

Bilag 3



Til Klaus Mygind, medlem af Borgerrepræsentation for SF

16-09-2016

Svar vedrørende alternative byggemuligheder i stedet for byggeri på Amager Fælled Strandeng

Sagsnr.
2016-0323315

Dokumentnr.
2016-0323315-2

Kære Klaus Mygind

Du har den 29. august stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen:

- Hvilke steder i Ørestaden er der ledige byggegrunde?
- Hvad er mulighederne for at bygge oven på Amagermotorvejen ved Ørestaden?
- Er der lavet en lokalplan for området mellem Vejlands Allé, Ørestads Boulevard, Center Boulevard og Edvard Thomsens Vej, og kan forvaltningen fremsende denne sammen med sit svar?

Besvarelsen af dine spørgsmål er oversendt fra Teknik- og Miljøforvaltningen til Økonomiforvaltningen den 13. september.

Hvilke steder i Ørestaden er der ledige byggegrunde?

Der er ubebyggede grunde i Ørestad City og Ørestad Syd samt på Amager Fælled Kvarter. Ørestad City og Ørestad Syd er begge lokalplanlagt. I Ørestad Nord er de sidste byggefelter under udvikling.

Økonomiforvaltningen skønner, at der er ca. 1,4 mio. etagemeter ubebygget byggeri i Ørestad City og Ørestad Syd (januar 2016). Der er en betydelig byggeaktivitet i øjeblikket. Der forventes således opført ca. 900 boliger og ca. 100.000 etagemeter erhverv i områderne i 2016 og 2017.

By & Havn har dog kun godt 500.000 etagemeter usolgt byggeri (ekskl. Amager Fælled Kvarter).

Det bemærkes, at ovenstående opgørelser er ekskl. eventuelle byggemuligheder ved overdækning af motorvejen samt på Metro Service-området.

Hvad er mulighederne for at bygge oven på Amagermotorvejen ved Ørestaden?

Lokalplan 325 Ørestad City giver principielt mulighed for, at motorvejen og jernbanen kan overdækkes og bebygges. Det vil dog kræve udarbejdelse af supplerende lokalplan.

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 6A
1599 København V

E-mail
tur@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

Det er ikke fastlagt hvor meget byggeri der vil kunne opføres i området, men det skønnes at være mellem 150.000 - 200.000 etagemeter, primært til erhverv.

Der er ingen aktuelle planer om at overdække og bebygge området. Byggeretten ejes af By & Havn, men det vurderes at være forbundet med betydelige tekniske og økonomiske udfordringer at overdække arealet.

Er der lavet en lokalplan for området mellem Vejlands Allé, Ørestads Boulevard, Center Boulevard og Edvard Thomsens Vej, og kan forvaltningen fremsende denne sammen med sit svar?

Området er omfattet af lokalplanerne 342-1 "Bella Center II", 508 "Kvarteret ved Bella Kvarter" og 538 "Kvarteret ved Bella Center Sydøst", der vedlægges denne besvarelse.

Området ejes ikke af By & Havn og indgår derfor ikke i Ørestad.

Med venlig hilsen

Ingvar Sejr Hansen
Kontorchef, Center for Byudvikling



Til Tommy Petersen (MB)

19-09-2016

Sagsnr.
2016-0315903

Dokumentnr.
2016-0315903-1

Besvarelse af spørgsmål vedr. usolgte byggerettigheder i Ørestad mv.

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen
Tue Rex

Spørgsmål:

Ved e-mail den 8. september 2016 spørges der om:

1. Hvor mange usolgte etagemeter byggeret Udviklingselskabet By & Havn ejer og hvilke klassificeringer disse har?
2. Hvad er mulighederne for at konvertere ovennævnte byggerettigheder fra erhvervsformål til boligformål?

Svar:

Ad 1 – usolgte byggerettigheder i Ørestad

Udviklingselskabet By & Havn har overfor Økonomiforvaltningen oplyst, at selskabet i alt, ekskl. byggeret til planlagte parkeringsanlæg og oprundet til nærmeste 10.000 etagemeter, ejer 2.000.000 usolgte etagemeter til boligformål og 1.410.000 usolgte etagemeter til erhvervsformål.

Det bemærkes, at 300.000 etagemeter af ovennævnte 1.410.000 etagemeter erhvervsbyggeret vedrører de eksisterende særlige udbygningsmuligheder ved henholdsvis overbygning af Øresundsmotorvejen og udvikling af Metro Servicecenter området – byggemuligheder der i dagens marked ikke er realiserbare/rentable.

By & Havns oversigt over usolgte byggerettigheder er vedlagt som bilag 1.

Ad 2 – muligheder for konvertering fra erhvervs- til boligformål

I Ørestad er alle bykvarterer på nær Amager Fælled Vest lokalplanlagt. Erhvervs- og boligbyggemulighederne er bl.a. fastlagt under hensyn til ønsket om at skabe funktionsblandede bykvarterer, hvor boliger skærmes mod støj og erhverv lokaliseres med god trafikal tilgængelighed.

Ørestad Nord, der er planlagt til offentlige institutioner, boliger og erhverv, er næsten fuldt udbygget. Ørestad City er på grund af nærheden til metro, regionaltoget, motorvej og Københavns Lufthavn planlagt som regionalt center for erhverv og detailhandel. Der er desuden planlagt og opført boliger i området. Ørestad Syd er planlagt til boliger og erhverv. I januar 2016 er der vedtaget et tillæg til lokalplanen for Ørestad Syd, der bl.a. konverterer en mindre del af byggemulighederne fra erhverv til bolig.

Økonomiforvaltningen vurderer, at planlægningen for Ørestad overordnet set indeholder en hensigtsmæssig balance mellem erhvervs- og boligbyggemuligheder, der sikrer en funktionsblandet bydel med en stærk erhvervsprofil, der samtidig er fleksibel og robust i forhold til realiseringen af helhedsplanen.

Der er en løbende dialog mellem By & Havn og Københavns Kommune om mindre tilpasninger af plangrundlaget. I øjeblikket er der således en drøftelse om at konvertere byggemulighederne på Ørestads Boulevard 49 fra erhverv til bolig. For Ørestad som helhed vurderes det dog, at der ikke kan konverteres byggemuligheder fra erhverv til bolig i større omfang.

I Sydhavn ejer By & Havn arealer på Enghave Brygge, der helt overvejende er lokalplanlagt til boligformål.

I Nordhavn er Indre Nordhavn og Marmormolen lokalplanlagt og under udvikling. Der er en stor byggerummelighed i Ydre Nordhavn, der endnu ikke er lokalplanlagt. By & Havn forventer, at op mod 75 % af byggemulighederne disponeres til boligformål.

Økonomiforvaltningen vurderer, at det, under hensyn til ønsket om at skabe en funktionsblandet bydel, ikke er hensigtsmæssigt at øge boligandelen yderligere.

Bilag 1: Opgørelse af usolgt byggeret i By & Havns udviklingsområder

By & Havn, sep2016

Opgørelse af usolgt byggeret i By & Havns udviklingsområder

Tallene indeholder ikke byggeret til parkeringsanlæg og er rundet til nærmeste 10.000 em2.

| | Usolgt byggeret bolig (em2) | Usolgt byggeret erhverv (em2) |
|---|-----------------------------|-------------------------------|
| Ydre Nordhavn | 1.440.000 | 510.000 |
| Indre Nordhavn | 90.000 | 110.000 |
| Marmormolen | | 50.000 |
| Enghave Brygge | 100.000 | 10.000 |
| Ørestad Nord | | 40.000 |
| Amager Fælled Kvarteret | 250.000 | 10.000 |
| Ørestad City | | 90.000 |
| Ørestad Syd | 120.000 | 590.000 |
| Samlet usolgt byggeret i By & Havn udviklingsområder | 2.000.000 | 1.410.000 |



Til Gorm Gunnarsen (MB, enhedslisten)

04-10-2016

Sagsnr.
2016-0342298

Dokumentnr.
2016-0342298-3

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

Spørgsmål vedr. disponering af Amager Fælled Kvarter

Kære Gorm Gunnarsen

Du har i mail af 26. september 2016 anmodet om sekretariatshjælp til at fremfinde materiale om følgende:

Spørgsmål:

”Hvilket budgetforlig disponerede over indkomsten fra salget af grunde på Amager Fælled til fordel for Ørestadsselskabet? Det for 1994, 1995 eller 1996? Og hvilket BR-møde vedtog disponeringen af de midler/lånemuligheder, der derved fremskaffedes, til fordel for Ørestadsselskabet?”

Svar:

Beslutningen om disponering af salgsindtægten vedr. Amager Fælled Kvarter er ikke truffet i en budgetaftale, men ved en beslutning i Borgerrepræsentationen den 30. maj 1991 i forbindelse med godkendelse af forslag om kommunens udtalelse til Finansministeriet vedrørende forslag til lov om Ørestaden mv.

Til besvarelse af dine spørgsmål fremsendes vedhæftet:

- Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden mv. Loven blev i 2007 ophævet i forbindelse med den nye lovgivning om stiftelse af MetroSelskabet og UdviklingsSelskabet By & Havn.
- Sag 368/91. Magistratens forslag til udtalelse til Finansministeriet (forelagt for Borgerrepræsentationen den 16. maj 1991).
- Forslagets godkendelse i Borgerrepræsentationen den 30. maj 1991 (efter henvisning til Budgetudvalget).

Som det ses af lovens § 2 skulle Københavns Kommune og finansministeren indskyde arealer ejet af ”Samejet af 1963” – herunder Amager Fælled Kvarter - i Ørestadsselskabet I/S med henblik på selskabets salg af arealerne til finansiering af 1. etape af metroen. Ved Borgerrepræsentationens beslutning den 30. maj 1991 blev overborgmesteren bemyndiget til, indenfor rammerne af lovforslaget, at indgå de fornødne aftaler om bl.a. arealafståelsen.

**Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi**

Rådhuset
1599 København V

E-mail
anj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800206

www.kk.dk

Dokumentet er Historisk

LOV nr 477 af 24/06/1992 Historisk
Offentliggørelsesdato: 25-06-1992
Transportministeriet

Senere ændringer til forskriften

- LOV nr 386 af 06/06/2002
- LOV nr 310 af 19/04/2006
- LOV nr 1074 af 20/12/1995
- LOV nr 1091 af 21/12/1994
- LOV nr 1230 af 27/12/1996 § 11
- BEK nr 1180 af 11/10/2007

Den fulde tekst

Lov om Ørestaden m.v.

VI MARGRETHE DEN ANDEN, af Guds Nåde Danmarks Dronning, gør vitterligt: Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

Ørestadsselskabet I/S

§ 1. Københavns Kommune og finansministeren kan stifte et interessentskab. Interessentskabets navn er Ørestadsselskabet I/S. Københavns Kommune ejer 55 pct. af interessentskabet, finansministeren 45 pct.

Stk. 2. Ørestadsselskabet I/S kan stifte et interessentskab sammen med Frederiksberg Kommune. Dette interessentskabs navn er Frederiksbergbaneselskabet I/S. Ørestadsselskabet I/S ejer 70 pct. af interessentskabet, Frederiksberg Kommune 30 pct.

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.

Stk. 4. Hvert af selskaberne ledes af en bestyrelse og en direktion. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 5. Bestyrelsen for Ørestadsselskabet I/S består af 6 medlemmer, heraf 3 udpeget af Københavns Kommune og 3 udpeget af finansministeren. Bestyrelsen for Frederiksbergbaneselskabet I/S består af 6 medlemmer, heraf 4 udpeget af Ørestadsselskabet I/S og 2 udpeget af Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen for Østamagerbaneselskabet I/S består af 6 medlemmer, heraf 4 udpeget af Ørestadsselskabet I/S og 2 udpeget af Københavns Amtskommune.

Stk. 6. Bestyrelsen for Ørestadsselskabet I/S ansætter en direktion, som varetager den daglige administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget. Direktionen ansætter selskabets personale.

Stk. 7. De nærmere regler om selskabernes styrelse, budget og regnskab samt revision fastsættes i vedtægter, der vedtages af bestyrelserne og godkendes af finansministeren.

Stk. 8. Bestyrelserne er beslutningsdygtige, når mindst 5 medlemmer er til stede. Bestyrelsernes beslutninger træffes ved stemmeflertal. Beslutninger om alle væsentlige afgørelser, herunder i forbindelse med planlægning, anlæggsforslag, offentligt udbud, salg af arealer og lånoptagelse, kræver dog, at mindst 5 medlemmer stemmer for beslutningen.

Stk. 9. Et medlem af selskabernes bestyrelser, der gør sig skyldig i grov tilsidesættelse af de pligter, som den pågældendes hverv medfører, straffes med bøde. Simpelt uagtsom pligttilsidesættelse straffes dog ikke. Påtale kan kun ske efter finansministerens begæring. Sager om overtrædelse behandles som statsadvokatsager.

Stk. 10. Dersom deltagerne i de i stk. 1, 2 og 3 nævnte selskaber er enige derom, kan selskaberne opløses. Vilkårene for selskabernes opløsning skal godkendes af finansministeren, der i tilfælde af uenighed mellem deltagerne fastsætter disse vilkår.

§ 2. Københavns Kommune og finansministeren indskyder den østlige del af det areal på Vestamager, som ejes af Københavns Kommune og staten i fællesskab, Samejet af 1963, i Ørestadsselskabet I/S. Dette areal kaldes Ørestaden. Ørestadens afgrænsning fremgår af kortbilag 1 til denne lov.

Dokumentet er Historisk

Stk. 2. Selskabet skal forestå udviklingen af Ørestaden, herunder sælge arealer fra Ørestaden.

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

§ 3. 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.

Stk. 2. Efter gennemførelse af de i stk. 1 omhandlede anlæg kan Ørestadsselskabet I/S, under forudsætning af at det økonomiske grundlag herfor er til stede, sammen med Frederiksberg Kommune stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S, jf. § 1, stk. 2. Dette selskab kan anlægge en letbane fra Nørreport til Frederiksberg station og videre ad den eksisterende S-banes trace til Vanløse station, Frederiksbergbanen.

Stk. 3. Efter stiftelse af Frederiksbergbaneselskabet I/S kan Ørestadsselskabet I/S, under forudsætning af at det økonomiske grundlag herfor er til stede, sammen med Københavns Amtskommune stifte Østamagerbaneselskabet I/S, jf. § 1, stk. 3. Dette selskab kan anlægge en letbane fra Amagercentret til lufthavnen delvis i Amagerbanens trace, Østamagerbanen.

Stk. 4. Trafikministeren stiller vederlagsfrit den nødvendige del af DSB's Amagerbane og DSB's arealer fra det gamle banetrace langs Landbohøjskolen til rådighed.

§ 4. Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S kan optage lån til finansiering af de i § 3 nævnte trafik anlæg samt til selskabernes drift. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår.

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 selskabets drift, jf. stk. 1.

§ 5. Såfremt Ørestadsselskabet I/S og Frederiksberg Kommune henholdsvis Københavns Amtskommune danner Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S, jf. § 1, stk. 2 og 3, forpligter Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune sig til at finansiere deres andele af anlægsudgifterne til Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

Stk. 2. Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune kan optage lån til dækning af deres andele af anlægsudgifterne til Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, jf. stk. 1.

Bane- og vejanlæg

§ 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 Øresundsbane mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen, etableres et fælles stationsanlæg.

Stk. 2. Frederiksbergbaneselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Frederiksbergbanen. Frederiksbergbanen føres fra Nørreport via Forum til Frederiksberg station. Banen kan føres i tunnel på dele af strækningen og i øvrigt enten i terræn, i åben grav eller som højbane. Frederiksbergbanen krydser Falkoner Alle ude af niveau og føres videre ad den eksisterende S-banes trace til Vanløse.

Stk. 3. Østamagerbaneselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Østamagerbanen. Østamagerbanen føres fra Amagercentret til lufthavnen delvis i Amagerbanens trace. Mellem Amagercentret og Nørreport benytter Østamagerbanen samme anlæg som Ørestadsbanen.

Stk. 4. Principperne for de tre letbaners linieføring og placering af stationer fremgår af kortbilag 2. Den endelige linieføring og placering af stationer fastlægges i region- og kommuneplanlægningen, for Ørestaden på baggrund af helhedsplanen, jf. § 13.

§ 7. Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S foretager offentligt udbud af anlæg og drift af Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen. De tre letbaner skal drives i fællesskab således, at de kommer til at udgøre et samlet banesystem med fælles materiel og infrastruktur og fælles drift.

Stk. 2. Selskabernes kan udbyde forskellige typer letbane, herunder bybane, minimetro og magnetbane.

§ 8. Bestemmelserne om sikkerhed og ansvar i de for jernbanedrift gældende love gælder også for drift af letbanerne.

§ 9. Ørestadsselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Ørestads Boulevard med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard.

Stk. 2. Selskabet bemyndiges til at anlægge cykelruter gennem Ørestaden til de fredede områder vest og syd for bydelen og til Amager Fælled.

Dokumentet er Historisk

Stk. 3. Linieføringen og udformningen af Ørestads Boulevard fastlægges i kommuneplanlægningen på baggrund af helhedsplanen for Ørestaden.

Stk. 4. Efter anlæg af Ørestads Boulevard og cykelruter, jf. stk. 1 og 2, overdrages disse anlæg vederlagsfrit til Københavns Kommune.

Ørestadsrådet

§ 10. Miljøministeren udpeger et sagkyndigt råd, Ørestadsrådet.

Stk. 2. Rådet har 5 medlemmer, som besidder sagkundskab inden for kultur og natur. Formanden udpeges af miljøministeren.

Stk. 3. Miljøministeren godkender rådets vedtægter.

Stk. 4. Miljøministeren varetager sekretariatsfunktioner for rådet.

§ 11. Ørestadsrådet yder sagkyndig bistand til Ørestadsselskabet I/S i arkitektoniske spørgsmål og ved varetagelse af naturbeskyttelseshensyn.

Stk. 2. Ørestadsrådet bistår selskabet med en åben international arkitektkonkurrence om en helhedsplan for Ørestaden.

Stk. 3. Ørestadsrådet bistår selskabet med offentlige arkitektkonkurrencer om bebyggelse af Ørestadens delområder.

Planlægning

§ 12. Ørestaden skal have en bymæssig udformning, der er af høj arkitektonisk kvalitet som en pendant til City og Middelalderbyen og samtidig med hensyntagen til områdets naturværdier.

Stk. 2. Den nordlige del af Ørestaden anvendes primært til lokalisering af højere læreanstalter, forskningsinstitutioner, forskningsbaserede virksomheder, boliger og kulturelle anlæg. Den sydlige del af Ørestaden anvendes primært til cityorienteret erhvervsbebyggelse med mulighed for etablering af kulturelle anlæg og boliger.

Stk. 3. Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for Ørestaden nord for Bella Center må ikke overstige 100. Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for Ørestaden syd for Bella Center må ikke overstige 180.

Stk. 4. Den i regionplanen fastlagte boliganvendelse af den vestlige del af Amager Fælled ophæves.

Stk. 5. Eksisterende søer og moser og lignende i Ørestadsområdet skal bevares. Områdets søer og moser og lignende afgrænses endeligt af Miljøministeriet.

Stk. 6. De naturfredningsmæssige hensyn vedrørende arealanvendelse inden for Ørestadsområdet varetages alene ved denne lov samt gennem den fysiske planlægning.

§ 13. Ørestadsselskabet I/S skal med bistand fra Ørestadsrådet på grundlag af en åben international arkitektkonkurrence tilvejebringe en helhedsplan for Ørestaden.

Stk. 2. Helhedsplanen skal fastlægge bebyggelsens omfang og anvendelse samt den nærmere linieføring og stationsplacering for Ørestadsbanen. Helhedsplanen skal fastlægge den nærmere linieføring og udformning af Ørestads Boulevard.

Stk. 3. Helhedsplanen skal med udgangspunkt i stationsplaceringen fastlægge en etapedeling af udbygningen af Ørestaden.

Stk. 4. Før selskabet udarbejder helhedsplanen, skal resultaterne af den i stk. 1 nævnte arkitektkonkurrence offentliggøres. Selskabet skal forestå en oplysningsvirksomhed med henblik på at fremkalde en offentlig debat om helhedsplanens nærmere indhold, herunder især forholdet til de eksisterende bydele på Amager.

