

renceforvridning og kan ikke udelukkes at stride imod et eller andet EF-direktiv.

Fremskridtspartiet kan i øvrigt helt tilslutte sig den konklusion, som analysefirmaet European Construction Research er kommet frem til, nemlig følgende, som kunne læses i Børsen den 12. juni 1992: »Ørestaden bliver den direkte anledning til stop for al vækst i København. Den vil skabe flere konkurser blandt de nuværende investorer, fordi den ganske enkelt vil lægge en yderligere dæmper på den normale prisudvikling, som ellers ville have fundet sted, og som skulle have reddet de ejendomsbesiddere, der endnu ikke er gået fallit.«

Fremskridtspartiet kan hverken støtte de af flertallet stillede ændringsforslag eller lovforslaget som helhed, men mindretallet kan støtte, at der sker en udbygning af Amager med en »Ørestad« finansieret af private investorer, hvis borgerne ønsker det. Indtil nu mener Fremskridtspartiet ikke, at der er set eller hørt ønsker fra borgerne om »en ny by« i hovedstaden.

Fremskridtspartiet ønsker det nu foreliggende forlig til folkeafstemning blandt de berørte borgere. Fremskridtspartiet ønsker, at de borgere, som planen kommer til at berøre, får mulighed for at tilkendegive deres synspunkt ved en afstemning.

Flere partier, bl.a. Det Konservative Folkeparti, Venstre og Det Radikale Venstre, har ofte over for pressen tilkendegivet, at de ønsker flere folkeafstemninger. Lad os nu se, om det er noget, de mener, eller blot noget, de siger.

Et *tredje mindretal* (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) vil ved 3. behandling stemme hverken for eller imod lovforslaget.

Ændringsforslag

Af et *flertal* (S, V og KF):

Til § 1

1) *Stk. 3* affattes således:

»*Stk. 3.* Ørestadsselskabet I/S kan stifte et interessentskab sammen med Københavns Amtskommune. Dette interessentskabs navn er Østamagerbaneselskabet I/S. Ørestadsselskabet I/S ejer 55 pct. af interessentskabet, Københavns Amtskommune 45 pct.«

Til § 2

2) *Stk. 3* affattes således:

»*Stk. 3.* Selskabet kan, helt eller delvis uden vederlag, stille arealer til rådighed for undervisningsmæssige og kulturelle formål og for fritids- og rekreative formål.«

Til § 3

3) *Stk. 1* affattes således:

»Ørestadsselskabet I/S skal anlægge en letbane, Ørestadsbanen, dels langs med eller gennem Ørestaden og vest om Universitetet til Amagerbro, dels fra Amagercentret til Amagerbro. Fra Amagerbro føres letbanen videre via Christianshavn til Nørreport. Selskabet skal desuden anlægge en vej langs med eller gennem Ørestaden med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard og cykelruter gennem Ørestaden til den ubebyggede Kalvebodkile.«

4) *Stk. 3, 2. pkt.*, affattes således:

»Dette selskab kan anlægge en letbane fra Amagercentret til lufthavnen delvis i Amagerbanens tracé, Østamagerbanen.«

Til § 4

5) *Stk. 2* affattes således:

»*Stk. 2.* Finansministeren er bemyndiget til at dække en del af selskabernes finansieringsbehov gennem statslån inden for en låneramme på 1.615 mio. kr. i 1990-prisniveau til finansiering af de i § 3 nævnte trafik anlæg og til selskabernes drift, jf. stk. 1.«

Til § 6

6) Paragraffen affattes således:

»§ 6. Ørestadsselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Ørestadsbanen. Ørestadsbanens ene gren føres i terræn eller som højbane langs med eller gennem Ørestaden med niveaufri skæringer i fornødent omfang og vest om Universitetet til Amagerbro. Den anden gren føres fra Amagercentret til Amagerbro. De to grene samles på Amagerbro og føres herfra videre via Christianshavn til Nørreport. Banen mellem Amagercentret og Nørreport kan tunneleres på dele af strækningen. Hvor Ørestadsbanen krydser Øresundsbanen mellem Køben-