

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Loven om Ørestadsselskabet og banelinjerne til henholdsvis Frederiksberg og Amager betyder, at opbygningen af banelinjerne gøres afhængig af et Ørestadsprojekt, som ingen rigtig tror på længere, hvis de nogen sinde har gjort det.

Samtidig har offentliggørelsen af Ørestadsselskabets beslutning om etablering af en minimetro genrejst spørgsmålet om linjeføringerne på Amager. Der pågår således – med lokalråd, handelsstandforening og lokale partiforeninger som deltagere – en underskriftindsamling for anlæg af en tunnelbane under Amagerbrogade.

Enhedslisten foreslår, at denne tunnelbane etableres som en ekstra linjeføring mellem den planlagte station ved Lergravsparken og Sundbyvester Plads med stationer her og i området ved Peder Lykkes Vej. Dette medfører ca. 2 km ekstra tunnel og 2 ekstra stationer. Herved opnås en sammenhængende linjeføring med stationer ved Christianshavns Torv, Amagercentret, Lergravsparken, Peder Lykkes Vej og Sundbyvester Plads, hvorved de tættest beboede områder på Amager dækkes ind.

Ved vedtagelsen af Ørestadsloven i 1992 forventede den daværende regering, at banelinjen til Ørestaden samt de øvrige trafik anlæg dér ville være etableret omkring 1998, hvilket skulle danne grundlag for den værdistigning, som skulle indbringe de nødvendige midler til finansiering af baneforbindelserne. Imidlertid er tidsplanen rykket mindst 2 år.

Ørestadsselskabet har – ligeledes som forudsat – forsøgt at markedsføre området internationalt. Uden held. Interessen er på nulpunktet.

I 1992 havde København over 1 mio. m² tomme kontorlokaler. De står stadig tomme og vil fortsat gøre det.

Alle den daværende regerings forudsætninger for projektets gennemførelse er smuldreret.

Samtidig kunne man under debatten ved lovgivningen i 1992 konstatere, at der rent faktisk eksisterede et flertal i Folketinget, som gik ind for etablering af de kollektive trafikforbindelser med eller uden anlæg af Ørestaden.

Enhedslisten må således konstatere, at der i dag eksisterer et flertal i Folketinget, som har udtrykt sin støtte til, at der sker en styrkelse af den kollektive trafikforsyning af Amager/Frederiksberg. Samtidig mener forslagsstillerne at kunne konstatere, at Folketinget i dag rummer et flertal, som i hvert fald tidligere har udtrykt skepsis over for den økonomiske kobling mellem Ørestadsprojektet og den kollektive trafikudbygning knyttet til projektet.

Enhedslisten fremlægger her et lovforslag, som betyder, at provenuet fra et salg af arealer i Ørestaden fortsat vil skulle anvendes til betaling af trafik anlæggene, men at arealsalget ikke længere er en forudsætning for etablering af de kollektive banelinjer, som den københavnske befolkning primært har behov for.

De partier, som prioriterer den kollektive trafik højt, kan ved at stemme for dette lovforslag med større vægt hævde, at der er skabt sikkerhed for etablering af letbaneforbindelserne – uafhængigt af Ørestadens succes eller fiasko.

De partier, som tror på Ørestadsprojektets succes, vil uden problemer også kunne stemme for lovforslaget, idet slutresultatet i henhold til deres forventninger stort set bliver det samme: Ørestadsbanen kan etableres, de øvrige letbaner etableres også – endda hurtigere end de ellers ville blive etableret – og tilmed vil den københavnske befolkning yderligere kunne få den Amagerbrogadelinje, som står øverst på borgernes ønskeseddel, nemlig en tunnelbane i tilknytning til Amagerbrogade.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1, nr. 1

Offentliggørelsen af Ørestadsselskabets beslutning om etablering af en minimetro har genrejst spørgsmålet om linjeføringerne på Amager. Der pågår således – med lokalråd, handelsstandforening og lokale partiforeninger som deltagere – en underskriftindsamling for en tunnelbane under Amagerbrogade. Den foreslåede bestemmelse betyder, at Ørestadsselskabet får mulighed for at etablere en sådan linjeføring.