§ 14. Ørestadsselskabet I/S' helhedsplan indgår i grundlaget for Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg.

Stk. 2. Selskabet kan med bistand fra Ørestadsrådet bestemme, at større bebyggelser i Ørestaden kun kan gennemføres efter afholdelse af en offentlig arkitektkonkurrence.

§ 15. Frederiksberg Kommune udarbejder med bistand fra Ørestadsrådet et kommuneplantillæg for bebyggelse af Frederiksberg stationsarealer. Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent må ikke overstige 150.

Andre bestemmelser

§ 16. Finansministeren bemyndiges til for Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til gennemførelse af de i denne lov omhandlede anlæg. Selskaberne afholder alle omkostninger til ekspropriationer. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom.

Dokumentet er Historisk

§ 17. Loven træder i kraft den 1. juli 1992.

Stk. 2. Med virkning fra denne dato bortfalder verserende sager efter lovgivningen om naturfredning inden for Ørestadsområdet.

Givet på Christiansborg Slot, den 24. juni 1992

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

I Dronningens Navn:

FREDERIK

Kronprins

/Henning Dyremose

Officielle noter

Ingen

bygges med henblik på en sikring af badevandskvaliteten og en udvidelse af det rekreative område. En sådan udvidelse af Strandparken, bl.a. ved hjælp af uddybningsmateriale fra Øresund, vil være i overensstemmelse med kommuneplanens intentioner, idet det heri bl.a. anføres, at opfyldningens nærmere udformning i givet fald bør ske i tilknytning til forudgående undersøgelser af bund- og strømforholdene.

For så vidt angår takstpolitiske spørgsmål skal magistraten endelig påpege betydningen af, at den i lovforslaget beskrevne takstpolitik for den faste forbindelse fastholdes af hensyn til såvel den kollektive trafiks konkurrenceevne som anlæggets miljømæssige virkninger. Man finder det i øvrigt uklart, hvordan den i lovforslagets § 14 indeholdte bemyndigelse til trafikministeren til opkrævning af særtakster for togrejser mellem Hovedbanegården og Kastrup Lufthavn kan forenes med, at banestrækningen indgår i regionens samlede kollektive trafiknet.

Fra magistratens 4. og 5. afdelinger er modtaget skrivelser dateret 7. maj 1991 med tilhørende udtalelser fra henholdsvis Stadsingeniørens Direktorat og Miljøkontrollen samt Vandforsyningen. Disse er optrykt som bilag, hvortil henvises, idet det til Miljøkontrollens bemærkninger om miljøforholdene i Østersøen og Øresund i øvrigt skal bemærkes, at magistraten forudsætter disse spørgsmål løst på tilfredsstillende vis på statsligt niveau.

Endvidere er optrykt den i magistratens 4. afdelings udtalelse nævnte fællesudtalelse af 9. november 1990 fra Plandirektoratet, Miljøkontrollen og Vejkontoret til DSB vedrørende tilslutningsanlæggene til en fast forbindelse over Øresund.

Med henvisning til ovenstående indstilles herved til Borgerrepræsentationen

at tilslutte sig etableringen af en fast forbindelse over Øresund med tilhørende landanlæg, i princippet som beskrevet i lovforslaget, idet de i indstillingen nærmere omtalte forhold af miljø- og planlægningsmæssig karakter forudsættes tilgodeset og idet magistraten inddrages i den videre planlægning.

at tilslutte sig, at anlæg af Tårnbymotorvejen og baneforbindelsen mellem Hovedbanegården og Katrup fremskyndes mest muligt af hensyn til Amagers trafikale forhold.

Sagen har den 13. maj 1991 været forelagt den samlede magistrat, der har tilsluttet sig ovenstående.

Borgmestrene Tom Ahlberg og Jørgen Frederiksen var fraværende.

Borgmester Charlotte Ammundsen tog forbehold.»

368/91.

2) Fra magistraten var modtaget følgende skrivelse af 13. maj 1991 med forslag om kommunens udtalelse til Finansministeriet vedrørende forslag til lov om Ørestaden m.v.:

»Hermed fremsættes indstilling om kommunens udtalelse til Finansministeriet vedrørende »Forslag til Lov om Ørestaden m.v.« samt bemyndigelse til overborgmesteren om at indgå de i forbindelse hermed fornødne aftaler.

Baggrund

I januar 1990 indgik partierne Det konservative Folkeparti, Venstre, Det radikale Venstre, Socialdemokratiet, Centrumdemokraterne og Kristeligt Folkeparti en fireårsaftale om DSB's økonomi. Det blev i forbindelse hermed aftalt, at der under Finansministeriets formandskab skulle nedsættes et udvalg, der som kommissorium fik

1. At opstille en plan for de samlede trafikinvesteringer i Hovedstadsområdet, således at der sikres en rolig investeringsrytme.
2. At stille forslag til finansiering af trafikinvesteringerne, som er afstemt med udgiftspolitikken og den stramme finanspolitik, herunder utraditionelle finansieringskilder som for eksempel betalingsring omkring København.

Udvalget blev sammensat med repræsentanter for Finansministeriet, Trafikministeriet, Miljøministeriet, Indenrigsministeriet og de amtskommunale enheder i Hovedstadsområdet samt HT. Københavns Kommune var repræsenteret i udvalget ved økonomidirektøren.

På baggrund af statsministerens redegørelse til Folketinget den 20. marts 1990 om Hovedstadens forhold besluttede Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer, i overensstemmelse med den i Folketinget markerede brede enighed om at iværksætte vækstfremmende initiativer i Hovedstadsområdet samt om etablering af en fast Øresundsforbindelse, at målsætningerne om fremme af vækst og erhvervsudvikling i Hovedstadsområdet skulle indgå i udvalgets arbejde og i vurderingen af trafikprojekter og deres finansiering.

Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer afgav betænkning ultimo marts 1991. Et flertal i udvalget anbefaler realisering af udvalgets forslag. Flertallet består af de statslige repræsentanter samt de kommunale repræsentanter fra Københavns og Frederiksberg Kommuner. Amternes og HT's repræsentanter i udvalget afgav mindretalsudtalelser.

Udvalgets flertalsindstilling danner grundlag for vedlagte »Forslag til Lov om Ørestaden m.v.«, som med skrivelse af 3. maj 1991 er fremsendt med anmodning om Københavns Kommunes udtalelse. Lovforslaget er tidligere fremsendt til Borgerrepræsentationens medlemmer.

Lovforslagets sigte

Regeringen beskriver i lovforslagets »almindelige bemærkninger« sigtet med lovforslaget. Beskrivelsen citeres nedenfor i uddrag:

»Med en beslutning om en fast forbindelse over Øresund er grundlaget skabt for, at København kan udvikle

sig til en storby i international forstand. Danmarks hovedstad får et godt udgangspunkt for at klare sig i konkurrencen med andre storbyer i Nordeuropa. Øresundsforbindelsen vil ændre Københavns plads på Europakortet. København vil ved at ligge i det nordlige hjørne af EF og i det sydlige hjørne af Skandinavien få en plads netop der, hvor disse to økonomisk stærke områder møder hinanden og bindes sammen. Det giver København en enestående chance for en ny oplomstring til gavn for hele Danmark.

Forudsætningen for, at det lykkes, er imidlertid, at chancen gribes, mens den er der. Store infrastrukturinvesteringer som Øresundsforbindelsen er nødvendige, men ikke tilstrækkelige forudsætninger for vækst og udvikling. Vækst og udvikling kræver også velbeliggende erhvervsarealer med god nærtrafikbetjening, kulturelle anlæg, attraktive boligområder og smukke omgivelser.

»Ligesom den faste forbindelse over Øresund ændrer Københavns placering på Europakortet, ændrer forbindelsen også Amagers placering på Københavnskortet. Fra at ligge i et hjørne af Hovedstaden, vil Amager blive placeret centralt i den fremtidige udvikling. Amager vil så at sige komme til at ligge ved indkørslen til København fra de overordnede internationale trafikforbindelser, jernbane og motorvej. Amager har allerede i dag lufthavnen, som vil få en styrket position i konkurrencen med de øvrige nordeuropæiske lufthavne, fordi Øresundsforbindelsen giver den en højklasseret bane- og vejbetjening og hertil et nyt, stort kundeopland i Sydsverige.

Med denne nye status er Amager det sted, hvor en satsning på ny internationalt orienteret byvækst er realistisk. Staten og Københavns Kommune ejer i fællesskab en stor del af det vestlige Amager i henhold til en Samejsoverenskomst fra 1963. Samejsearealerne består dels af et stort landzoneareale, som er fredet i henhold til en fredningskendelse fra 14. november 1990, dels af et byzoneareal, som ligger på grænsen mellem det bebyggede Amager og det fredede område. Byzonearealets anvendelse er reguleret i regionplanlægningen.

Byzonearealet krydses i den sydlige del af Øresundsforbindelsens landanlæg, der giver mulighed for at etablere såvel en station på den højfrekvente, internationale banestrækning og et tilslutningsanlæg til motorvejen. Arealet ligger samtidig i meget kort afstand fra lufthavnen.

Dette areal har således en overordentlig attraktiv beliggenhed og vil derfor kunne tiltrække nye internationale erhvervsvirksomheder og institutioner.

Forslaget forudsætter, at regeringen og Københavns Kommune er enige om i fællesskab at satse på en udvikling af disse arealer, som af Udvalget om Hovedstadsområdet Trafikinvesteringer kaldes Ørestaden. Lovforslaget har til formål at åbne mulighed for, at regeringen og Københavns Kommune kan danne et fælles selskab, som kan stå for udviklingen af Ørestaden på grundlag af

den væsentligste del af Samejsearealernes byzoneområde. Folketingets vedtagelse af lovforslaget forudsætter, at Københavns Kommune efter beslutning i Borgerrepræsentationen tilkendegiver vilje til at stifte Ørestadsselskabet på grundlag af Samejsearealerne.

Forudsætningen for, at Ørestaden kan få sin fulde attraktionsværdi, er imidlertid, at den nye bydel byplanmæssigt knyttes til Københavns City og forbindes med dette nationale center med gode nærtrafikforbindelser. Samtidig består der et behov for en bedre kollektiv trafikbetjening af Amager, Christianshavn og Kgs. Nytorv. Efter lovforslaget etableres derfor en letbane, Ørestadsbanen, langs med Ørestaden og derfra via Christianshavn til Kgs. Nytorv og Nørreport. Ørestadsbanen skal både betjene den nye bydel, Ørestaden, den eksisterende bebyggelse på Amagers vestside og de centrale bydele i København. Det foreslås desuden, at der til betjening af Ørestaden etableres en vej, Ørestads Boulevard, med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard samt cykelruter til betjening af Ørestaden og med forbindelser fra byen til den fredede Kalvebodkile.

Udviklingen vil få Ørestadsarealerne til at stige i værdi. Denne værdistigning vil kunne danne finansielt grundlag for de omtalte infrastrukturinvesteringer. Efter forslaget får Ørestadsselskabet derfor til opgave at etablere disse anlæg og at finansiere dem.

Salget af Ørestadsarealerne forventes at kunne indbringe et større beløb end nødvendigt til at finansiere Ørestadsbanen, Ørestads Boulevard og cykelruterne. Efter forslaget skabes der derfor mulighed for, at prøvenu fra Ørestadsselskabets salg af arealer kan bruges til at videreføre Ørestadsbanen til Frederiksberg og Vanløse. Dette forudsætter, at Frederiksberg Kommune er indstillet på at bidrage med 30 pct. af omkostningerne ved Frederiksbergbanens etablering, og at Ørestadsselskabets bestyrelse skønner, at der er finansielt grundlag for finansiering af de resterende 70 pct. ved fortsat arealsalg.

Efter forslaget vil Frederiksbergbanen derfor først kunne etableres, hvis Frederiksberg Kommune tilkendegiver vilje til sammen med Ørestadsselskabet at stifte Frederiksbergbaneselskabet og til at medvirke ved finansiering af Frederiksbergbanen.

Ørestadsselskabet I/S kan endvidere efter forslaget stifte et Østamagerbaneselskab I/S sammen med Københavns Amtskommune, hvis selskabet vurderer, at der er økonomisk grundlag herfor efter beslutning om etablering af Frederiksbergbanen. Østamagerbaneselskabet I/S kan etablere en letbane på Østamager i Amagerbanens tracé til Københavns Lufthavn. Forudsætningen for etableringen af Østamagerbaneselskabet er, at Københavns Amtskommune er villig til at medvirke til at stifte selskabet og til at bidrage med 40 pct. af omkostningerne ved etablering af Østamagerbanen.

En anden forudsætning for, at Ørestaden kan tiltrække de ønskede internationale virksomheder, er, at området får en attraktiv udformning. Det må derfor sikres, at

området arkitektonisk bliver af international standard. I den forbindelse er det vigtigt at udnytte områdets fornemme placering ved det megte store fredede område og at tage hensyn til de naturværdier, der findes i selve området.

I 1987 afgav et udvalg betænkning om den fremtidige arealanvendelse i Kalvebodkilen. Udvalget var sammensat af repræsentanter for Miljøministeriet, Hovedstadsrådet, Danmarks Naturfrednings Forening og Friluftsrådet. Ifølge udvalgsbetænkningen skulle den østlige del af byzonearealet på Amager Fælled i regionplanen udlægges til universitetsudvidelse og parkformål. I overensstemmelse hermed blev den østlige del af byzonearealet på Amager Fælled i Regionplan 1989 udlagt til universitetsformål og parkområde. En bebyggelse af den nordlige del af Ørestaden, som er beliggende på den østlige del af Amager Fælled, forudsætter derfor, at regionplanen ændres på dette punkt.«

»For at inddrage hensynet til naturværdierne og for at sikre området en bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet skal miljøministeren efter lovforslaget udpege et særligt råd, Ørestadsrådet. Rådet skal medvirke til, at de nævnte hensyn varetages ved planlægningen og bebyggelsen af Ørestaden. Rådet skal således bistå Ørestadsselskabet I/S's bestyrelse i naturfredningsmæssige og arkitektoniske spørgsmål.

Efter forslaget pålægges Ørestadsselskabet I/S at udarbejde en helhedsplan for Ørestaden på grundlag af en åben, international arkitektkonkurrence. Der kan desuden stilles betingelse om gennemførelse af arkitektkonkurrence om udformning af de enkelte større bebyggelser i Ørestaden. Ørestadsrådet bistår selskabet med såvel helhedsplanen som arkitektkonkurrencen. Helhedsplanen skal indgå i grundlaget for kommunens efterfølgende forslag til et kommuneplantillæg.

Ørestadsrådet, hvori både naturfaglig og arkitektonisk ekspertise vil være repræsenteret, vil således få en væsentlig indflydelse på udformningen af den samlede plan for Ørestaden og dermed for varetagelsen af hensynet til områdets naturværdier.

Udgangspunktet for arkitektkonkurrencen og helhedsplanen er lovforslagets bestemmelser om de kvalitative krav, om bebyggelsestætheden, om bevaringen af eksisterende § 43-områder.

Med baggrund heri og i byplanmæssige hensyn er det i loven fastlagt, at den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for Ørestadsområdet under et ikke må overstige 110. En bebyggelsesprocent på 110 muliggør på den ene side opførelse af en selvstændig bebyggelse af bymæssig karakter. På den anden side sikres det, at den nye bydannelse kan føjes til den eksisterende by på en byplanmæssig forvarlig måde. Det ligger i sagens natur, at bebyggelsestætheden for Ørestadens enkelte områder vil være stærkt varierende fra delområder i den nordlige del af Ørestaden med mindre tæt bebyggelse og med friholdelse af værdifulde naturelementer til områder nær statio-

nerne især den sydlige del med mere tæt bebyggelse. Områdernes afgrænsninger og bebyggelsestætheder fastsættes i kommuneplanlægningen.

Med loven sikres det, at eksisterende søer og moser i Ørestadsområdet bevares i det omfang, de i dag er omfattet af de gældende regler i naturfredningslovens § 43. Herved vil de eksisterende § 43-områder også indgå som forudsætning for kommunens videre planlægning af Ørestadsområdet. Det skønnes, at de beskyttede søer og moser i dag udgør omkring 16 ha.

Den endelige præcise fastlæggelse af § 43-områderne foretages af kommunen i forbindelse med områdets nærmere planlægning. Også efter de gældende regler i naturfredningsloven er det Københavns Kommune, der fastlægger afgrænsningen af § 43-områderne. Forskellen fra den almindelige regel i naturfredningslovens § 43 er, at kommunen ikke efter nærværende lovforslag vil kunne tillade konkrete indgreb i § 43-områderne i Ørestaden. Der er i konsekvens heraf heller ikke i lovforslaget indeholdt regler om klage over sådanne afgørelser fra kommunen.

På denne baggrund og på baggrund af de kvalitative krav til områdets fremtidige anvendelse og indretning, der stilles i lovforslaget, og som vil blive detaljeret i den omfattende planlægningsproces, der begynder med gennemførelse af arkitektkonkurrence og udarbejdelse af helhedsplan forud for iværksættelsen af den normale kommuneplanlægningsproces, er det fundet hensigtsmæssigt, at den arealmæssige regulering sker gennem den fysiske planlægning og ikke f.eks. også gennem en fredning efter naturfredningsloven.«

Vedrørende de økonomiske og administrative forhold anføres i bemærkningerne til lovforslaget følgende, der citeres i uddrag:

»Opbygningen af Ørestaden er en opgave, som Hovedstaden og staten må realisere i fællesskab til styrkelse af byen og til gavn for hele landet.

Udviklingen af Ørestaden og salg af arealer i området skal samtidig ses som en realistisk mulighed for at skaffe økonomiske midler til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik i København, uden at det belaster hverken de statslige eller kommunale budgetter.«

»Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer har beregnet, at de i lovforslaget nævnte trafik anlæg i 1990 prisniveau vil koste:

| | mill. kr. |
|--------------------------|-----------|
| Ørestadsbanen | 2.470 |
| Ørestads Boulevard | 200 |
| Cykelruter | 45 |
| Frederiksbergbanen | 670 |
| Østamagerbanen | 500 |
| I alt | 3.885 |

Med de i lovforslaget forudsatte ejerandele i de tre interessentskaber vil fordelingen af det økonomiske an-

svar, hvis alle anlæg etableres, i afrundede tal være følgende:

| | mill. kr. |
|------------------------------|-----------|
| Københavns Kommune | 1.920 |
| Finansministeren | 1.570 |
| Frederiksberg Kommune | 195 |
| Københavns Amtskommune | 200 |
| I alt | 3.885 |

Selskaberne vil kunne låne til de i lovforslaget omhandlede trafikprojekter inden for en ramme på 4 mia. kr. i 1990 prisniveau.

Det er forudsat, at selskaberne får takstindtægter fra letbanerne i overensstemmelse med HT-lovens fordelingsprincipper og dækkes omkostningerne ved banernes drift. For at skabe hjemmel hertil framsætter trafikministeren samtidig forslag om ændring af lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik.

Den fornødne økonomiske basis for finansieringen af trafikinvesteringerne er en betydelig erhvervsmæssig udvikling i området, der øger arealernes værdi og dermed muliggør finansieringen af områdets udvikling samt en udvikling af det kollektive trafiknet i København.»

»De solgte arealer er grundskyldpligtige og vil tilføre Københavns Kommune et merprovenu i grundskyld, hvoraf en del udlignes ifølge de gældende udligningsordninger. Det er forudsat, at Københavns Kommune tilbagefører merprovenuet efter udligning til Ørestads-selskabet I/S, indtil selskabet er gældfrit og giver et driftsmæssigt overskud.«

Magistratens bemærkninger

Sigtet med lovforslaget er primært at styrke byen København og dens erhvervsudvikling samt at forbedre den kollektive trafik i de centrale byområder og på Amager. Midlerne, der foreslås anvendt, er – i overensstemmelse med kommissoriet for Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvestering – »utraditionelle«. Sammenkoblingen mellem byudvikling, trafikinvesteringer og arealsalg har ikke tidligere været anvendt i Danmark, men kendes fra udlandet (blandt andet Sverige og England).

