbejdspladser på Islands Brygge, samt for at betjene det nye byggeri med bl.a. kulturelle aktiviteter på Ny Tøjhusgrunden. Denne linieføring kan gennemføres uden ekstra omkostninger.

Samlet vil de to alternative linieføringer kunne gennemføres for ekstraomkostninger på 100 mio. kr. Til gengæld vil passagerpotentialet blive forøget med 26.000 nuværende beboere, arbejdspladser og uddannelsespladser svarende til en stigning på 30 pct. i forhold til lovforslagets linieføring. Grunden til, at stigningen i passagerpotentialet bliver større end summen af de 15.000 fra Amagercenterlinien og de 5.000 fra Islands Bryggelinien, er, at kombinationen af de to linieføringer giver en mindre overlappning mellem stationerne på Amagerbro og dermed en bedre dækning af de eksisterende tætbebyggede områder her. Dette vil skønsmæssigt kunne give nettomerindtægter på ca. 20 mio. kr. årligt, der kan medvirke til at finansiere de øgede anlægsomkostninger ved de alternative linieføringer. Hertil kommer det ekstra fremtidige passagergrundlag på Ny Tøjhusgrunden, som ikke er indregnet.

På den baggrund finder flertallet, at lovforslaget bør ændres, således at disse to linieføringer danner grundlag for Ørestadsselskabets planlægning. Af hensyn til betjeningen af de nuværende behov på indre Amager må den nordlige del af Østamagerbanen fra Amagerbro til Amagercentret integreres i Ørestadsselskabets 1. etape af anlægsinvesteringerne, således at den samlede låneramme forøges med 100 mio. kr. Ørestadsselskabet bør samtidig gives større handlefrihed til at vælge den mest optimale udformning af letbanerne, bl.a. i hvilket omfang banerne skal tunneleres, og hvorledes den detaljerede linieføring skal være inden for denne låneramme.

Herefter indstiller flertallet lovforslaget til *vedtagelse* med de af flertallet stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et flertal inden for mindretallet (Socialistisk Folkepartis og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget) afviser forliget om at etablere en ny by, Ørestad, bl.a. placeret på Amager Fælled.

Partierne finder det principielt helt uantageligt, at staten gennem et lovindgreb griber ind i en fredningssag, som verserer for domstolene. Fredningsnævnet for København har den 28. december 1991 i Statstidende bekendtgjort, at der er rejst fredningssag for Amager Fælled. Efter loven indebærer det, at der ikke må foretages noget, der strider mod de foreslåede fredningsbestemmelser. Partierne finder, at staten naturligvis skal respektere disse regler og derfor undlade særlig lovgivning, der sætter disse bestemmelser ud af kraft.

Netop denne del har været kraftigt diskuteret under behandlingen af lovforslaget, hvorfor partierne er skuffet over, at de mange protester imod, at staten tiltager sig særrettigheder, er blevet afvist.

Amager Fælled er Københavns eneste uspolerede natur, der efter mindretallets opfattelse fortsat bør beskyttes.

Partierne finder, at Ørestadsprojektet bygger på fantasifulde fremtidsprognoser uden megen hold i virkeligheden. Sjældent er et så stort projekt blevet besluttet med så lidt dokumentation for dets bæredygtighed. Samtidig har lovforslagets udvikling siden 1. behandling vist, at det er nødvendigt at tilføre trafik anlæggene særskilt finansiering uafhængigt af et eventuelt kommende salg af erhvervsgrunde. Det illustrerer klart, at også forslagsstillerne nærer tvivl om projektets økonomiske holdbarhed.

Der er en risiko for, at København nu i alt for høj grad satser på et projekt, der ikke har en chance for at føre byen fremad, samtidig med at den nødvendige vægt på udviklingen af havnen og andre dele af København kan blive alvorligt skadet.

Partierne ser positivt på, at Amager nu får en nærbane med forbindelser, der reelt kan betjene befolkningen på Amager med kollektiv trafik. Det foreliggende projekt er imidlertid hverken økonomisk eller fysisk analyseret i et omfang, som gør en reel stillingtagen mulig. Partierne forstår ikke, hvorfor løsningen af Amagers kollektive trafikforbindelser skal kæ-