

des sammen med et økonomisk uholdbart projekt som Ørestaden.

Et mindretal inden for mindretallet (Kristeligt Folkepartis medlem af udvalget) tilslutter sig intentionen om at give Hovedstaden et løft. At forbedre infrastrukturen ved at bygge tunnelbane under den indre by og anlægge letbaner på Amager er et vigtigt bidrag til hovedstadens udvikling, men Kristeligt Folkeparti anser ikke det foreliggende lovforslag for en velgnet løsning.

Grundsaget er en alt for usikker finansieringskilde. En fremprovokering af erhvervsbyggeri efter Ørestadsplanen risikerer at skade havneplanen og at tømme endnu flere brugbare erhvervslokaler i byen.

Hele planen har affødt mange protester fra miljøværnere. Selv om ændringsforslagene giver planen en klar miljømæssig forbedring, mener Kristeligt Folkeparti, at disse ikke fuldt ud sikrer en miljømæssig forsvarlig udformning af projektet.

Endelig anser Kristeligt Folkeparti det for overordentlig betænkeligt, hvis staten modvirker sit eget fredningssystem ved at forhindre gennemførelsen af den normale behandling af en rejst fredningssag. Det ligner for meget en omgåelse af egen lovgivning.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men stemmer for det af mindretallet stillede ændringsforslag.

Mindretallet henviser til Fremskridtspartiets indlæg under lovforslagets 1. behandling. Synspunkterne her er senere blevet bekræftet fra flere sider.

Det nu indgåede storforlig ændrer ikke på Fremskridtspartiets synspunkt. Der lægges allerede nu op til, at der kan optages statslån inden for 1,6 milliarder kr., som der på ingen måde er garanti for kan forrentes af det nyanlagte trafik anlæg. Lånemuligheden er jo et bevis på, at forligspartierne heller ikke selv har tiltro til, at anlæggene kan forrentes af jordsalget eller billetindtægter. Hele trafik anlægget skønnes at komme til at koste 3,7 milliarder kr. i 1990-prisniveau.

Normalt er det sådan, at amter og kommuner selv planlægger deres infrastruktur samt deres udbygningsplaner for boliger og indu-

stri, og borgerne bliver inddraget inden iværksættelsen. Her gør man det totalt modsatte af det, regeringen plejer at bryste sig af, nemlig decentralisering. Her er det Folketingets medlemmer, der i detaljer går ind og planlægger, hvad der skal ske på Amager og i København. Det sker i et 13-siders-lovforslag og nu i et 15-siders-ændringsforslag og betænkningens bidrag, hvor al planlægning er nedfældet detaljeret uden og inden, at borgerne er blevet hørt.

Som der står i bemærkningerne til ændringsforslag nr. 6, får Ørestadsselskabet I/S bemyndigelse til at anlægge Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen samtidig med, at der gennemføres en arkitektkonkurrence om bebyggelse. Det vil vel betyde, at borgerne overhovedet ikke får en mulighed for at påvirke banernes linjeføringer, og borgernes valgmulighed vil antagelig blive begrænset til at vælge mellem »plantning af et birketræ eller et egetræ på torvet«, når arkitektkonkurrencen er afholdt og tegningerne ligger på bordet.

Man er f.eks. tilsyneladende helt enige om, at Københavns Universitet og andre uddannelsesinstitutioner skal flyttes til Amager, også uden at borgerne er spurgt. Og det beløb skønner man at kunne skaffe ved salg af byggegrunde i den indre by. Dette er et meget farligt eksperiment, da vi jo ved, der allerede på nuværende tidspunkt henligger mange salgsklare, men usælgelige grunde og etageejendomme i den indre by.

Der står ganske vist i bemærkningerne til flertallets ændringsforslag, at den konkrete planlægning af Ørestaden må ske i fuld åbenhed, og at arkitektkonkurrencen må danne grundlag for en bred folkelig debat. Men den debat kommer jo altså først efter, at politikerne og arkitekterne i vid udstrækning har sagt, hvad der skal være på de pågældende områder, og de nye trafiklinjers etablering er påbegyndt.

I ændringsforslaget til § 2 er det foreslået, at selskabet helt eller delvis uden vederlag kan stille arealer til rådighed for kulturelle formål (herunder undervisning) og for fritids- og rekreative formål. Det vil altså sige, at man forudsætter, at skatteyderne i andre landsdele også må finansiere de kulturelle formål i hovedstadsområdet. Dette må kunne kaldes konkur-