Den bærende idé i lovforslagets finansieringsmodel er, at den fremtidige byudvikling i Ørestaden skal finansiere ikke alene de trafik anlæg, som er direkte knyttet til Ørestaden (Ørestadsbanen og Ørestads Boulevard), men tillige en tunnelbane fra Amager til Nørreport samt bidrage til en videreførelse herfra til Frederiksberg og til en bybane på Østamager til Lufthavnen. Alt i alt baneanlæg, der i 1990-priser forventes at koste knap 4 mia. kr.

Anlæg af bybanen måtte efter normal praksis betragtes som en statsopgave, såfremt banen fik karakter af en S-togslinie eller som en kommunal opgave, såfremt banen fik karakter af en sporvognslinie. Uanset hvilken offentlig myndighed, der i givet fald påtog sig opgaven, skulle investeringen finansieres over de offentlige bud-

getter. Hverken staten eller regionens kommuner har hidtil ment at kunne finansiere et nyt baneanlæg på Amager eller en tunnelbane under de centrale byområder. Lovforslaget muliggør en finansiering af de omtalte 3 bybanelinier alt overvejende gennem arealsalg i Ørestaden.

Ørestadsbanen og Østamagerbanen må ses som et alternativ til den tidligere i region- og kommuneplansammenhæng skitserede tunnelbane i Amagerbrogadelinien, der var tænkt ført helt frem til lufthavnen som eneste baneforbindelse. Med den nylige regeringsaftale om en fast forbindelse over Øresund, som indebærer en baneforbindelse direkte mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen, er forudsætningerne for tunnelbanen ændret. En centralt placeret tunnelbane på Amager vil herefter alene kunne motiveres med henblik på at sikre byområderne langs med Amagerbrogade en bedre kollektiv trafikbetjening. I modsætning til tunnelbanen vil de to foreslåede bybaner kunne betjene såvel eksisterende byområder som udviklingsområder både på Øst- og Vestamager. Tunnelbanens anlægsomkostninger er i betænkningen fra Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer skønnet til 7,1 mia. kr. inkl. materiel, mens bybanens etablering skønnes at ville koste 3,7 mia. Såvel ud fra en økonomisk som ud fra en trafik og byudviklingsmæssig vurdering må bybaneløsningen på de givne præmisser foretrakkes.

Ørestads Boulevard etableres primært til betjening af Ørestaden og som ny indkørselsvej til City fra det overordnede motorvejsystem. Men Ørestads Boulevard vil også aflaste de eksisterende nord-sydgående veje på Amager, således at disse trafikalt fredeliggøres. Da også Ørestads Boulevard finansieres gennem arealsalg i Ørestaden, vil den foreslåede vejstruktur forbedre det trafikale miljø på Amager uden at belaste kommunens anlægsbudget.

Ørestaden er primært et fremtidigt overordnet erhvervsområde, som bl.a. skal aflaste City i de historiske bydele og styrke Københavns muligheder i international konkurrence med andre storbyer i Nordeuropa. Ørestaden kan imidlertid også blive et vigtigt element i styringen af trafikudviklingen i Hovedstaden. Alle Ørestadens arbejdspladser vil være stationsnært beliggende i forhold til Ørestadsbanen, som får krydsningsstation med Sverigestogene ved en ny Bella Center station og med regionaltogene og S-togene ved en ombygget Nørreport Station. Arbejdspladserne vil således kunne nås med højfrekvente togforbindelser fra såvel hele Hovedstadsområdet som fra den svenske del af Øresundsregionen.

Ørestaden er vejmæssigt knyttet til det store Ringmotorvejsystem og til Sverigemotorvejen via Ørestads Boulevard. Ørestadens arbejdspladser kan derfor også nås med bil. Ved udformningen af Ørestads Boulevard kan såvel biladgangen til Ørestaden som til City fra syd reguleres i overensstemmelse med en samlet trafikpolitik for København. Det er en af de trafikale kvaliteter ved

centralvækstmodellen i en Ørestads udformning, at balancen mellem kollektiv og individuel trafik lader sig regulere, idet den kollektive trafiks kapacitet er rigelig, mens den biltrafikale tilgængelighed kan begrænses. Omvendt vil en tilsvarende, men regionalt spredt, erhvervsudbygning med sikkerhed føre til den modsatte konkurrencesituation, hvor de spredte arbejdspladser alle kan nås med bil og kun delvis med et kollektivt trafiksystem af rimelig kvalitet.

De beregninger, som Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer har ladet udføre, peger på, at man med den valgte udbygningsstrategi og de forslåede trafikplanlægninger vil være i stand til at fastholde den kollektive trafiks markedsandel i centralkommunerne på 40 pct. af det samlede persontrafikarbejde til trods for, at bilejerskabet forudsættes at stige med 20-30 pct., hvilket erfaringsmæssigt medfører en tendens til øget biltrafik. I denne situation er en fastholdelse af den kollektive trafiks markedsandel i de tættest bebyggede og miljømæssigt mest følsomme byområder et positivt resultat af den valgte strategi.

Med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 110 for Ørestaden som helhed vil der kunne opføres 2,3 mill. m² etageareal inden for Ørestadens rammer, hvilket svarer til 50-60.000 arbejdspladser. Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer har skønnet, at en rimelig udbygningstakt vil være ca. 75.000 m² erhvervs-etageareal om året i gennemsnit, hvilket vil strække Ørestadens realisering over en 30-årig periode med op mod 2.000 nye arbejdspladser om året. Det er lovforslagets sigte, at disse arbejdspladser i høj grad skal være »nye« i den forstand, at netop Ørestadens planlægningsmæssige kvaliteter og strategiske beliggenhed vil resultere i udenlandske investeringer i et omfang, der er nødvendigt, såfremt det skal lykkes at genrejse Hovedstaden som en økonomisk velfunderet storby.

Ørestaden er det nye bindeled mellem Øresundsforbindelsen og byen. Ørestadens byudvikling skal derfor kunne påbegyndes senest samtidig med den faste Øresundsforbindelses åbning i slutningen af 1990'erne. Såvel lufthavnsmotorvejen som lufthavnsbanen tænkes etableret som en første etape af den faste forbindelse, således at Ørestadens overordnede trafikale forudsætninger kan være delvis tilvejebragt allerede i midten af 1990'erne. Ørestadsbanen og Ørestads Boulevard må derfor påbegyndes hurtigst muligt. Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer foreslår, at de to projekter påbegyndes i henholdsvis 1994 og 1996. Først når Ørestadens overordnede infrastruktur er realiseret, kan selve bybygningen påbegyndes.

Lovforslaget forudsætter, at Ørestaden realiseres af et interessentskab, Ørestadsselskabet I/S (§ 1, stk. 1). Dette selskab ejes af Københavns Kommune (55 pct.) og staten (45 pct.). Selskabet optager lån til finansiering af den nødvendige infrastruktur samt til selskabets drift.

Ørestaden opføres på en del af det byzoneareal, som Københavns Kommune og staten ejer i fællesskab (Samejeoverenskomst af 1939 med senere påtægninger, herunder af 1964). De to parter indskyder den del af samejearealerne, som er nødvendige for Ørestadens realisering i Ørestadsselskabet.

Selskabet ledes af en bestyrelse med 3 medlemmer udpeget af Københavns Kommune og 3 medlemmer udpeget af finansministeren. De nærmere regler for selskabets styrelse, budget og regnskab samt revision fastsættes i vedtægten, der vedtages af bestyrelsen og godkendes af finansministeren. Ørestadsselskabsbestyrelsens paritetiske sammensætning understreger de to parters ligestilling i samarbejdet. Reelt vil både kommunen og staten få vetoret i bestyrelsen i alle væsentlige afgørelser, idet det i § 1, stk. 8, bestemmes, at beslutninger vedrørende planlægning, anlægsforslag, offentligt udbud, salg af arealer og om lånoptagelse kræver, at mindst 5 medlemmer stemmer for beslutningen.

Ørestadsselskabet I/S kan stifte et interessentskab sammen med Frederiksberg Kommune til anlæggelse af bybanen til Frederiksberg. Ørestadsselskabet I/S ejer 70 pct., Frederiksberg Kommune 30 pct. af Frederiksbergbaneselskabet I/S.

Ørestadsselskabet I/S kan endvidere stifte et interessentskab sammen med Københavns Amt til anlæggelse af Østamagerbanen. Ørestadsselskabet I/S ejer 60 pct., Københavns Amt 40 pct. af Østamagerbaneselskabet I/S.

Planlægningen af Ørestaden tænkes ifølge lovforslaget at gennemløbe tre faser: Arkitektkonkurrence, helhedsplan og kommuneplantillæg. Arkitektkonkurrencen afholdes af Ørestadsselskabet, som efterfølgende udarbejder en helhedsplan for Ørestaden. Helhedsplanen danner grundlag for kommunens udarbejdelse af et kommuneplantillæg.

De enkelte projekter i Ørestaden realiseres på grundlag af lokalplaner. Københavns Kommunes planlægningskompetence berøres således ikke af lovforslaget.

For at sikre at Ørestaden realiseres med den højeste mulige arkitektoniske kvalitet og med størst mulig hensyntagen til områdets naturværdier, nedsætter miljøministeren efter lovforslagets § 10 et Ørestadsråd med 5 af miljøministeren udpegede medlemmer med sagkundskab inden for kultur og natur. Det er forudsat i lovbetænkningen, at der gives Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet mulighed for at medvirke ved udpegning af de natursagkyndige medlemmer af rådet. Ørestadsrådet yder sagkyndig bistand til Ørestadsselskabet og bistår dette med afholdelsen af arkitektkonkurrencen om en helhedsplan for Ørestaden samt med efterfølgende arkitektkonkurrencer om bebyggelse af Ørestadens delområder.

Da både kommunen og Miljøministeriet er i besiddelse af planlægningsmæssig kompetence, understreger rådets oprettelse den vægt, der lægges på den naturmæssige

ge og kunstneriske side af Ørestadsplanen. Det forekommer imidlertid rimeligt, at begge Ørestadsselskabets interessenter skal kunne udpege medlemmer til det rådgivende udvalg. Københavns Kommune finder derfor, at lovforslaget bør ændres på dette punkt, således at kommunen på linie med miljøministeren får ret til at udpege medlemmer af rådet. Et råd på 10 medlemmer repræsenterer samlet en sagkundskab, der såvel i sin bredde som i sin erfaringssum kan yde selskabet den bistand, som specielt i den indledende planlægningsfase vil være værdifuld. Medlemmer med international erfaring vil kunne bidrage afgørende til forberedelsen af den internationale arkitektkonkurrence og bedømmelsen af de indkomne forslag.

Magistratens sammenfattende vurdering

1. Magistraten er, idet der forudsættes etableret en fast Øresundsforbindelse, enig i lovforslagets dobbelte sigte om at styrke byen og dens erhvervsudvikling samt forbedre den kollektive trafik i de centrale byområder og på Amager.
2. Magistraten finder principielt, at etablering af de i lovforslaget indeholdte overordnede trafik anlæg bør være en statslig opgave også i Hovedstadsområdet, men er under de givne vilkår enig i den foreslåede finansieringsmodel og selskabskonstruktion, herunder at Københavns Kommune indskyder de dele af samejearealerne på Amager, som er forudsætningen for Ørestadens realisering i Ørestadsselskabet I/S.
3. Magistraten er enig i oprettelsen af et rådgivende Ørestadsråd, men finder, at rådet bør udvides til 10 medlemmer, hvoraf halvdelen udpeges af Københavns Kommune.
4. Magistraten har noteret sig, at den helhedsplan, som Ørestadsselskabet udarbejder, forventes baseret på gennemførelse af en åben international arkitektkonkurrence. Kommunen bør i forbindelse hermed tage den i Regionplan 1989 fastlagte arealreservation til 2.000 boliger på Amager Fælled op til ny vurdering. Magistraten er i øvrigt i princippet enig i lovforslagets retningslinier for planlægningen af Ørestaden.

Med henvisning til ovenstående bemærkninger og under forudsætning af, at der etableres en fast Øresundsforbindelse, indstilles herved til Borgerrepræsentationen,

af nærværende indstilling fremsendes som Københavns Kommunes bemærkninger til forslag til lov om Ørestaden m.v., samt

af overborgmesteren bemyndiges til inden for rammerne af lovforslaget og de i magistratens indstilling indeholdte tilkendegivelser at indgå de fornødne aftaler vedrørende selskabsdannelsen, arealafståelse, grundskyldstilbageførelse m.v.

Sagen har den 13. maj 1991 været forelagt den samlede magistrat, der har tilsluttet sig ovenstående.

Borgmestrene Tom Ahlberg og Jørgen Frederiksen var fraværende.

Borgmester Charlotte Ammundaen tog forbehold.»

168/91.

3) Forslag til beslutning (stillet af Martin Günter, Flemming Balle, Birgit Berg, Karsten Brandt, Lubna Elahi, Jytte Iuel, Bjarne Jensen, Hanne Ejbøl Jensen, Elsebeth Lunding, Heinrich Metz, Hans Nebel, Birgit Petersen, Thora Olsen, SF, Jesper Langebæk, DKP, og Niels M. Uldall, UP):

»Københavns Kommune rejser inden 1. juli 1991 sag om fredning af den østlige del af Amager Fælled (byzonearealet nord for Bella Center), med det formål, at området anvendes i overensstemmelse med aftalerne i Kalvebodkileudvalget og den gældende regionplan, hvorved de eksisterende vådområder beskyttes bedst muligt.«

Efter at forslaget i henhold til § 12, stk. 1, i lov nr. 274 af 8. juni 1977 om Københavns Kommunes Styrelse var oversendt magistraten til udtalelse, havde denne under 13. maj 1991 fremsendt følgende skrivelse:

»Med skrivelse af 15. marts 1991 har Borgerrepræsentationen anmodet om magistratens eventuelle bemærkninger til følgende af borgerrepræsentanterne Martin Günter, Flemming Balle, Birgit Berg, Karsten Brandt, Lubna Elahi, Jytte Iuel, Bjarne Jensen, Hanne Ejbøl Jensen, Elsebeth Lunding, Heinrich Metz, Hans Nebel, Birgit Petersen, Thora Olsen, Jesper Langebæk og Niels M. Uldall, stillede forslag til beslutning.

»Københavns Kommune rejser inden 1. juli 1991 sag om fredning af den østlige del af Amager Fælled (byzonearealet nord for Bella Center), med det formål, at området anvendes i overensstemmelse med aftalerne i Kalvebodkileudvalget og den gældende regionplan, hvorved de eksisterende vådområder beskyttes bedst muligt.«

Motivering:

»Efter at Danmarks Naturfrednings Forening og Friluftsrådet i 1986 rejste fredningssag for Vestamager og Amager Fælled, nedsattes på regeringens anmodning et Kalvebodkileudvalg. I udvalget deltog staten, Hovedstadsrådet, Danmarks Naturfrednings Forening og Friluftsrådet.

Udvalget afgav i juni 1987 i enighed betænkning om den fremtidige anvendelse af Vestamager og Amager Fælled.

Udvalgsbetænkningen har dannet grundlag for den gældende regionplan for København (godkendt af staten 1989) og for Overfredningsnævnets fredningsafgørelse (november 1990). De fastlagte regler åbner udtrykkeligt kun begrænsede muligheder for bebyggelse af byzonområderne på Amager Fælled.

I Regionplan 1989, Regionplan for hovedstadsregionen 1989-2001, blev der optaget retningslinier, som mu-

- at der udarbejdes en konsekvensberegning over forureningen ved en fremtidsorienteret jernbaneløsning for person- og godstransport sammenlignet med en bil-løsning for samme transport,
- at konsekvenserne for en dæmnings- henholdsvis en tunnelloøsning ved Kalvebodløbet beregnes,
- at linieføringen i Borgmester Christiansens Gade ind- drages i planlægningen i stedet for de hidtidige fore- slåede løsninger,
- at den faste forbindelse udføres som en ren boret tog- tunnel, forberedt til biltog.

Et andet mindretal (P. V. Aagesen, UP) foreslår,

- at magistraten yder juridisk økonomisk bistand til de i betænkningen nævnte grundejere og beboere i tilfæl- de af eventuelle erstatningsproblemer med staten.

I øvrigt skal mindretallet udtale, at det ikke kan gå ind for etablering af en kunstig sø og derfor af to »vonder« må vælge problemerne vedrørende Salt- holm, idet mindretallet foretrækker: »En fisk i hånden er bedre end 10 fugle på taget.«

368/91, 168/91, 224/91 og 309/91.

2) »I Borgerrepræsentationens møde den 16. maj 1991 forhandlede under ét følgende sager, relateret til lovforslaget vedrørende Ørestaden:

1) 368/91. Forslag om kommunens udtalelse til Fi- nansministeriet vedrørende forslag til lov om Ørestaden m.v.

2) 168/91. Forslag til beslutning (stillet af Martin Günter, Flemming Balte, Birgit Berg, Karsten Brandt, Lubna Elahi, Jytte Iuel, Bjarne Jensen, Hanne Ejbøl Jensen, Elsebeth Lundring, Heinrich Metz, Hans Nebel, Birgit Petersen, Thora Olsen (SF), samt Jesper Langebæk (DKP) og Niels M. Uldall (UP):

»Københavns Kommune rejser inden 1. juli 1991 sag om fredning af den østlige del af Amager Fælled (byzonearealet nord for Bella Center) med det formål, at området anvendes i overensstemmelse med aftalerne i Kalvebodkile-udvalget og den gældende regionplan, hvorved de eksisterende vådområder beskyttes bedst muligt.«

3) 224/91, Forslag til beslutning (stillet af Britt Schak Hansen, De Grønne, Marianne Frederik, VS, Lars Hutter, Byens Oprør, og Niels M. Uldall, UP):

»Det pålægges magistraten at udarbejde en samlet planlægning for bydelen Islands Brygge (inkl. Amager Fælled), afgrænset af Amager Boulevard, Amager Fælledvej, Nordre Digevej/Digevej, Sjællandsbroen og Sydhavnen (Strandvej). Planen skal bl.a. indeholde:

– at hele Amager Fælled fredes og reserveres til rekreative formål (inkl. de arealer i regionplanen, der er udlagt til nyt boligbyggeri og udvidelse af universitetet).«

4) 309/91. Forslag til beslutning (stillet af Niels M. Uldall, UP):

»Det pålægges magistraten – eventuelt i samarbejde med regeringen og Københavns Amt – at gennemføre en offentlig høring om konsekvenserne for miljøet og for byudviklingen i Københavnsområdet som følge af:

2. etablering af en såkaldt »Ørestad«, – således som det bl.a. anbefales i Brundtlandrapporten, s. 71.«

Efter at disse sager havde været forhandlet i Borgerrepræsentationen, blev de henvist til Budgetudvalget med pålæg om, at udvalget, forinden det afgav sin indstilling om sagerne, skulle indhente en udtalelse fra Byplan- og Trafikudvalget. Denne udtalelse er optrykt som bilag A til nærværende betænkning.

Udvalget har dernæst med Martin Günter som formand og Peter Martinussen som ordfører den 27. maj 1991 afgivet nærværende betænkning.

Sagerne har været drøftet under samråd med magistraten, hvor repræsentanter for »Fælledens Venner« har haft foretræde, og de herunder fremsatte synspunkter er indgået i udvalgets overvejelser.

Det fremgår af magistratens indstilling, at lovforslaget om Ørestaden m.v. har nøje sammenhæng med lovforslaget om en fast forbindelse over Øresund, idet der med sidstnævnte lovforslag er skabt grundlag for, at København kan udvikle sig til en storby i international forstand.

Forudsætningen for, at dette kan lykkes, er imidlertid ikke blot store infrastrukturinvesteringer som Øresundsforbindelsen, men tillige, at der satses på en internationalt orienteret byvækst. I bemærkningerne til lovforslaget peges der på Amager som det sted, hvor byen Københavns erhvervsudvikling realistisk kan finde sted, bl.a. som følge af, at staten og Københavns Kommune i fællesskab ejer en stor del af det vestlige Amager i henhold til Samejeoverenskomsten fra 1963. Disse arealer består dels af et stort landzoneareal, som er fredet i henhold til en fredningskendelse af 14. november 1990, dels af et byzoneareal, som ligger på grænsen mellem det bebyggede Amager og det fredede område.

Byzonearealet syd for Bella Center krydses i den sidstnævnte del af Øresundsforbindelsens landanlæg. Dette areal har en overordentlig attraktiv beliggenhed, idet der her er mulighed for at etablere såvel en station på den højfrekvente internationale banestrækning som et tilslutningsanlæg til motorvejen. Som følge af denne beliggenheds kvalitet vil arealet kunne tiltrække nye internationale erhvervsvirksomheder og institutioner.

En yderligere forudsætning for, at Ørestaden kan tiltrække de ønskede internationale virksomheder, er, at området udformes som bindeled mellem Øresundsforbindelsen og bykernen, samt at området får en attraktiv udformning.

Sigtet med lovforslaget er – ud over primært at styrke byen København og dens erhvervsudvikling – tillige at forbedre den kollektive trafik i disse byområder og på Amager.

Midlerne til finansiering af Ørestaden er – i overensstemmelse med kommissoriet for Udvalget om Hovedstadsområdet Trafikinvestering – »utraditionelle«, idet der i lovforslaget er foretaget en sammenkobling mellem byudviklingen, trafikinvesteringer og arealsalg, der ikke tidligere har været anvendt i Danmark, men kendes fra udlandet.

Den bærende idé i lovforslagets finansieringsmodel er, at den fremtidige byudvikling i Ørestaden skal finansiere ikke alene de trafik anlæg, som er direkte knyttet til Ørestaden (Ørestadsbanen og Ørestads Boulevard), men tillige en tunnelbane fra Amager til Nørreport samt bidrage til en videreførelse herfra til Frederiksberg og til en bybane på Østamager til Lufthavnen. Alt i alt anlæg, der i 1990-priser forventes at koste knapt 4 mia kr.

Ørestaden er primært et fremtidigt overordnet erhvervsområde, som bl.a. skal aflaste City i de historiske bydele og styrke Københavns muligheder i international konkurrence med andre storbyer i Nordeuropa. Ørestaden kan imidlertid også blive et vigtigt element i styringen af trafikudviklingen i Hovedstaden.

Den fornødne økonomiske basis for finansieringen af trafikinvesteringerne er en betydelig erhvervsmæssig udvikling i området, der øger arealernes værdi og dermed muliggør finansieringen af områdets udvikling samt en udvikling af det kollektive trafiknet i København.

Med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 110 for Ørestaden som helhed vil der kunne opføres 2,3 mill. m² etageareal inden for Ørestadens rammer, hvilket svarer til 50–60.000 arbejdspladser. Udvalget om Hovedstadsområdet Trafikinvesteringer har skønnet, at en rimelig udbygningstakt vil være ca. 75.000 m² erhvervsetageareal om året i gennemsnit, hvilket vil strække Ørestadens realisering over en 30-årig periode med op mod 2000 nye arbejdspladser om året.

På et spørgsmål fra udvalget om, hvor mange procent af de 50–60.000 arbejdspladser, som skal etableres i Ørestad, der forventes besat med indbyggere i Københavns Kommune, og hvilket år de første 5000 københavnere forventes at have fået job i Ørestad, samt om, hvilke beskæftigelses kategorier det drejer sig om, har magistraten oplyst, at det i bemærkningerne til lovforslaget anføres, at færdiggørelsen af de danske landanlæg kan fremskyndes med 3 år til medio 1996, og at specielt fremskyndelsen af jernbaneforbindelsen vil ske i det omfang, der er økonomisk grundlag herfor. Det fremgår af rapporten fra Udvalget om Hovedstadsområdet Trafikinvesteringer, at Ørestadens overordnede trafik anlæg, Ørestadsbanen og Ørestads Boulevard tænkes etableret inden udgangen af 1997. Da selve byggeriet i Ørestaden i al væsentlighed forudsætter såvel Øresundsforbindelsens landanlæg som Ørestadsbanen og Ørestads Boulevard, vil der formentlig kun kunne oprettes få arbejdspladser før midten af 1990'erne, bortset fra de arbejdspladser, der etableres som følge af bygge- og anlægsaktiviteten.

Udvalget har endvidere udbedt sig oplysning om, med hvilke beløb – i 1991-tal – Københavns Kommunes budget forventes forbedret på grund af investeringerne i Ørestad: År 2000, 2005, 2010, 2015 og 2020, og fra hvilke indtægtskilder budgetforbedringerne hidrører (beregnet for de samme år).

Magistraten har i denne forbindelse redegjort for nogle forventede konsekvenser af Ørestadens etablering i de omtalte år.

Vedrørende de beskæftigelsesmæssige konsekvenser har magistraten anført, at etableringen af 50.000 nye arbejdspladser i Ørestaden over en 30-årig periode, kombineret med en tilvækst i det øvrige hovedstadsområde på yderligere 50.000 arbejdspladser (»centralvækstmodel«), skal vurderes i forhold til udviklingen i arbejdsstyrken.

I perioden 1995–2010 vil befolkningen i den erhvervsaktive alder (15–64 år) falde med ca. 40.000 i København, Frederiksberg og Københavns Amt. Forudsætningerne for at reducere den relativt høje ledighed i København, et gennemsnitligt antal ledige på ca. 12 pct., sammenholdt med ca. 7 pct. i Hovedstadsregionen og ca. 9 pct. på landsplan, skulle således være til stede.

Den gennemsnitlige ledighed i bygge- og anlægsbranchen er for forsikrede ledige med bopæl i København på ca. 900 personer med udgangen af 1990. Den samlede ledighed for forsikrede ledige med bopæl i København er på ca. 20.000, hvortil kommer ca. 10.000 ikke-forsikrede ledige.

Vedrørende bygge- og anlægssektoren skønner magistraten på grundlag af oplysninger fra Håndværksrådet og Entreprenørforeningen, at etableringen af et samlet byggeri på 75.000 m² årligt skønnes at give en direkte beskæftigelsesmæssig effekt på godt 1100 mandår i bygge- og anlægsbranchen. Herfor kommer den afledte effekt i andre brancher på knapt 1000 mandår. Ifølge oplysninger fra Københavns statistiske kontor har 39 pct. af de beskæftigede i byggebranchen i København bopæl i Københavns Kommune. Med disse forudsætninger vil byggeriet i Ørestaden give en årlig merbeskæftigelse til københavnere på knapt 450 ansatte i bygge- og anlægsbranchen.

Hertil kommer den beskæftigelsesmæssige effekt af de omfattende anlægsarbejder, 4,5 mia kr. i perioden 1994–2005. Arbejderne vil i perioden give en samlet beskæftigelse på 2500 mandår frem til 1997 og 1500 fra 1998 til 2000. Den regionale fordeling af de beskæftigede kan meget vanskeligt opgøres, da der for en række af anlægsarbejderne er tale om meget specialiserede arbejdsopgaver, f.eks. tunnelboring, baneanlæg m.v.

Magistraten har vedrørende det årligt antal beskæftigede i bygge- og anlægsbranchen under Ørestadens opførelse meddelt følgende tal:

| År | 1994-1997 | 1998-2000 | 2001-2020 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| I alt | 1.100 | 1.100 | 1.100 |
| Heraf med bopæl i København | 450 | 450 | 450 |
| Anlæg | 2.500 | 1.500 | 0 |

Vedrørende antallet af arbejdspladser i Ørestaden vil der efter magistratens skøn med den forudsatte opførelsestakt på 75.000 etage-m² om året over en 30-årig periode blive skabt godt 50.000 arbejdspladser i Ørestaden.

Statistikken viser, lidt afhængig af branche, at ca. 40 pct. af de beskæftigede i København har bopæl i Køben-

havn. Denne andel vil forventeligt, med etableringen af 50.000 permanente arbejdspladser i Ørestaden, blive større, idet en række upendlere vil søge alternativ beskæftigelse i nærheden af bopælen, f.eks. på Amager.

På denne baggrund bliver skønnet over det forventede antal arbejdspladser i Ørestaden

| År | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| I alt | 11.300 | 20.600 | 30.000 | 39.500 | 48.800 |
| Heraf med bopæl i København | 4.500 | 8.200 | 12.000 | 15.800 | 19.500 |

En mindsket arbejdsløshed samt reduceret behov for sociale hjælpeforanstaltninger vil formentlig være den væsentligste positive konsekvens af Ørestaden, såvel menneskeligt som økonomisk. Udover ovenstående beregninger over de beskæftigelsesmæssige virkninger er der imidlertid ikke tilstrækkeligt sikkert grundlag for at belyse de sociale konsekvenser.

Med hensyn til skattegrundlaget vil etableringen af Ørestaden, dels med lokaliseringen af virksomheder, dels i form af øget beskæftigelse til københavnere, give et forøget provenu, dels fra selskabsskatter, dels fra per-

sonskatter. Omkring ejendomsskatter forudsættes det i loven om Ørestaden, at Københavns Kommunes grundskyldsindtægter indgår i Ørestadsselskabet, medens beskatningen af forskelsværdierne tilgår kommunen.

Med hensyn til indtægterne af personskatterne vil de med udgangspunkt i den årlige beskæftigelse af københavnere, der bygger på en forsigtig vurdering af andelen af beskæftigede med bopæl i København, og en forudsætning om, at 1/2 af de beskæftigede forud for beskæftigelsen var ledige, udvikle sig som anført i nedenstående tabel.

Skatteprovenu fra personskatterne:

| År | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| Mill. kr. | 150 | 260 | 370 | 480 | 600 |

Med den gældende udligning af skattegrundlaget i hovedstadsområdet og mellem amter og kommuner vil 90 pct. og 85 pct. af det forøgede skatteprovenu indgå i udligningsordningen.

Provenuet af selskabsskatterne skønnes med udgangspunkt i etableringen af ca. 600 arbejdspladser årligt i

Ørestaden og et gennemsnitligt selskabsskattegrundlag på ca. 64.000 kr./arbejdsplads i perioden at vokse til godt 15 mill. kr. Der knytter sig betydelig usikkerhed til dette skøn, da placeringen af en eller flere store enkeltvirksomheder, f.eks. inden for den finansielle branche, kan forøge selskabsskatteprovenuet betydeligt.

Skatteprovenu fra selskabsskatterne:

| År | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| Mill. kr. | 0 | 7,5 | 10,5 | 14 | 17,5 |

Endelig har magistraten vedrørende stigningen i indtægterne af grundskatter anført, at udlægningen af arealet til erhvervsbyggeri vil give betydelige værdistigninger og dermed udskrivningsgrundlag for grundskyld. Det er imidlertid forudsat, at disse indtægter kanaliseres tilbage i Ørestadsselskabet, indtil selskabet er gældfrit og giver et driftsmæssigt overskud.

Skatteprovenu fra forskelsværdier:

| År | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| Mill. kr. | 35 | 65 | 95 | 125 | 155 |

Til et spørgsmål om, hvorvidt Ørestad vil få indflydelse på arbejdspladsudbygningen i andre dele af København eller hovedstadsområdet, har magistraten udtalt, at Ørestaden har til formål at påvirke erhvervsudviklingen i såvel København som i resten af Hovedstadsområdet. Intentionen er netop at markere København som et internationalt bycenter, der i særlig grad kan tiltrække investeringer og kreativitet.

En del af Ørestadens arbejdspladser vil være »nye«, dvs. resultatet af investeringer i nye produktionsanlæg, videncentre og kommunikationsvirksomheder i tilknytning til Amagers internationale trafikforbindelser.

En anden del af Ørestadens arbejdspladser vil være »udflyttede«, dvs. resultatet af bygningsfornyelser i den eksisterende erhvervsbygningsmasse eller af virksomhedens behov for mere areal og mere moderne rammer om den erhvervsmæssige aktivitet. Disse arbejdspladser vil uden Ørestaden flytte til en anden lokalitet i København eller i forstæderne.

En udflytning af eksisterende arbejdspladser fra de centrale bydele giver mulighed for en gradvis genanvendelse af ældre ejendomme her, hvoraf en del er opført til boligformål, men senere konverteret til erhvervsformål (kontorer). Netop fordi Ørestaden er så tæt trafikalt knyttet til såvel City som til de overordnede trafikanelæg omkring byen, kan der blive tale om en City-udvikling i Ørestaden med det dobbelte formål at styrke Københavns nationale og internationale funktioner samtidigt med, at de historiske bydele gengives det liv, som er et særkende for den blandede by, hvor boligislettet er lige så markant som det forretningsmæssige.

Blandt andet en række af de statslige virksomheder, som i de senere år er udflyttet fra City til brokvartererne, kunne være flyttet til Ørestaden. Byen får her mulighed for at anvise særdeles velbeliggende byggemuligheder, hvis anvendelse kan bidrage til byens samlede aktivitet uden at belaste lokalmiljøerne.

Ørestaden vil næppe påvirke erhvervsudviklingen i forstæderne i større grad – dertil er tilbuddene for for-

Beskatning af »bygningsværdierne« (forskelsværdierne) vil indgå i det kommunale finansieringsgrundlag. Med en forudsætning om en bygningsværdi på ca. 8000 kr./m² vil forskelsværdierne i perioden give et provenu som nedenfor anført:

skellige. Der er således snarere end konkurrence tale om samspil, således at regionens samlede udbud mærkbart forbedres til fordel for hele storbyen.

Udvalget har dernæst stillet spørgsmål om, hvor stort et beløb Københavns Kommune maksimalt kan komme til at betale, hvis salget af grunde i Ørestaden bliver mindre end forventet, samt hvilke andre udgifter København kan risikere at få i forbindelse med etableringen af Ørestad end at stille arealer gratis til rådighed samt at skulle give afkald på ejendomsskatter.

Af bemærkningerne til lovforslaget om Ørestaden m.v. fremgår, at fordelingen af det økonomiske ansvar, hvis såvel Ørestadens vej- og baneanlæg som Frederiksbergbanen og Østamagerbanen etableres med de i lovforslaget forudsatte ejerandele i de tre interessentskaber i afrundede tal vil være følgende:

| | Mill. kr. |
|------------------------|-----------|
| Københavns Kommune | 1.920 |
| Finansministeren | 1.570 |
| Frederiksberg Kommune | 195 |
| Københavns Amtskommune | 200 |
| I alt | 3.885 |

Etableringen af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen gennemføres kun, såfremt det økonomiske grundlag er til stede. Københavns Kommunes økonomiske ansvar kan derfor maksimalt komme til at omfatte kommunens andel af Ørestadsbanen, Ørestads Boulevard og cykelruterne i Ørestaden, svarende til 1,5 mia kr.

Økonomien i Ørestadsselskabet tillader imidlertid en vis usikkerhed. Således kan det forudsatte arealsalg eller den forudsatte salgspris forringes med en trediedel med fortsat økonomisk balance. Tilsvarende kan anlægsudgifterne stige med en trediedel.

Projektkøkonomien kan naturligvis ikke tåle, at alle forudsætningerne brister.

Det anføres i magistratens indstilling bl.a., at Ørestaden også kan blive et vigtigt element i styringen af trafikudviklingen i Hovedstaden. Ved udformningen af Ørestads Boulevard kan såvel biladgangen til Ørestaden som til City fra syd reguleres i overensstemmelse med en samlet trafikpolitik for København. Det er en af de trafikale kvaliteter ved centralvækstmodellen i en Ørestads udformning, at balancen mellem kollektiv og individuel trafik lader sig regulere, idet den kollektive trafiks kapacitet er rigelig, mens den biltrafikale tilgængelighed kan begrænses.

Udvalget har forespurgt, hvor mange ekstra biler der forventes at passere Københavns kommunegrænse i indgående retning i årene 2000, 2005, 2010, 2015 og 2020 på grund af etableringen af Ørestad, samt hvad magistraten agter at gøre ved dette problem.

I besvarelse heraf har magistraten henvist til, at der i rapporten fra Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer er beskrevet en af udvalget opstillet trafikmodel og en række nærmere angivne modelforudsætninger samt udfaldet af forskellige beregninger på grundlag af varierende antagelser om byvækst, trafiknet m.v.

Trafikmodellen er på en række punkter forenklet, og beregningsresultaterne afspejler, som det fremgår af rapporten, i betydelig grad de gjorte forudsætninger, herunder ikke mindst en fælles forudsætning om, at bilejerskabet i de to centralkommuner og i den øvrige del af Hovedstadsregionen i løbet af den næste snes år øges med henholdsvis 20 pct. og 30 pct.

Etableringen af en fuldt udbygget Ørestad forventes – i forhold til en udvikling uden Ørestad (Centralvækstmodellen) – ikke ifølge beregningerne at ændre niveauet af biltrafik over kommunegrænsen om 20–25 år. Der er ikke udarbejdet beregninger for de øvrige nævnte år.

Magistraten bemærkede i øvrigt, at der ifølge såvel den nævnte rapport som bemærkningerne til lovforslaget forudsættes etableret trafikreguleringer, som tilsigter at lede gennemkørende trafik uden ærinde i City og tung trafik ad Centrumforbindelsen og ad Motorringvejen.

Det anføres i magistratens indstilling, at det med loven sikres, at eksisterende søer og moser i Ørestadsområdet bevares i det omfang, de i dag er omfattet af de gældende regler i naturfredningslovens § 43. Herved vil de eksisterende § 43-områder også indgå som forudsætning for kommunens videre planlægning af Ørestadsområdet. Det skønnes, at de beskyttede søer og moser i dag udgør omkring 16 ha.

Den endelige præcise fastlæggelse af § 43-områderne foretages af kommunen i forbindelse med områdets nærmere planlægning. Også efter de gældende regler i naturfredningsloven er det Københavns Kommune, der

fastlægger afgrænsningen af § 43-områderne, og kommunens beslutninger herom vil blive forelagt til afgørelse i Borgerrepræsentationen.

Udvalget har med henvisning til, at forskellige kortskitser viser varierende markeringer af beliggenheden af de såkaldte »vådområder« forespurgt, hvorledes man egentlig beregner vådområdernes nøjagtige beliggenhed og udstrækning.

Magistraten har herom oplyst, at forklaringen på divergenserne vedrørende signaturen for vådområderne i de kortskitser er, at forholdene varierer fra år til år. Men det afgørende kriterium for klassificeringen af et areal som vådområde er ikke vandstanden i et gennemsnitsår eller andre synlige kendetegn, men derimod jordbundens konsistens. Skov- og naturstyrelsen har været inddraget i arbejdet med fastlæggelsen af disse områder.

På et spørgsmål, om der er foretaget en undersøgelse af den særlige flora og fauna på Amager Fælled, blev det af magistraten oplyst, at en sådan undersøgelse af samtlige § 43-områder er foretaget af et privat konsulentfirma som følge af, at kommunen efter nedlæggelsen af Hovedstadsrådet har overtaget naturplejen inden for disse § 43-områder. En samlet plan er under forberedelse under Stadsgartnerens kontor.

På et spørgsmål, hvorvidt vådområdernes areal inden for den seneste tid kan tænkes påvirket ved oppumpning af vandmængder fra § 43-områderne på Amager Fælled eller tilgrænsende områder, blev det oplyst, at administrationen af Fælleden i magistratens 4. afdeling er delt mellem Stadsgartnerens kontor og afløbskontoret.

En af afløbskontoret foretagne midlertidig forlægning af Digevejsrenden har ikke haft nogen effekt med hensyn til vådområdernes størrelse. Digevejsrenden er en såkaldt overløbsrende, der afleder nedbørmængder, som kloaknettet ikke kan optage.

Stadsingeniørens direktorat har ikke bidraget til at formindske vådområdernes areal, men har tværtimod ved en given lejlighed tilført områderne vand i en regnfattig periode, bl.a. af hensyn til opretholdelsen af dyrelivet i området.

Udvalgets flertal lægger vægt på oplysningerne i indstillingen om, at det ifølge lovforslaget nedsatte Ørestadsråd skal tilsikre, at Ørestaden realiseres med den størst mulige arkitektoniske kvalitet og med størst mulig hensyntagen til områdets naturværdier, samt at planlægningen af Ørestaden ifølge lovforslaget tænkes at gennemløbe tre faser: Arkitektkonkurrence, helhedsplan og kommuneplantillæg.

Da Københavns Kommunes planlægningskompetence ikke berøres af lovforslaget, vil kommunalbestyrelsen under hele planlægningsforløbet have indseende med, at denne sker under hensyntagen til naturværdierne.

For så vidt angår de øvrige forslag, som henvises til Budgetudvalget sammen med magistratens forslag om kommunens udtalelse vedrørende forslag til lov om Ørestaden, er udvalgets flertal enig med magistraten i, at det af Martin Günter m.fl. stillede forslag om fredning af den østlige del af Amager Fælled (168/91) ikke bør nyde fremme på baggrund af de kvalitative krav til områdets fremtidige anvendelse og indretning, der stilles i lovforslaget, og som vil blive detaljeret i den omfattende planlægningsproces.

For så vidt angår den til Budgetudvalget henviste del af det af Britt Schak Hansen, Marianne Frederik, Lars Hutters og Niels M. Uldall stillede forslag til beslutning (224/91) om en samlet planlægning for bydelen Islands Brygge, der bl.a. skulle indeholde forslag om, at hele Amager Fælled fredes og reserveres til rekreative formål (inkl. de arealer i regionplanen, der er udlagt til nyt boligbyggeri og udvidelse af Universitetet), kan udvalgets flertal vedrørende fredningsforslaget henholde sig til det om forslag 168/91 anførte.

På denne baggrund er det udvalgets flertals opfattelse, at den her omtalte del af beslutningsforslaget *ikke nyder fremme*.

Endelig mener udvalgets flertal ligeledes, at det af Niels M. Uldall stillede forslag (309/91) om en offentlig høring om konsekvenserne for miljøet af lovforslaget om Ørestaden ikke bør nyde fremme, da de samfundsmæssige aspekter omkring de nævnte spørgsmål vil være fyldestgørende belyst inden lovforslagets endelige vedtagelse i næste folketingssamling.

På det foreliggende grundlag skal udvalgets flertal herefter *indstille*,

at magistratens indstilling om kommunens udtalelse til Finansministeriet vedrørende forslag til lov om Ørestaden m.v., samt bemyndigelse til overborgmesteren om at indgå de i forbindelse hermed fornødne aftaler, tiltrædes,

at det af Martin Günter m.fl. stillede beslutningsforslag (168/91) ikke nyder fremme,

at det første »at« i det af Britt Schak Hansen m.fl. stillede forslag (224/91) heller ikke nyder fremme, samt

at 2. led i det af Niels M. Uldall stillede forslag (309/91) ej heller nyder fremme.

Et mindretal (Martin Günter, Jytte Iuel og Hans Nebel, SF, Gunna Starck, VS, og Inger Marie Bruun-Vierø, Rad.) skal udtale:

Würtzen-udvalget blev nedsat for at opstille en plan for de samlede trafikinvesteringer i hovedstadsområdet samt utraditionelle forslag til finansiering af disse. Finansieringen blev salg af bl.a. Amager Fælled til den såkaldte Ørestad.

Ørestaden indebærer flere millioner etagemeter erhvervsareal, selv om der i dag er tomme erhvervsarealer, og selv om der allerede er igangsat eller skabt mulighed for etablering af et lignende erhvervsareal. Det er desuden en plan, der tilsidesætter den nuværende regionplanlægning.

Københavns Kommune har for blot 1 år siden indgået et kompromis med bl. a. Naturfredningsforeningen om anvendelse og fredning af Vestamager, herunder Amager Fælled. Hvorfor nu dette løftebrud?

Mindretallet tilslutter sig de faglige kommentarer fra landets 6 byplanprofessorer og vil blot fremhæve nogle enkelte punkter. Der er allerede masser af ledigt erhvervsareal i både City og i Københavns omegn. Der er masser af ledige arealer i Københavns Kommune, der kan anvendes til bl. a. erhverv, f. eks. havneområderne, Østamager, Kløverparken, Holmen, Sojakagen, B & W, Banebyen på Vesterbro m. m. Hvorfor skal så det rekreative og naturmæssigt betydningsfulde areal på Amager Fælled, tæt ved byen, anvendes til erhverv?

Vådområderne på Fælleden udgør meget sårbare økologiske systemer. De kan derfor ikke bevares med deres nuværende plante- og dyreliv, hvis byggeriet gennemføres.

Det er lykkedes regeringen at fremstille Ørestadsplanerne som en gave til København, en gave, der kan skabe vækst, beskæftigelse, forbedre den kollektive trafik på Amager og forbedre den københavnske økonomi. Men det er jo bluff!

For at arealerne på Amager Fælled kan sælges, må der først ske en byggemodning, Boulevarden og Ørestadsbanen må etableres, og for at det kan lade sig gøre, må kommunen ud at låne. Alt i alt er København, ifølge lovforslaget, ansvarlig for de ca. 1,5 mia. kr. heraf. Det fremhæves flere gange, at Frederiksbergbanen og Østamagerbanen kun bliver til noget, hvis der er økonomisk grundlag herfor; altså afhængigt af grundsalget!

Svifter grundsalget, bliver det københavnerne, der skal betale.

Ørestaden er ikke et økonomisk løst til København. Forslaget er udtryk for en ny byrdefordeling, hvor staten tværtimod fraviger det hidtidige princip om at finansiere overordnede trafik anlæg, herunder en banebetjening af de tæt befolkede områder på Amager.

Kommunens udtalelse om Ørestadsplanerne bliver hastet igennem, selv om Folketinget nu har udskudt 2. behandlingen, og det nuværende forslag måske slet ikke bliver genfremsat.

Derfor støtter mindretallet forslaget om en offentlig høring, hvor der bl.a. kan inddrages nogle af de mange protester, der foreløbig er modtaget fra bl. a. Fælledens Venner, Islands Brygges lokalråd, Nokken, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Danmarks Naturfredningsforening og mange flere.

Martin Günter, Jytte Iuel og Hans Nebel (SF) samt Inger Marie Bruun-Vierø (Rad.) støtter forslaget om en fredning af den østlige del af Amager Fælled.

Gunna Starck (VS) støtter forslaget om en fredning af hele Amager Fælled samt Vestamager.

Et andet mindretal (P. V. Aagesen) udtaler, at de i betænkningen omtalte ejendomsskatter efter mindretallets opfattelse bør søges genforhandlet med regering og folketing, idet fremtidens beskatningsgrundlag kan tænkes at få lagt hovedvægten på let kontrollerbare beskatningsobjekter som bil, båd, fast ejendom m.m., hvorved usikkerhedsmomenterne ved indkomst- og selskabsbeskatningerne kan fjernes, jf. kommunens økonomiske problemer for nuværende, grundet fejlprognoser på området.«

Peter Martinussen (S): Efter udvalgsbehandlingen af forslagene om kommunens udtalelser vedrørende lovforslagene om en fast forbindelse over Øresund og Ørestaden samt de øvrige forslag om samme emner er det nu op til Borgerrepræsentationen i aften at sige ja eller nej til de to forslag om udvikling af København.

Et flertal i Budgetudvalget anbefaler Borgerrepræsentationen at sige ja. Indstillingerne har som bekendt været drøftet i Budgetudvalget og været til høring i Byplan- og Trafikudvalget, og begge steder anbefaler et flertal en positiv holdning til de to lovforslag.

Det er der mange gode grunde til. Argumenterne kender vi både fra magistratens indstilling og fra vores tidligere debatter om sagerne her i forsamlingen.

Jeg skal ikke gentage alle disse argumenter, men blot fastslå, at vi bør gribe denne chance for at få den udvikling af vores by som landets hovedstad og som et internationalt center i tæt kontakt med Malmø, som de to forslag åbner mulighed for.

Derfor er det også glædeligt, at et flertal er parat til at sige ja og markere vilje til at træffe de nødvendige opfølgende beslutninger, der skal sikre København den udvikling, som en fast forbindelse til Sverige kan give, hvis vi herfra er indstillet på at medvirke.

Det er en chance, vi hermed får, og den chance bør vi sige ja til i forlængelse af denne forsamlings bestræbelser på at bringe økonomien i balance og samtidig anvise

veje ud af den økonomiske klemme, byen alt for længe har befundet sig i.

Det er faktisk det overordnede spørgsmål, som disse sager handler om. Man kan vælge at sige nej og gå hjem efter mødet i aften med en tryk fornemmelse af, at man i hvert fald ikke har gjort noget forkert. Men den fornemmelse er falsk. Man kan ikke stille dette op som et valg mellem den udviklingsmulighed, som de to forslag giver, og en fortsættelse af den nuværende situation. Valget står mellem at turde gribe chancen og gøre alt for at følge den aktivt op og at sige nej, vel vidende at den vej ender blindt – i fortsat økonomisk krise. Alternativet til vækst er ikke stilstand, men tilbageslag.

Efter disse mere principielle betragtninger, vil jeg kommentere udvalgsbetænkningernes indhold lidt nærmere.

Udvalgets arbejde vedrørende den faste forbindelse over Øresund, herunder særlig de områder af byen, der berøres af landanlæggene til forbindelsen, er naturligvis sket i forlængelse af magistratens indstilling.

Et flertal i udvalget, og vel i virkeligheden også mindretallet, deler magistratens bekymring for de områder, som er fremhævet i indstillingen. Det gælder ikke mindst Amager Strandpark. Der er som bekendt stillet et selvstændigt forslag om dette emne, som jeg tror alle i udvalget er enige i, når det gælder målsætningen, nemlig at bevare Københavns eneste strandpark. Motiveringen, hvori man påstår, at kun en boret tunnel kan sikre dette mål, er vi til gengæld ikke enige i.

Jeg vil gerne understrege, så der ikke sker misforståelser på dette område, at vi fra flertallets side betragter forslaget om bevarelse af Amager Strandpark som opfyldt. Der er ingen realitetsforskel på magistratens tilkendegivelser og forslaget fra SF.

Vi deler også bekymringen for, om det er muligt at bevare skyttecentret, som vi finder er en aktivitet, der bør sikres. Vi håber, at der vil kunne findes en anden linieføring, som muliggør, at dette idrætsanlæg kan bibeholdes.

Endvidere har vi tilsluttet os magistratens bemærkninger om passagen af Kalvebodløbet, hvor vi er bekymrede for konsekvenserne for miljøet.

Endelig har vi beskæftiget os med linieføringen for godsshunten, der berører en række haver i Sydvestkvarteret med forskellig status. Vi er tilfredse med magistratens tilkendegivelse af, at man vil holde tæt kontakt til de berørte haveboligforeninger, og deler ønsket om, at så få haver som overhovedet muligt bliver nedlagt som følge af den i øvrigt fornuftige godsbanelinie, der bl.a. betyder fjernelse af DanLinktransporterne fra brokvarterernes beboelseskvarterer.

Mindretallet i denne sag beskæftiger sig mest med valget af fast forbindelse. Det spørgsmål har Borgerrepræ-

sentationen tidligere beskæftiget sig med, og jeg forstår ikke argumentationen om, at beslutningen bærer præg af hastværk. Denne sag har været drøftet siden 1954, fremgår det af anlægsloven, og man kan da ikke på den baggrund påstå, at det er gået hurtigt. Der har været lavet mange undersøgelser, og de tyder på, at forbindelsen kan laves miljømæssigt og økonomisk forsvarligt, hvilket da også er grundlaget for Folketingets beslutning.

Jeg skal anbefale, at man stemmer for flertallet og imod samtlige ændringsforslag fra de to mindretal. Ud over dem, der handler om tunnelloesninger, og som er belyst, er der et mindretal om Amager Strandpark, som er imødekommet i magistratens indstilling og derfor overflødig, samt et mindretal om Kalvebodløbet, som ligeledes er opfyldt på forhånd.

Der eksisterer faktisk beregninger over de forskellige løsningsmodeller i forbindelse med passagen over Kalvebodløbet, og vores opgave her er i det videre arbejde at søge indflydelse for de synspunkter, der er fremsat i indstillingen og endda understreget i betænkningen.

Endelig er der et mindretal om linieføring i Borgmester Christiansens Gade, som ikke vidner om realitetsans. Det vil økonomisk være totalt urealistisk at forestille sig denne løsning, der ellers ellers miljømæssigt ikke er gennemtænkt. Forestiller man sig, at store godstog kan køre under jorden i denne gade tæt på boliger uden virkninger for de omkringboende f.eks. med hensyn til vibrationer?

P. V. Aagesen har stillet et sympatisk forslag om bistand til haveejere og -lejere. Det fremgår taktisk af indstilling og betænkning, at dette imødekommes, og derfor er forslaget, om end velment, overflødig. Hertil kommer, at der tales om både juridisk og økonomisk bistand, og hertil er at sige, at staten altså er anlægsmyndighed og bør leve op til de forpligtelser, der følger heraf, når det gælder erstatning ved ekspropriation m.v.

Betænkningen om forslagene vedrørende Ørestaden er interessant læsning. Det fremgår tydeligt, at vi har en enestående chance for at få beskæftigelse til både københavnere og andre borgere i regionen, hvis vi siger ja til projektet. Det vil føre direkte til et bedre skattegrundlag og give byen en økonomisk fremgang, som er hårdt tiltrængt.

Magistratens kvalificerede skøn over udviklingen underbygger argumentet for Ørestaden.

Mindretallet hæfter sig kun ved den usikkerhed, der naturligvis må være ved et fremtidsorienteret projekt, men har i øvrigt ingen alternativer overhovedet til de muligheder, Ørestaden giver os. Hvordan vil mindretallet skaffe de nødvendige trafikforbindelser på Amager, når den faste forbindelse kommer? Hvordan vil mindretallet skaffe de erhvervs muligheder på et tilsvarende at-

traktivt areal, som Ørestaden bliver, tæt ved en international lufthavn og i tilknytning til byen?

Svaret er, at alternativet ikke findes. Ørestaden er erhvervsmæssigt noget ganske særligt, som ikke kan kopieres andre steder og trafikalt det mest realistiske, ja, faktisk det eneste bud på, hvordan vi kan få de trafikforbindelser, vi skal have for at sikre, at så meget som muligt af trafikken foregår kollektivt, og at den private trafik i videst muligt omfang ledes uden om bykernen og de tætbefolkede områder på Amager.

Tilbage er de miljømæssige problemer. Kan vi sikre de naturværdier, der er på byzonearealet af Amager Fælled? Det mener flertallet at vi kan.

Lovforslaget indebærer en helhedsplanlægning, oven i købet med en styrkelse af naturhensynene, hvor eksisterende vådområder skal bevares og sikres. Der skal nedsættes et Ørestadsråd med repræsentanter for bl.a. Danmarks Naturfredningsforening, som varetager naturhensyn, og Friluftsrådet, der varetager både naturhensyn og rekreative hensyn. Vi er helt enige i dette og i magistratens bemærkninger om rådets sammensætning.

Den videre planlægning af Ørestaden skal og kan ske med hensyntagen til eksisterende naturværdier og på en sådan måde, at vi får en arkitektonisk spændende ny bydel.

Min sidste bemærkning skal gå på proceduren.

Vi har oplevet en forundring over, at flertallet ønskede begge sager behandlet i aften, uanset at Folketinget åbenbart ikke er indstillet på at gennemføre forslaget om Ørestaden parallelt med beslutningen om den faste forbindelse over Øresund.

For Den Socialdemokratiske Gruppe at se er det helt naturligt, at vi behandler begge dele samtidig. De hænger jo snævert sammen. Den faste forbindelse giver os muligheder for vækst og dermed naturligvis også mere trafik. Ørestaden er både vores garanti for en samlet trafikplanlægning, der giver os de nødvendige trafikforbindelser på Amager og ind til byen, og vores chance for at give København mulighed for den udvikling, forbindelsen kan skabe. Det er jo netop derfor, Ørestadens beliggenhed er så attraktiv, som tilfældet er, og derfor hænger de to beslutninger sammen.

Hertil kommer, at det ville være mærkværdigt, om Borgerrepræsentationen ikke benyttede lejligheden til at udtale sig om Ørestaden, nu hvor lovforslaget er fremsat og debatten er godt i gang. Hvorfor i alverden skulle københavnere ikke kende denne forsamlings standpunkt til projektet, når debatten ruller videre?

Jeg vil slutte af med på Den Socialdemokratiske Gruppens vegne varmt at anbefale et ja til flertallets indstilling i disse sager og også om de øvrige forslag. Nu har forsamlingen chancen for at sætte handling bag mange

års pæne ord og vise vilje til at gribe den chance, vi her har fået.

Lad os give et signal fra Borgerrepræsentationen om, at denne forsamling ønsker forslagene vedtaget hurtigt og de mange pæne ord omsat i handling nu – for københavnerens skyld.

Hans Nebel (F): Så fik vi en teknisk gennemgang af de sager, vi skal behandle her i aften, og så vidt jeg kunne høre, et ukritisk ja til, at man tilslutter sig dem.

Situationen er altså den, at vi skal i gang igen, uanset at forslagsstillerne i Folketinget slet ikke vil have forslaget om Ørestaden behandlet i denne samling, og at det kan være måske endda mere end tvivlsomt, om det nogen sinde bliver genfremsat. Men der er altså et flertal, der synes, at vi passende kan beskæftige os med det alligevel, og det gør vi så.

Lad det være sagt klart: SF går ikke ind for Ørestaden. Vi går ind for, at området syd for Bella Centret bliver gjort til erhvervsområde, sådan som det er udlagt til, og det gør vi, i håb om at der dér såvel som andre egnede steder i København kan skabes arbejdspladser, som forhåbentlig også københavnerne vil kunne få i fremtiden. Kan vi sælge grunde i det område og finansiere rigtigt beliggende S-togslinier på Amager og gerne under Indre By til Frederiksberg, medvirker vi gerne til det, da staten nu gennem mange år har undladt at sørge for den offentlige trafikbetjening, som den ellers er forpligtet til, skulle jeg mene, såvel i København som i andre dele af landet. Tænk blot på, hvad der postes af penge i motorvejsudbygninger til Hirtshals og Frederikshavn, og hvor ved jeg! Men København kan få lov til at passe sig selv.

Vi siger altså ja til, at vi på den måde prøver at løse Amagers trafikproblemer. I SF kan vi endda pege på flere løsninger, der kan give os penge i kassen til disse og andre opgaver, hvis vi er en smule fremsynede her i byen. Det gælder f.eks. en aktiv erhvervs politik, hvor vi ikke alene reserverer arealer, men også gør noget for at trække erhverv til byen. Det gælder en trafikregulering, der på én og samme gang kan beskytte Indre By og give os penge at lave netop kollektive trafikløsninger for. Det skal jeg gerne detaljere ved en anden lejlighed. Her vil jeg blot sige, at vi i SF går ind for, at vi får erhverv til kommunen, og at vi får løst trafikproblemerne for alle i og omkring København.

En ting kan jeg forsikre forsamlingen for, og det er, at vi ikke går med til, at naturområdet nord for Bella Centret ødelægges. Amager Fælled Øst er simpelt hen et stykke unik natur, som vi må sikre bliver bevaret også for vore efterkommere. Det eneste rigtige er, at dette stykke natur fredes.

Det er med stor tilfredshed, vi har bemærket os, at Danmarks Naturfredningsforening har indledt en fredningssag. I virkeligheden er det helt grotesk, at det skal være nødvendigt, efter at der for mindre end et år siden blev indgået en aftale, der sikrer, at området beskyttes og bevares, som om det var et fredet areal. Inden man overhovedet har nået at få udarbejdet en plejeplan, der skulle sikre dette, stiller man med et forslag om, at området skal udlægges til erhvervs- og anden bebyggelse. Er der noget at sige til, at der opstår et begreb som politikerlede? Man får det mest håndgribelige bevis på, at befolkningen ikke kan tro politikerne over en dørtærskel. Man har set hen til, at dette område skulle sikres som naturområde også for fremtiden, og så fremsættes der et forslag om, at alt det særlige ved dette strand- og engområde med ét skal ødelægges for altid. Og minsandten om ikke nogle af dem, der skulle repræsentere byens befolkning, gladeligt går med på alt, hvad der foreslås i den retning – så vidt jeg kunne høre på gennemgangen før.

Tilmed kan vi opleve, at der foreligger et videnskabeligt bevis for, at Amager Fælled er et særligt område, sådan som mange af os i månedsvis har sagt at det er. Og hvad sker der: Den rapport til Københavns Kommune, udarbejdet af Ornis Consult og afleveret i slutningen af 1990 om Amager Fælled, der beskriver de mange arter inden for planter og svampe og dyrelivet i dets mangfoldighed, ligger godt gemt i borgmester Lars Engbergs afdeling. Selv om man debatterer Amager Fælled på livet løs, ligger rapporten gemt. (Lars Hutter: Det er en skandale!). Rigtigt! Hvad rager den dog dem, der mener, at det er vigtigt at bevare Amager Fælled og alt det, der er på den? Det må jo have været tankegangen. Eller som borgmesteren sagde, da jeg udbad mig et eksemplar: Det er et spørgsmål, om almindelige mennesker kan forstå den. Nu må jeg da huske at takke ham, fordi jeg har fået endda 2 helt enslydende eksemplarer. Jeg kunne såmænd godt have klaret mig med ét, men jeg kan da give det videre. Altså hermed tak til borgmester Lars Engberg.

Men til sagen. Hvad er det for en holdning at lægge for dagen fra en, der skulle være en ansvarlig administrator i kommunen, at forholde os oplysninger om det, vi, politikere såvel som befolkningen, beskæftiger os med?

Jeg vil opfordre borgmesteren til at komme herop og i fuldt omfang gøre rede for, hvad det er for et stykke natur af national, ja ifølge rapporten international, værdi, vi har liggende her blot 1.100 m fra Rådhuspladsen. Når han har gjort det, vil han så love at medvirke til, at dette område bliver fredet og forskånet for de firkantede løsninger, som jeg har set udkast til, og som er fuldstændig blottet for enhver forståelse for, at man ikke kan gribe ind i mindste måde med byggeri eller ændringer uden at

slå den økologiske balance i stykker og ødelægge livsbe-
tingelserne for det meste af det, der er i området i dag.
Det er i virkeligheden en regnskov en miniature. Bryder
man hul i den, skrider det hele. I regnskoven får man ør-
ken efter sådanne operationer. Her får vi i værste fald en
stenørken i stedet for det liv, der er der nu.

Opgiv alle disse spekulationer om ændringer på Ama-
ger Fælled og lad os bede regering og folketing om at gø-
re det samme.

Så vil jeg gå over til Øresundsforbindelsen, men da jeg
nu kan se lampen blinke, vil jeg hellere bede om ordet
lidt senere. (*Bifald fra tilhørerpladserne*).

Formanden (*Martin Günter*): Hverken bifalds- eller
mishagsytringer er tilladt.

Ole Hentzen (C): Den Konservative Gruppe siger ja
til flertalsindstillingerne i de to betænkninger, altså kort
sagt: Ja til Øresundsforbindelsen og Ørestaden.

Der er ingen grund til at gentage de betæneligheder,
som er så udmærket beskrevet i de enkelte forslag, og
som et stort flertal i Borgerrepræsentationen er fælles
om at have. De skyldes alle sammen ting, som vi ikke har
indflydelse på her og nu, men som vi vil få indflydelse på
under disse anlægs gennemførelse.

Jeg skal derfor gøre det ganske kort og sige, at det er
overordentligt positivt at opleve en aften her i Borgerre-
præsentationen, hvor man har fornemmelsen af, at når vi
har stemt henad midnatstid, har vi for en gangs skyld
gjort noget, som vores efterkommere vil være glade for.
(*Tilråb fra tilhørerpladserne*).

Formanden (*Martin Günter*): Jeg må sige til tilhørerne,
at det er ikke tilladt at komme med ytringer i forbindelse
med forhandlingerne her. Hvis man ikke kan forholde
sig i ro, må jeg bede om, at man forlader tilhørerpladser-
ne.

Ole Hentzen (C): Når eftertiden kigger tilbage for at
se, hvornår man virkelig tog fat om byens problemer, og
hvem det var, der tog fat, vil de kunne se, at det var en
kombination af et flertal i Borgerrepræsentationen og
nogle anlægslove fra Folketinget.

Det var altså ikke nogle tilfældige miljøbevægelser,
Fælledens Venner eller andre beboergrupper, der kom
til at bestemme, hvad byen havde godt af de næste årtier,
ja, i dette tilfælde århundreder. Vi snakker om, at byen
måske bliver reddet, ved at der kommer en erhvervsud-
vikling i gang. Anden redning er der nemlig ikke for den-
ne by. Ellers går det den samme slagne vej, som det har
gjort de sidste 15-20 år. Vi får en mere og mere forkert
befolkningssammensætning, og så er vi tilbage ved den
berømte landsbymodel, som de, der er glade for grønne

træer og ænder i dammen, har det fint med. Men de, der
gerne vil have en storby med arbejdspladser, skal selv-
følgelig stemme ja.

Som en naturlig konsekvens af det, jeg her har sagt, er
vi også nødsaget til formelt at sige, at alle de mindretal,
som venstrefløjens har stillet, stemmer vi selvfølgelig
imod. Det er altså ren kippen med flaget. København
bliver måske reddet i aften.

Gunna Starck (Y): Overborgmesterens nye projekter.
Jeg vil læse et eventyr om en overborgmester, som holdt
så uhyre meget af smukke, nye projekter, at han gav alle
sine penge ud for ret at blive anset. Han brød sig ikke om
sine fattige, brød sig ej om komedie eller om at køre i
skoven uden alene for at vise sine nye projekter frem.
Han havde et projekt for hver time på dagen, og ligesom
man siger om en konge, at han er i Rådet, så sagde man
altid her: »Overborgmesteren – han er i Udviklings-
selskabet«.

I den store stad, hvor han boede, gik det meget fornø-
jeligt til. Hver dag kom der mange fremmede, og en dag
kom der to bedragere. De gav sig ud for at være kraftcen-
termagere og sagde, at de forstod at lave de dejligste pro-
jekter, man kunne tænke sig. Ikke alene arkitekturen og
konceptet var usædvanlig smukke, men de projekter,
som de havde strikket sammen heraf, havde den forun-
derlige egenskab, at de blev usynlige for ethvert menne-
ske, som ikke duede i sit embede eller var umådelig dum.

Det var jo nogle dejlige projekter, tænkte overborg-
mesteren. Ved at vise dem frem kunne jeg komme efter,
hvilke mænd i mit rige der ikke du til det embede, de ha-
ve; jeg kan kende de kloge fra de dumme. Ja, de projek-
ter må straks laves til mig, og han gav de to projektmage-
re mange penge på hånden, for at de skulle begynde på
deres arbejde.

De satte også CAD/CAM og tegneborde op og lod,
som om de arbejdede, men de havde ikke det mindste på
bordet. Rask væk forlangte de de fineste programmer og
det prægtigste guld; det puttede de i deres egen pose og
arbejdede på de tomme borde og det til langt ud på nat-
ten.

Nu gad jeg nok vide, hvor vidt de er med projektet,
tænkte overborgmesteren, men han var sådan lidt under-
lig om hjertet ved at tænke på, at den, som var dum eller
slet ikke passede til sit embede, ikke kunne se det. Nu
troede han nok, at han ikke behøvede at være bange for
sig selv, men han ville dog sende nogen først for at se,
hvorledes det stod sig. Alle mennesker i hele byen vidste,
hvilken forunderlig kraft projekterne havde, og alle var
begeistrede efter at se, hvor dårlig eller dum deres nabo
var.

Jeg vil sende min gamle ærlige oldermænd hen til kraftcentermagerne, tænkte han, og bedst se, hvorledes projekterne tager sig ud, for han har forstand, og ingen passer sit embede bedre end han.

Nu gik den skikkelige oldermænd ind i salen, hvor de to magere sad og arbejdede ved de tomme borde. Gudbevares, tænkte oldermænden, og spillede øjnene op, jeg kan jo ikke se noget, men det sagde han ikke.

Begge kraftcentermagerne bad ham være god at træde nærmere og spurgte, om det ikke var en smuk arkitektur og et dejligt koncept, og så pegede de på de tomme borde. Den stakkels gamle oldermænd blev ved med at spille øjnene op, men han kunne ikke se noget, for der var ingenting. Herregud, tænkte han, skulle jeg være dum? Det har jeg aldrig troet, og det må ingen mennesker vide. Skulle jeg ikke du til mit embede? Nej, det går ikke an, at jeg fortæller, at jeg ikke kan se projekterne.

Nå, De siger ikke noget om det, sagde den ene, som tegnede. Oh, det er nydeligt, ganske allerkærest, sagde oldermænden og så igennem sine briller dette koncept og disse vartegn. Jeg skal sige overborgmesteren, at det behager mig særdeles. Nå, det fornøjer os, sagde begge magerne, og nu nævnte de både projekterne, de tomme vandhuller og de sælsomme fugle ved navn, og oldermænden hørte godt efter, for at han kunne sige det hele, når han kom hjem til overborgmesteren. Og det gjorde han.

Nu forlange projektmagerne flere penge, mere jord og guld, de skulle bruge til projekterne. De stak alt i deres egne lommer. På modellen kom ikke et hus, men de blev ved som før at arbejde på de tomme borde.

Overborgmesteren sendte snart igen en anden skikkelig embedsmand hen for at se, hvorledes det gik med arbejdet, om projekterne snart var færdige. Det gik med ham ligesom med oldermænden: han så og så, men der var ikke noget uden de tomme borde; han kunne ingenting se. Er det ikke et smukt stykke arbejde, sagde begge fidusmagerne og viste og forklarede den dejlige arkitektur, som slet ikke var.

Dum er jeg ikke, tænkte manden, det er altså mit gode embede, jeg ikke duer til. Det var løjerligt nok, men det må man ikke lade sig mærke med, og så roste han profilen, han ikke så, og forsikrede dem sin glæde over de skønne vandhuller og de dejlige postmodernistiske parker. Ja, det er ganske allerkærest, sagde han til overborgmesteren. Alle mennesker i byen talte om det prægtige projekt.

Nu ville overborgmesteren selv se det, medens det endnu var på tegnebrættet. Med en hel skare af udsøgte mænd, mellem hvilke var de to gamle skikkelige embedsmænd, som før havde været der, gik han hen til beg-

ge de listige udviklingskonsulenter, der nu tegnede af alle kræfter, men uden pen og papir.

Er det ikke magnifikt? sagde begge de skikkelige embedsmænd. Vil overborgmesteren se hvilket koncept, hvilke boulevarder, og så pegede de på det tomme bord, thi de troede, de andre vistnok kunne se hele modellen.

Hvad for noget, tænkte overborgmesteren, jeg ser ingenting, det er forfærdeligt. Er jeg dum? Duer jeg ikke til at være overborgmester? Det var det skrækkeligste, der kunne arrivere mig. Oh, det er meget smukt, sagde overborgmesteren, det har mit allerhøjeste bifald, og han nikkede tilfreds og betragtede det tomme bord. Han ville ikke sige, at han ingenting kunne se. Hele følget, han havde med sig, så og så, men fik ikke mere ud af det end alle de andre, men de sagde ligesom overborgmesteren: Oh, det er meget smukt, og de rådede ham til at sige, at dette nye prægtige projekt skulle han have på ved den store procession.

Det er magnifikt, nysseligt, excellent, gik det fra mund til mund, og de var alle sammen så inderligt fornøjede dermed. Overborgmesteren gav hver af udviklingskonsulenterne et ridderkors til at hænge i knaphullet og titel af projektbaroner.

Hele natten før den formiddag, processionen skulle gå af sted med det nye projekt, sad de to oppe og havde over 16 lys tændte, så folk kunne se, at de havde travlt med at få overborgmesterens nye projekt færdigt. De lod, som om de tog modellen af bordet, de sægtede i luften med store linealer og sagde til sidst: Se, nu er projektet færdigt!

Overborgmesteren med sine fornemste kavalere kom selv derhen, og begge baronerne løftede hænderne i vejret, ligesom de holdt noget. Se, her er vandhullerne, her er vartegnet, her er boulevarden, og således fortsatte de. Det er så let som luftkasteller; man skulle tro, at man havde ingenting at bære på, men det er just det fikse ved det.

Ja, sagde alle kavalere, men de kunne ingenting se, for der var ikke noget.

Vil nu Deres ærede overborgmester allernådigst behage at kaste de gamle projekter bort, sagde de to konsulenter, så vil vi give dem nogle nye. Overborgmesteren lagde alle de gamle projekter på hylden, og de to bar sig ad, som om de gav ham det nye projekt, de havde udarbejdet, og som han skulle bære.

Kejseren vendte og drejede projektet. Gud, hvor er det godt, hvor det passer dejligt, sagde de alle sammen. Hvilken planlægning! Hvilke vandhuller! Det er en kostbar historie.

Udenfor står de med tronhimen, som skal bæres over Deres majestæt i processionen, sagde overceremonimesteren.

Ja, jeg er parat, sagde overborgmesteren. Er det ikke godt? Og så vendte han nok en gang projektet, for det skulle nu lade, som om han ret betragtede sin stads. Kammerherrerne, som skulle bære modellen, famlede med hænderne, som om de løftede. De gik og holdt i luften. De turde ikke lade sig mærke med, at de ingenting kunne se.

Så gik kejseren i processionen under den dejlige tronehimmel, og alle mennesker på gaden og i vinduerne sagde: Gud, hvor er overborgmesterens nye projektet mageløst! Hvilket dejligt tårn det har! Hvor det sidder vel-signet godt på den modell! Ingen ville lade sig mærke med, at han intet så, for så duede han jo ikke i sit embede eller var meget dum. Ingen af overborgmesterens andre projekter havde gjort så stor lykke.

Men han har jo ikke noget projekt, sagde et lille barn. Herregud, hør den uskyldiges røst, sagde faderen, og den ene hviskede til den anden, hvad barnet havde sagt. Han har ikke noget projekt; der er et lille barn, der siger, at han ikke har noget projekt. Han har ikke noget projekt, råbte til sidst hele folket, og det krøb i overborgmesteren, thi han syntes, de havde ret, men han tænkte som så: Nu må jeg holde processionen ud. Og så holdt han sig endnu stoltere, og kammerherrerne gik og bar på modellen, der slet ikke var. (*Bifald og klapsalver*).

Formanden (Martin Günter): Selv om dette var et lidt mere kunstnerisk indslag, gælder det stadig, at bifaldsyttringer ikke er tilladt.

Ordføreren (Bente Frost, V): Jeg havde jo håbet som formand for Byplan- og Trafikudvalget at kunne få lov til at komme med nogle bemærkninger om udvalgets arbejde med disse to forslag, men da det ikke har været tilfældet, vil jeg nøjes med at kommentere forslaget ud fra Venstres synspunkter, som heldigvis ikke ligger så langt fra udvalgets flertals.

Venstre synes – det sagde vi også ved 1. behandling – at det er et godt projekt, og vi taler her både om Øresundsforbindelsen og om Ørestaden. Det glæder os også at se i avisen i dag, at man er kommet et skridt længere i Sverige med vedtagelsen af projektet, hvor man nu kun venter på den danske beslutning.

Vi kan så håbe på, at denne beslutning kommer. Det er kedeligt, at Socialdemokraterne ikke har styr på trolperne bagude, men vi kan jo håbe, at det kommer, så vi kan få tingene igennem hurtigst muligt.

Det glæder mig også at læse i avisen, at svenskerne lægger utroligt stor vægt på, at dette projekt ikke bliver det eneste, men at broprojektet over Øresund skal ses i nøje sammenhæng med et broprojekt over Fehmernsund, hvilket vi fra Venstre synes er en udmærket ting.

Med hensyn til Ørestaden vil jeg kort sige, at vi stadig væk står ved vores tilslutning til forslaget herom. Vi mener, at vi er nødt til at gøre noget for at få byens vækst til at fortsætte, at vi er nødt til at sætte på at få flere arbejdspladser i byen.

Vi er ikke enige i mindretalsudtalelserne om, at man ikke tror, Ørestaden kan skaffe arbejdspladser til københavnere. Selv om det er serviceprojekter, vil de give mange arbejdspladser til ufaglærte og utroligt mange arbejdspladser til håndværkere og handlende i Københavnsområdet, og det mener vi er meget vigtigt.

Vedrørende fredning af de resterende områder på Amager så går vi ikke ind for en sådan. Vi mener, at der godt kan tages hensyn til de områder, hvor der er særlige hensyn at tage.

Vi har deltaget i en af de vandringer, som Fælledens Venner har arrangeret, og vi siger dem mange tak for deres initiativ. Vi havde en dejlig dag på Amager i strålende solskin og så det utroligt smukke areal, og jeg kan da hilse De Grønne og sige, at vi også så pungmejsereen, som var utroligt spændende. Men vi kunne også konstatere, at nok var vi mange, der havde fulgt Fælledens Venners bud, men der var ikke ret mange andre derude. I løbet af de 2½ time i strålende solskin på en lørdag eftermiddag tror jeg vi mødte 10–15 mennesker ud over det selskab, vi selv var i. Det er jo synd for dem, der ikke tager ud på Amager Fælled.

Lad mig minde om, at arealet er utroligt stort, at der stadig væk syd for broen er arealer, der svarer til 4 x Dyrehaven, og at det areal nord for området, der er fredet, bestemt også er af enorm størrelse. Selv om man så bruger noget af arealet til Ørestaden, vil man stadig væk have det utroligt flotte look ind til byen, og man har stadig væk et utroligt flot grønt område, der går lige ind til universitetsområdet og til Njalsgadeområdet, og jeg kan ikke se, at det kan gøre så meget, at vi bruger en del af området ud mod byområdet til at bygge på.

Med hensyn til broprojektet har vi nogle problemer omkring forbindelsen fra Sjælland til Amager, men vi håber meget, at det, magistraten har nævnt om at få togforbindelsen lagt i en tunnel under Kalvebodløbet, vil hjælpe.

Vi mindes, hvordan vi, dengang vi skulle bygge broen over Avedøre, måtte slås for at få den 14 m over vandet, så vi kunne sikre gennemsejling for lystsejlerne og for fiskerne i Fiskerihavnen. Vi synes, det er mærkeligt, at man, når vi har såvel en Sjællandsbro som en sluse, der kan lukkes op, foreslår, at der bygges en 2 m høj fast bro eller dæmning til overførelse af togforbindelserne. Vi mener, det er nødvendigt, at både stadig væk kan passere Kalvebodløbet, og den eneste måde, man kan sikre

det på, er ved at gennemføre en tunnelloøsning. En 14 m høj bro vil jo nok ikke lige være sagen på dette sted.

Alt i alt går Venstre altså ind for projekterne og for de indstillinger, som magistraten har fremlagt.

Svend G. Pedersen (D): Jeg skal ikke trætte forsamlingen med at gentage, hvad jeg sagde, da vi behandlede disse sager sidst, men jeg kom i tanker om et citat. Selv om det er 50 år siden jeg gik i skole, er der noget, der har hængt ved, og det er bl.a. et citat, som jeg synes Hans Nebel skulle tænke lidt over. Det lyder noget i retning af: »Vorde frugtbar og mangfoldige og gå ud i verden og gør jer den underdanig«. Jeg er da lige ved at ro, at Vorherre har tænkt på menneskene.

Til Gunna Starck vil jeg sige, at hun glemte noget, nemlig at meddele, hvor hun citerede fra.

Og så synes jeg, Gunna Starck skal være glad for, at hun har et andet erhverv, for som oplæser af eventyr duer hun ikke ... (*Uro på tilhørerspladserne*).

Formanden (Martin Günter): Jeg vil lige sige til den gruppe, der sidder deroppe, at hvis I ikke har forstået nu, at man ikke kommer med tilråb, bliver vi nødt til at lempe jer stille og roligt ud. Nu ved I det! (*Lars Hutter*: Så, så formand, tag det nu roligt). Taleren har ordet.

Svend G. Pedersen (D): Jeg vil til afslutning sige, at CD stemmer for indstillingerne om udtalelser til ministrene og imod de øvrige forslag.

Jørgen Tvød (P): Jeg skal ikke sammenligne det, der foregår her, med teater, men somme tider kunne man godt fristes til det, fordi vi skal her diskutere nogle sager, og vi skal prøve at overbevise hinanden om nogle politiske synspunkter, men når det kommer til stykket, ved vi jo godt, at beslutningerne er taget. Fronterne har været kridtet op temmelig længe, og selv om vi diskuterer i mange timer, vil der ikke blive flyttet én eneste stemme, når det kommer så vidt.

Jeg synes også, det er ganske betegnende, at en svensk koncerndirektør kan komme og sige til Socialdemokrater på begge sider af sundet: Jeg vil have en bro over Øresund! Og så oplever man, at disse to arbejderpartier – sådan betegner de sig selv – retter ind og siger: Javel, du skal få din bro.

På det allersæneste kommer der så andre svenskere til og siger: Nu skal I ikke være så sikre på denne bro, for det kan være, der kommer et valg til den svenske rigsdag, og hvis de borgerlige så vinder, bliver der ingen bro. Det er egentlig en ganske besynderlig historie, at denne Volvodirektør kan spille, som han gør i denne sag.

Fælles Kurs har med næb og kløer bekæmpet denne bro, og det vil vi fortsat gøre, men vi tror desværre ikke,

at kræfterne er tilstrækkelige, for når 50.000 underskrifter på et nej til broen indsamlet på Amager ikke kan få f.eks. repræsentanter for Den Socialdemokratiske Gruppe her i salen til så meget som at blinke med øjnene, er det betydeligt større kræfter, der skal mobiliseres, for at vi kan forhindre den.

Jeg tror heller ikke, at argumenter nytter noget i denne sag. Næsten hver eneste dag kommer der autoritative undersøgelser, rapporter og udtalelser, der advarer mod broen. Den mest autoritative og måske den seneste er den østrigske trafikminister, som sender en ekspert herop for at sige: Hold jer fra disse store broer! Lyt dog til vores erfaringer! Sørg for, at så meget godstransport som overhovedet muligt kommer til at foregå på skinner!

Jeg synes, det er flot, at et lille land, som står på tærsklen til at melde sig ind i EF – Gud nåde de stakler! – sender en af sine eksperter herop for at prøve at give os del i de dårlige erfaringer, de har gjort, når det drejer sig om trafikantlæg som dem, vi er ved at etablere over Øresund. Jeg synes, man skulle lytte til dem.

I Østrig siger de: Vi har betalt det hvide ud af øjnene for at få lavet disse anlæg, så de store lastbiler kan fare gennem vores land ned til Fællesmarkedet, ned til Syd-europa, og nu har vi alle de ulykker, alle de miljømæssige konsekvenser, som vi og andre fra denne talerstol og andre steder advarer imod. Vi får bogstavelig talt alt skidt i hovedet. Vi får nogle miljømæssige katastrofer. Disse ting siger man til os, men er der nogen, der tager hensyn til det? Nej, for man har besluttet sig. Volvodirektøren har ikke talt forgæves. Derfor tror jeg heller ikke, at debatten her, om også vi lader os provokere af hinandens bemærkninger, kommer til at betyde noget som helst. Men lad os prøve at gentage nogle af argumenterne.

Vi vil bevare Strandparken. Der vil ikke ske noget som helst ved, at broen bliver bygget. Det eneste sted, københavnernes kan gå i vandet inden for kommunens grænser, vil der ikke ske noget med. Men kommunens egne teknikere, kommunens egne miljøfolk, siger: Den går ikke – desværre. Vi kan ikke garantere, at det ikke bliver et mudderful, at det ikke igen bliver strandenge, som der absolut ikke kan bades fra.

Alligevel påstår man frejdigt fra denne talerstol, at den garanti har vi opfyldt. Vi har nemlig stillet nogle betingelser i forbindelse med broen, som garanterer, at det nok skal blive klaret. Hvis nu vi lod det komme til en prøve – og det skal man jo somme tider gøre – kunne overborgmesteren eller andre sige til os: Hvis det nu viser sig, at denne strandpark alligevel ikke kan bibeholdes, er vi indstillet på at fjerne broen. Men naturligvis er man ikke det. Det vil bare være ærgerligt, men så er det for sent.

På samme måde kunne man sige: Skal vi som københavnere bare blindt se på, at Amager faktisk bliver skåret tværs over? Dertil vil nogle sige: Jamen det er jo ikke i vores kommune. Nej, men somme tider har man vel lov til at have lidt større briller på, som også rækker over kommunegrænsen til de kommuner, der ligger på Amager. Det er ikke vores bord, så det skal vi ikke tage os af. Men så bliver det altså vores bord, når vi f.eks. taler om, hvordan forbindelsen skal føres over Kalvebodløbet, og her har man i hvert fald under udvalgsarbejdet sagt, at den overførelse, der sker dér, bliver hævet med 1 m. Nu er det ikke 2 m, man taler om, men 3 m, men folk fra sejlklubberne siger, at det kommer til at berøre adskillige tusinde mennesker, der ikke kan komme igennem, fordi der ikke er fri gennemsejlingsforhold.

Vi kan så sige, at så må vi have en tunnel – det er faktisk også det, man har skrevet under på ude på Amager: at forbindelsen ikke skal gå over, men under Amager – for vi må naturligvis kræve, at livet ikke gøres vanskeligere for københavnere, end det allerede er.

Den socialdemokratiske ordfører er jo en klog fyr, så han kommer herop og siger, at det slet ikke kan lade sig gøre med en tunnel, der også skulle gå under Borgmester Christiansens Gade, fordi der ville komme vibrationer osv.

Jamen kære venner, en stor del af os har jo lige været i Stockholm, hvor vi har fået demonstreret, hvordan man kan bygge selv meget store huse ovenpå, der ikke generes af disse vibrationer. Teknisk kan det godt lade sig gøre, kære socialdemokrater, uden problemer at lave disse anlæg, så de er til mindst mulig gene for københavnere.

Jeg har slet ikke talt om dem, der bor ude i haverne, for det er jo sådan en slags andenrangsmennesker, der ligesom har meldt sig ud af samfundet, så dem behøver man ikke at tage så meget hensyn til – i hvert fald ikke før der bliver valg; så kan man komme ud og love dem guld og grønne skove igen. Det er jo kun 80 haver, det drejer sig om, siger man. Ja, men der er også nogle haver, der kommer til at ligge lige op til anlægget, og de får et støjhelvede, så guderne må sig forbarme – hvis de da ikke kommer til at ligge ligesom i en rabat med en jernbanelinje på den ene side og en motorvej på den anden side. Også disse mennesker har vel krav på, at vi som kommunalbestyrelse tager en smule hensyn til dem.

Nu kan det godt være, man ikke skal erindre Socialdemokraterne om deres tidligere paroler, men der var engang, de sagde: Vi vil gøre København til en menneskevenlig by. Og da der var gået 4 år, lød parolen: Vi vil gøre København til en endnu mere menneskevenlig by. Det gælder altså ikke for dem, der bor ude i sydvest, kan vi så hilse og sige; de skal naturligvis ikke have det så godt.

Det er jo egentlig revnende ligegyldigt, at man står og siger disse ting, for vi har jo haft et navneopråb i denne sal, der viste, at Socialdemokraterne her er enige, her er der ingen vaklen i geledderne. I Folketinget var der dog nogle af Socialdemokraterne, der tænkte en lille smule selv og derfor erklærede, at de ville stemme imod. Her er man altså helt enige, og det skal vi naturligvis huske at fortælle.

Denne bro og denne forbindelse, som den er skitseret her, vil være til umådelig skade for København, ja for det ganske Sjælland. Vi vil få nøjagtigt de problemer, som østrigerne advarer os imod. Hvorfor skulle man dog ikke holde fornuften fangen og sige: Nej, vi vil ikke have denne faste forbindelse.

Jonna Johansen (Z): Svært er det at spå om fremtiden. Vil en fast forbindelse over Øresund overhovedet være til økonomisk gavn for København og for landet som helhed? Sikkert er det, at kommer den faste forbindelse, ligegyldigt om det er en bro eller en tunnel, bliver næste skridt en fast forbindelse til Tyskland.

Det er svenskerne, der har behov for en bro, og så må det også være dem, der skal betale 100 pct.

Det er bl.a. naivt at tro, at vi i København får flere svenske turister og dermed større omsætning. Hvor skal svenskerne parkere? Vi er jo i allerhøjeste grad en bilfjendtlig by. Skal turister købe ind i større omfang, har de brug for at kunne parkere deres bil i nærheden. Vi vil bare blive brugt som gennemfartsland, og det er der ingen penge i. Tværtimod vil det betyde slid på veje og ødelæggelse af vort miljø.

Vi har ikke råd til en forsvarlig pasning af vore børn og slet ikke penge til at pleje ældre medborgere. Vi skylder milliarder væk, og nu skal vi ud at optage nye lån, samtidig med at den danske stat skal garantere for forpligtelser vedrørende konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af Øresundsforbindelsen.

Fremskridtspartiet kan ikke gå ind for lovforslaget om anlæg af en fast forbindelse over Øresund, der af uforklærede grunde skal hastes igennem, og som skal finansieres ved hjælp af skatteborgernes penge.

Det samme gælder forslag til lov om Ørestaden, som selvfølgelig hænger sammen med det ovenfor omtalte, for ingen fast forbindelse over Øresund, ingen Ørestad. Men hvad skal vi også med en Ørestad? Folk, der har forstand på byplanlægning, mener, at der er stor risiko for spild af offentlige investeringer både i Ørestaden og i andre dele af regionen. De påpeger, at hovedstadsregionen aldrig før har været præget af så mange og så store planer og projekter som i øjeblikket.

Man har vedtaget eller igangsat bl.a. Fisketorvet, hotel- og kongrescentret på Kalvebod Brygge, ØK's byggeri i Søndre Frihavn, hotel- og kongrescentret på Langelinie og bebyggelsen af B&W-grunden på Christianshavn. Desuden er der planer for F. L. Smidth-grunden i Valby.

Vi har i dag 1 mill. m² ledigt erhvervsareal. Det svarer til 30.000 arbejdspladser. Erfaringer fra andre større broanlæg giver ikke belæg for at antage, at en Øresundsforbindelse vil afføde en kraftigt stigende erhvervsudvikling og dermed forbundne værdistigninger på Amager.

I Malmøregionen er der i dag mange ledige lokaler og byggegrunde. Og se på udbygningen af Høje Tåstrup, som også blev slået stort op med bygning af en kæmpebanegård. I dag har den slet ikke passagerer nok, og grundene er ikke blevet solgt til private firmaer i forventet omfang, hvorfor bl.a. Televæsenet og postgirokontoret er blevet nødt til at flytte derud, nærmest tvungent.

Erhvervsgrundene risikerer vi ikke vil blive solgt. Bølligbyggeriet skal de sociale boligselskaber stå for, og det vil sige nye stats- og kommunegaranterede lån. Kommunen får anvisningsretten til lejlighederne, og det vil igen sige, at overvejende dårlige skatteydere vil flytte ind – et yderst voveligt projekt. Tungt må det også veje, at vi ødelægger et sjældent naturområde både med hensyn til fugle og planter. Hvad vil vore efterkommere synes om det?

Det er i øvrigt er uartighed at udsende en 75 siders rapport om Amager Fælled til brug for debatten i aften dagen før. Hvordan skulle medlemmerne kunne overkomme at læse den?

Jan Mønfeld (G): Amager Fælled er Københavns lunge. Det er faktisk en sjældenhed med et så stort og dejligt naturområde midt i en storby, og det er rigtigt, at der er et rigt fugle- og planteliv derude.

Jeg er da glad for, at flere medlemmer af Borgerrepræsentationen ligesom jeg har oplevet pungmejsen. Jeg synes, det er lidt synd for fru Bente Frost, at hun kun har set reden og ikke oplevet fuglen. Jeg synes, hun skulle tage derud en gang til, for måske kan hun så være så heldig at se pungmejsen og få en lige så stor oplevelse, som jeg har fået, og så kan det være, hun ændrer holdning til Ørestaden. Man kan jo aldrig vide.

Det er et meget spændende vådområde, der er derude, men desværre vil man ikke være i stand til at bevare det i bare nogenlunde samme stand, hvis man bygger en Ørestad.

Amager Fælled ligger kun godt 1 km fra Københavns centrum, og det betyder, at mere end 200.000 kan komme derud på 20 minutter enten med bus eller på cykel. Der er flere tusinde besøgende hver dag, har jeg fået at vide, og da jeg var derude, var der da også flere end bare

10-15 stykker. Når jeg har været derude, har der været temmelig mange mennesker, synes jeg.

En fredning af Amager Fælled vil selvfølgelig ikke være til hinder for et nyt erhvervsbyggeri i København, da der, som det har været omtalt før, er masser af ledige arealer. Bl.a. kan nævnes Fisketorvet, Østamager, Banebyen, Kløverparken og Holmen.

Ørestaden er heller ikke nødvendig for finansieringen af kollektiv trafik; der findes andre muligheder. Bompeng er jo et ret kendt eksempel, men også privat finansiering af f.eks. en letbane til Amager vil være en mulighed.

Linieføringen af banerne i Ørestadsplanen er foreslået lagt så yderligt på Amager, at det ikke hjælper de nuværende amagerkanere, så meget som de fortjener.

Det er i øvrigt sandsynligt, at banen trods Ørestadsplanen slet ikke bygges; det afhænger jo af grundsalget.

Hvis Ørestaden bygges, giver det en øget pendling, og det betyder en øget forurening. Apropos øget forurening får vi også det ud af en Øresundsbro, og det på trods af at den langt billigere tunneløsning måske ligefrem kan siges at være en miljøgevinst. Den vil bevare miljøet på Saltholm og på Amager Strand, i Øresund og i Østersøen.

Ved en overførsel af gods fra bil og færge til tog vil luftforureningen mindskes.

Min konklusion må være, som Lars Hutter's t-shirt siger: Stop broen!

Jesper Langebæk (K): Desværre kan vi ikke konstatere et flertal mod broen herinde i dag, men vi kan heldigvis konstatere et meget stort mindretal, sådan at man kan sige, at Københavns Borgerrepræsentation er delt cirka midt over i dette spørgsmål, og det synes jeg da er det næstbedste, når vi nu ikke kan få et flertal. Man kan så håbe, at Folketinget, når det skal behandle forslagene igen, tager de argumenter med, som vi er kommet med her i dag.

Peter Martinussen sagde, at der ikke var tale om hastværk i denne sag. Ikke desto mindre er der inden for ganske kort tid kommet 2 meget store rapporter, som er rimeligt afgørende, nemlig KASA's rapport om Øresundsforbindelsen med hensyn til økonomien i en boret togtunnel forberedt til biltog, og rapporten om Amager Fælled, som vores kære trafikborgmester ikke mente det var vigtigt at komme med.

Til sidst har vi så i dag i Information læst, at trafikborgmester Lars Engberg kender en rapport, som ingen andre kender, nemlig DSB's rapport om økonomien i en togtunneløsning. Den hemmeligholdes stadig, men vores borgmester, der selv hemmeligholdt en rapport, kunne så fremlægge den og bruge den samme dag. Det giver

selvfølgelig os borgerrepræsentanter helt urimelige arbejdsbetingelser, men det viser også, at flertallet bliver nødt til at bruge ufine metoder for at kunne klare sig i denne debat.

Det, vi bliver præsenteret for af vores trafikminister i Information i dag, er jo, at der slet ingen økonomi er i en togtunnelløsning, og der bliver kørt nogle tal frem. Hvis man når at underøge dem – og det har man meget lidt tid til ved siden af sit almindelige arbejde – viser det sig, at DSB f.eks. i den togløsning, de når frem til, arbejder med uforudsete udgifter på 3 mia. kr. i forhold til de 18 mill. kr., man er nået frem til. Det er næsten lige så mange penge, som hele Ørestaden skal give. KASA har kun regnet med halvdelen, 1,5 mia. kr. til uforudsete udgifter.

Dér, hvor regnestykket især kommer til at svinge, er imidlertid i spørgsmålet om, hvad det koster at købe biltog og lave en bilterminal, og her arbejder DSB guds hjælpemig i denne hemmeligholdte rapport med et beløb på 9,5 mia. kr., altså dobbelt så meget, som man kan få ind ved salg af hele Ørestaden.

Det, der er interessant her, er, at da DSB i 1985 skulle finde ud af, hvad en Storebæltsforbindelse ville koste, var det ikke 9,5 mia. kr., men 1,5 mia. kr., altså 8 mia. kr. mindre. På bare 5 år er det blevet så meget dyrere.

Man kan undre sig over, hvad der kan få sådan et regnestykke til at ændre sig så meget, og det kunne være interessant, hvis man havde tid til det, at sætte sig ind i det, men det haster åbenbart så meget med at få dette gennemført, at helt rimelige spørgsmål som, hvorvidt det koster 9½ mia. kr. eller 1½ mia. kr., har vi ikke tid til at afklare. Det afgørende er, at der stadig gælder en pris, der hedder 8,5 mia. kr. for en samlet togtunnelløsning, dvs. ca. halvdelen af, hvad den kombinerede løsning koster, og det er det, det meget, meget store mindretal her i salen har foreslået at man i stedet for vælger. Det vil være fornuftigt.

Jeg skal i øvrigt lige sige, at man arbejder med, at en togterminal, altså det område, hvor bilerne skal køre op på et biltog, fylder 90 ha. Det tal har DSB også brugt, men som det samlede areal, der skulle bruges ved Storebælt. Nu er det jo sådan, at ved Storebælt er der både en Sjællandsside og en Fynsside, og det vil sige, at hvis man kun tager en af delene, er det selvfølgelig maksimalt halvdelen, altså 45 ha. 45 ha er da stadig væk et stort areal, ingen tvivl om det, men det kunne vi da finde; det er bare et spørgsmål om at få det tegnet ind. Der er altså en hel del urealisme i de tal, DSB er kommet frem til, og som vores trafikborgmester af en eller anden grund har syntes det var interessant at sende ud til denne debat.

Man arbejder selvfølgelig med, at færre biler tager gennem en boret togtunnel end over en bilbro, det er jo

en af ideerne med den, og netop derfor er denne løsning langt mere miljøbevidst.

Man regner med, at der skal 7.000 biler over med et biltog mod 10.000–12.000 over en bro. Til slut skal man i alt fald op på mindst 12.000. Med 7.000 biler i døgnet gennem en tunnel vil der være en langt bedre økonomi og dermed en meget hurtigere betaling. Det vil være det mest fornuftige.

Trafikborgmesteren regner med, ligesom Würtzenudvalget, at uanset hvad vi gør, vil antallet af biler i Danmark stige med 20–30 pct., og det har vi bare at holde os efterrettelig. Men hvem siger, at biltallet stiger med 20–30 pct.? Det kommer da bl.a. an på, hvad vi beslutter herinde, om vi beslutter at bygge en masse veje, som disse biler kan køre på, eller vi i stedet prioriterer den kollektive trafik, for så er der ikke så mange flere, der gider købe bil.

Folketinget kunne jo også regulere dette forhold.

Vi skal selvfølgelig have vækst, fordi vi har arbejdsløshed i byen, men vi skal ikke have u hæmmet blind vækst, sådan som flertallet vil have det, med 25 pct. flere biler inde i byen, og det vil disse forslag betyde. Vi skal have en bæredygtig udvikling, men chancen for den er der også med en boret togtunnel.

Inger Marie Bruun-Vierø (B): Først mine bemærkninger til lovforslag om anlæg af en fast forbindelse over Øresund.

Det Radikale Venstre har både her i Borgerrepræsentationen og i Folketinget tidligere tilkendegivet, at beslutningen herom, hvis den bliver truffet, har meget alvorlige miljømæssige konsekvenser både for Københavnsregionen, for Øresund og for Østersøen.

Beslutningsgrundlaget er ikke i orden, og det ved befolkningen godt. Derfor burde sagen også have været vurderet af folket ved en folkeafstemning. Jeg er overbevist om udfaldet, og en Gallupundersøgelse den 17. marts viste da også, at befolkningen ikke ønsker den faste bro over Øresund. Befolkningen ved godt, at Danmark trafikpolitisk i denne sag er på afveje.

Jeg vil tillade mig her at citere fra Jørgen Steen Nielsens artikel i Dagbladet Information den 13. maj i år. Heri konkluderes:

»Medens den trafikale situations alvor er ved at gå op for EF-Kommissionen og bilindustriens chefer, fortsætter danske politikere og planlæggere med at træffe trafikpolitiske beslutninger, der får trafikkurverne til at vokse og udslippene til at sprænge de vedtagne miljømålsætninger. Med Øresundsbeslutningen bliver der truffet en skæbnsvanger beslutning, hvor der bliver begået flere dumheder ad gangen over for miljøet.«

Desværre har Borgerrepræsentationen nok ikke de store muligheder for at påvirke denne sag, men vi kan da i det mindste kraftigt protestere på det foreliggende grundlag. Hermed mener jeg, at skal der være en fast forbindelse – og det kan på mange måder være en god ting – er alt andet end en boret jernbanetunnel klart uacceptabelt.

Hertil kommer, at en bro i løbet af meget få år vil være en teknologisk forældet løsning. Der forskes i øjeblikket på højtryk i udlandet i at udvikle billige tunnelløsninger, bl.a. fordi man dér har erkendt, at hvis byerne ikke skal få forstoppelse og forureningsgrænserne sprænges, skal trafikken ned under jorden.

Den faste forbindelse over Øresund er tilsvarende så stor en miljøbelastning, at det kun kan komme på tale at anvende en tunnelløsning. Det må vi her i Borgerrepræsentationen fortælle Folketinget.

Og så nogle bemærkninger om Ørestaden.

På Borgerrepræsentationens møde den 16. maj, hvor lovforslaget første gang blev behandlet, gjorde jeg meget udførligt rede for, hvorfor Det Radikale Venstre er imod Ørestaden. Jeg vil ikke gentage alle de argumenter, jeg trak frem ved den lejlighed, men skal kort repetere, at Det Radikale Venstre mener, at Ørestaden er et yderst luftigt projekt, der ikke giver arbejde til københavnere.

København har i dag et arbejdspladsoverskud på 110.000 arbejdspladser i forhold til antal arbejdssøgende københavnere, og alligevel har København landets største arbejdsløshed, næsten 12 pct. Grunden til, at der på trods af de mange arbejdspladser er så stor ledighed, er, at københavnere ikke har de kvalifikationer, som kræves på de københavnske arbejdspladser. Disse arbejdspladser kræver nemlig i stort omfang en høj uddannelse, og den har de arbejdssøgende københavnere normalt ikke.

Nu satser man i Ørestaden på at etablere internationalt orienterede arbejdspladser. Det skal nok hjælpe københavnere! I stedet for skulle man tage fat om Københavns problemer og bl.a. skaffe en bred vifte af boliger, der også kan skaffe gode skatteydere til byen foruden selvfølgelig at give gode boliger til folk, der allerede bor i byen.

Man bør også skabe vilkår, så også københavnere kan komme i beskæftigelse. Det er her, vi bør lægge hovederne i blød. Det skal være politiske tiltag ikke alene af uddannelsesmæssig karakter, men også i forhold til virksomhederne, så de rigtige firmaer får lyst til at lokalisere sig her i København.

Jeg vil også endnu en gang anfægte det rimelige i, at kommunen garanterer for en investering på 1,5 mia. kr. til en letbane og en boulevard placeret i periferien af, hvor folk bor. Det løser jo ikke amagerkanernes daglige

behov for transport, og det kan man også registrere på den manglende begejstring på Amager for disse forslag. Begejstringen er efter min opfattelse totalt udeblevet.

Det kan åbenbart heller ikke siges tit nok og kraftigt nok, at Ørestadsprojektet betyder et grundlæggende brud med den hidtidige planlægning i regionen. Herved går store samfundsinvesteringer tabt, og igangsatte og planlagte projekter vil ikke blive realiseret.

I København er der igangsat eller skabt mulighed for flere millioner etagemeter svarende til mere end 100.000 nye arbejdspladser, og hertil kommer, at der i hovedstadsregionen allerede er reserveret arealer til mindst lige så omfattende et nybyggeri.

Jeg vil endnu en gang opfordre til, at vi arbejder på at realisere projekter inden for byens eksisterende rum, for det trænger byen til.

Endelig skal det siges helt klart, at naturværdier også er samfundskapital, og derfor er det helt uanstændigt at angribe de naturværdier, der er omfattet af Ørestadsprojektet. Men mit håb om, at Borgerrepræsentationen vil gå imod Ørestaden som projekt, eksisterer desværre ikke længere. Stadig væk er der dog tilbage håbet om, at den folkelige debat i de kommende måneder forløber så overbevisende, at Folketinget ikke fremsætter lovforslaget igen.

Endelig til sidst en bemærkning om diskussionen om, hvorvidt Amager Fælled bliver brugt eller ej. Jeg synes, det er fuldstændig hen i den blå luft at lade diskussionen forløbe på den måde, og jeg vil spørge de mennesker, der prøver at dreje diskussionen derhen: Gælder det også, når man diskuterer naturparker i Afrika eller Amerika, eller når man diskuterer indlandsisen på Grønland? Natur har da en værdi i sig selv, også selv om den ikke bliver brugt. Det er et utroligt forbrugersyn, der bliver lagt til grund, når diskussionen kommer til at køre om den akse, og det synes jeg er forkasteligt.

Lars Hutter (UP): I anledning af at formanden og flertallet herinde ved dette ekstraordinære møde i Borgerrepræsentationen vil have hastet disse planer igennem, skal jeg meddele, at Kanal 2 i aften har offentliggjort en AIM-undersøgelse, som viser, at 65 pct. mener, det er en alt for overfladisk behandling, denne sag har fået, at 73 pct. mener, at de har alt for lidt indflydelse på afgørelserne om Ørestaden og Øresundsbroen, og at et klart flertal går imod.

I det parlamentariske demokrati skal det politiske system være en modmagt til og føre kontrol med pengemændene, men forudsætningen er, at det politiske system fungerer, for uden et fungerende politisk system bliver hele samfundsudviklingen overladt til pengemændene, til kapitalen.

Øresundsbroen og Ørestaden er 1990'ernes vigtigste politiske spørgsmål og dermed et område, hvor det politiske demokrati burde fungere allerbedst, men demokratiet er i alt væsentligt sat ud af kraft i dette spørgsmål. Problemerne sjaskes igennem, rapporter hemmeligholdes, og der føres forhandlinger, der grænser til det hemmelige, bag ryggen af Borgerrepræsentationen og den københavnske befolkning både med regeringen og med de pengestærke entreprenørselskaber.

Befolkningens krav om en folkeafstemning bliver hånet af både borgmester og borgerrepræsentanter.

Borgmester Lars Engbergs hemmeligholdelse af rapporten er et groft misbrug af embedet. Hvis vi havde haft en rigsret, som man har det i Folketinget, burde Lars Engberg øjeblikkelig have været stillet for den, på samme måde som Ninn-Hansen bliver det i tamilsagen. Det er noget meget, meget alvorligt, det, borgmester Lars Engberg har gjort.

Under 1. behandling blev en række voldsomme problemer påpeget og den økonomiske ubalance grundigt gennemgået. Ingen af disse problemer er blevet løst under udvalgsarbejdet. Under overborgmester Jens Kramer Mikkelsen er krisen i København forværret voldsomt med en elendig økonomi, stigende arbejdsløshed og ødelæggelse af den offentlige sektor med fattigdom til følge.

Overborgmesterens politiske løsning på Københavns problemer er det, han kalder for vækst omkring Ørestad. Man kan kalde det for »Kramers plan«, og den er ganske rigtig, som Gunna Stårek fra VS påpegede det, historien om »Kejserens nye klæder« om igen. Overborgmester Jens Kramer Mikkelsens propaganda om Ørestaden skal løse Københavns krise, men det viser sig, når man virkelig kigger dette igennem, at være fuldstændig tomt og indholdsløst.

Ved 1. behandling sagde vi, at hvis der er nogen som helst redelighed og ærlighed hos overborgmester Jens Kramer Mikkelsen og Socialdemokratiet, vil man fremlægge gennemarbejdede, gennemanalyserede og ikke mindst gennemdokumenterede modeller, som krystalklart viser, at der vil ske en kvalitativ vækst i de menneskelige værdier for alle københavnere, og ikke mindst ville man lade det komme til en omfattende folkelig debat med en afsluttende folkeafstemning.

Overborgmesteren har ikke været i stand til at fremlægge dokumentation for sine økonomisk uansvarlige påstande. Selv efter de optimistiske modeller, magistraten bygger på, er der en såre beskeden beskæftigelseseffekt i forbindelse med Ørestaden, og massearbejdsløsheden vil fortsætte. Skatteindtægterne fra de selskaber, som forventes at etablere sig i Ørestaden, vil først komme om en generation, og de vil være uhyre beskedne iføl-

ge magistratens egne oplysninger: I år 2020 ca. 15 mill. kr.

En seriøs overborgmester ville som det allerførste fremlægge en analyse af, hvorfor de meget store erhvervsarealer i dag står tomme og ubenyttede i København. Her er der jo plads til mange arbejdspladser. Hvad er det, som forhindrer erhvervsarealerne i at blive udnyttet? Det eneste, som er sikkert i det projekt, der i øjeblikket åbenbart har et flertal i Borgerrepræsentationen, er, at København bliver yderligere gældsæt på grund af milliardudgifter, og at et meget stort rekreativt areal bliver ødelagt.

Pengene går bl.a. til vej- og baneanlæg, og jeg vil gerne spørge overborgmesteren: Hvorfor skal københavnere betale udgifterne til disse baneanlæg? Man kan altid drøfte prioriteringen i baneanlæggene, men først og fremmest: Hvorfor skal københavnere betale udgifterne til baneanlæggene? Hvorfor skal de ikke finansieres, som det er sædvane, når det drejer sig om opgaver ude i landet, som en fælles opgave for hele landet, dvs. over skattesystemet? Er de store motorveje i Jylland måske betalt af lokalbefolkningen? Er S-togsbanen til Køge og Frederikssund betalt af dem, som bor i Køge og i Frederikssund? Overborgmesteren ved udmærket godt, at det endnu en gang er en stor uretfærdighed og et nyt økonomisk overgreb mod København, som her finder sted.

Krisen i København med den elendige økonomi, arbejdsløsheden på mere end 30.000 – og den er i disse måneder stigende – ødelæggelsen af den offentlige sektor og fattigdommen kan ikke løses ved hjælp af en Ørestad eller »Kramers Plan«. Hvorfor? Fordi overborgmesteren ikke griber ind over for det, som skaber elendigheden, de tusinder af arbejdsløse og bistandsmodtagere og hele den fattigdom, der er kommet tilbage i København: Det økonomiske system, den borgerlige politik.

F.eks. er det fuldstændig vanvittigt at afskedige veluddannede lærere her i København, når tusinder, ja titusinder af københavnere har et kæmpebehov for uddannelse. København skal hjælpe sig selv, siger overborgmesteren. Jamen hvorfor skal der så lægges restriktioner på Københavns mulighed for at anvende sine ressourcer på den mest hensigtsmæssige måde, således at der skabes holdbare løsninger for fremtiden?

Krisen har nu varet i 20 år. Tænk, hvis man i tide havde opstillet en strategi for løsning af kriseproblemer ved hjælp af offentlig produktion, kommunal produktion og intensiveret uddannelse. Så var vi nået langt i dag.

De mest tænkende af dagens økonomer siger jo også ganske klart, at det er en enorm fordel at have en virkelig dynamisk offentlig sektor og på jo flere områder jo bedre, en offentlig sektor med decentrale dynamiske enheder og velfungerende netværk. Det, overborgmesteren er

i gang med i øjeblikket med Ørestaden, går i den direkte modsatte retning og vil forværre krisen i København markant med endnu flere arbejdsløse, endnu flere hjemløse og endnu mere elendighed, og det ved overborgmesteren også udmærket godt. Derfor burde han have ført forhandlinger med regeringen om at få ændret kommunalfuldmagten i stedet for at føre forhandlinger med regeringen, som fører til miljødelæggelser, økonomiske katastrofer og ødelæggelse af demokratiet i København.

Vi oplever et system, som nægter at undersøge problemerne og finde kvalitative miljøløsninger, et system, som tager beslutninger bag lukkede døre uden hensyn til den folkelige debat, og som agter at påføre millionbefolkningen i hovedstadsregionen omfattende miljøskafer, der truer med at ødelægge tusinder og atter tusinder af menneskers liv. Det er ikke demokrati, men et despotisk styre, som ingen bør samarbejde med og derved holde ved magten. Folkeinitiativet bør have mulighed for at udvikle demokratiet.

Ved en folkeafstemning om forslaget, som blev afholdt i Dragør og Tårnby Kommuner, protesterede 49.000 ud af 53.000 indbyggere mod Øresundsbroen. Det er mere end 92 pct. af befolkningen. I København vil det svare til, at mere end 430.000 københavnere gik imod, og det viser, hvor isoleret overborgmesteren og Socialdemokratiet er fra københavnere.

Jytte Abildstrøm har også afholdt en folkeafstemning på Christiansborg Slotsplads, og den viste, at kun 3 pct. gik ind for Øresundsbroen, medens 97 pct. gik imod. *(Klapsalver fra tilhørerpladserne).*

Vi oplever, at overborgmesteren, Socialdemokratiet og de borgerlige misbruger demokratiet. Vi må anvende de nødvendige midler til at tilbageerobre demokratiet til folket. Modstanden skal forstærkes, en omfattende civil ulydighed må tages i anvendelse, og alle demokrater må nu skabe handlemuligheder for at manifestere modstanden. Øresundsbroen er 1990'ernes vigtigste politiske spørgsmål. Vi vil anvende hver eneste situation til at konfrontere overborgmesteren og Socialdemokratiet med deres politiske og demokratiske uansvarlighed både på det økonomiske og på det miljømæssige område.

Hvis overborgmesteren og Socialdemokratiet tror, at det bliver afgjort nu, tager de fejl, for den politiske og demokratiske fallit vil blive synlig for alle, og de vil blive draget til ansvar, så de kommer til at mærke det. *(Klapsalver fra tilhørerpladserne):*

Formanden (*Martin Günter*): Jeg vil lige sige til tilhørerne, at dette er sidste advarsel. Hvis der bliver mere af den slags, bliver tilhørerpladserne lukket for dem, der ikke kan holde sig i ro. Så enkelt er det.

Niels M. Uldall (UP): Jeg vil først komme med nogle bemærkninger om Vestamager, om den såkaldte Ørestad. Der er her tale om et ganske enestående naturområde også i international forstand med botaniske og ornitologiske sjældenheder. Jeg var selv derude på en tur i søndags, en af de ture, som var arrangeret af Fælledens Venner, og jeg følte, det var en oplevelse af format at få en så enestående naturoplevelse blot 1.100 m her fra Borgerrepræsentationens mødesal. Der var natur, der var græs, der var frøer, der var haletudser, ja, der var det hele, og hvis jeg ikke havde set det selv, kunne jeg have læst det samme i den rapport, som i noget støvet tilstand netop er blevet frigivet af de bestemmende borgerrepræsentanter . . . Et er, at man taler voldsomt oppe på tilhørerpladserne, men man gør det minsandten også herude i salen.

Formanden (*Martin Günter*): Nu må Niels M. Uldall lade være med at overtage formandens rolle. Må vi bede borgmester Thustrup Hansen og hans partifælle om at forholde sig i ro. De høres meget tydeligt heroppe.

Niels M. Uldall (UP): Jeg vil gerne have lov til at bringe en hjertelig tak til formanden. Jeg blev nemlig hylet helt ud af det.

Denne plan, som er dukket op på borgmesteren for 4. afdelings kontor, kunne have været et ganske udmærket grundlag for en bevarende naturpleje i området, men det vil vel kunne lykkes stadig væk.

Så vil jeg gøre opmærksom på de byplanmæssige forhold. Vi kan ikke have et byggeri derude, hvis vi vil have kontrol med de biler, der kører herinde. Vi vil se en trafikmæssig skævvridning af København, ganske vist kun hvis Ørestad bliver til noget. Jeg skal om lidt komme ind på, hvorfor jeg tror, det bestemt ikke lykkes.

Vi ser i planen en Ørestadsboulevard, hvor der i dag er et stort vandområde. Dette vandområde er mere end 500 m² stort og er derfor undergivet særlig beskyttelse som vådområde, men denne beskyttelse skal der nu via en lovgivning dispenseres fra, for at der netop dér kan komme til at gå en Ørestadsboulevard. Om disse meget store vandområder siger vores gode socialdemokratiske ven – eller uven – at dem kan man jo bare flytte. Et vandområde – det har man jo set før – kan man flytte.

Gunna Starck fortalte et eventyr før. Det skal jeg af hensyn til taletiden ikke gøre, men jeg kom til at tænke på eventyret om Nattergalen, hvor man har valgt mellem en ægte nattergal og en kunstig nattergal. Her står der en socialdemokratisk politiker, oven i købet valgt hinsides vandene, nemlig i Christianshavn-Amagerområdet, og vil foretrække den kunstige nattergal. O.k., jeg skal ikke sige mere om det, men vil gå over til at være rent saglig.

Jeg vil minde Leif Devald om, at det ikke er tilstrækkeligt for fuglene, at der er fisk i søen, hvis der i øvrigt ikke er den rette økologiske sammensætning i omgivelserne til søen, og det er en økologisk sammensætning, der ikke sådan er lige til at flytte.

Det får mig til at tænke på Ole Hentzen – Ole Frøsnapper – der har sagt, at hvis der er 6 frøer derude, skal han nok komme efter dem. Samme Ole Frøsnapper . . .

Formanden (Martin Günter): Nej, Niels M. Uldall. Vi anvender medlemmernes almindelige borgerlige navne.

Niels M. Uldall (UP): Samme Ole F. Hentzen har i dag talt om, at det er en enestående situation for efterkommerne, og det kan da godt være et stort tomt område, hvor der ikke bor nogen, fordi de andre er flyttet op til Whiskybæltet og andre steder, hvor de kan trives; de vil ikke være i dette møg og støj og os.

Bente Frost taler om massevis af arbejdspladser osv. Nu skal jeg sige jer alle sammen noget: I behøver ikke at være bange. Der vil aldrig blive en Ørestad derude. Det vil gå præcis som med Urban Hansens gigantbyggeri i 1970'erne på Vestamager. Hvor ligger dette gigantbyggeri i dag? Er der nogen, der har set det? Det var et tankeplot af dimensioner, og på samme måde vil det gå her. Industrien og erhvervslivet er nemlig ikke interesseret.

Ørestadsområdet er på 1,5 mill. m². I dag ligger der et tilsvarende areal på 1,5 mill. m² – noget af det skal ganske vist renses, fordi det er forurenet industrigrund – som kan tilbydes industrien og erhvervene, men man har ikke været interesseret. Grundpriserne er jo billigere i Skåne. Vi har netop hørt vor gode veninde Jonna Johansen fortælle, at ikke alene er grundpriserne lavere i Skåne, men der står også mange erhvervsarealer ledige. Det eneste, vi vil være vidne til, er nogle forskydninger inden for HT-området.

Vi har set, at gruppen bag Fisketorvsprojektet er bekymret. De står med et meget stort areal, som de gerne vil have afsat med henblik på at få skabt 5.000 arbejdspladser.

Så kommer EF's indre marked. Er der blot én herinde, der tror, at vi kan konkurrere med f.eks. Hamborg? Jamen hvorfor skal man så lave dette her? Hvis det så endda var for at komme i Guinness Rekordbog som den med det mest uansvarlige projekt i 1990'erne, men det er der heller ikke tale om, for den plads indtog EF i sidste uge, da man fandt ud af, at efter i de sidste 8 år at have anvendt 16 mia. kr. – 16 mia. kr. – på erhvervsforskningsprojekter, der skulle give arbejdspladser i de 12 EF-lande, var der skaffet 288. De får altså førstepladsen i Guinness, og vi kommer ikke engang på andenpladsen.

Hvorfor laver man et så aldeles ubrugeligt og overflødigt projekt, der vil blive et lokalt monument over en

ganske usexet københavnsk selvtilfredshed? Vi vil ikke have u hæmmet blind vækst, men en kvalitativ blid vækst.

Så vil jeg gå over til at sige noget om det forslag, jeg har stillet, om, at Ørestaden på samme måde som Øresundsbroen skal ud til offentlig høring, sådan som det anbefales og tilrådes i Brundtland-rapporten. Dertil siger flertallet minsandten – jeg citerer:

»Endelig mener udvalgets flertal ligeledes, at det af Niels M. Uldall stillede forslag (309/91) om en offentlig høring om konsekvenserne for miljøet af lovforslaget om Ørestaden ikke bør nyde fremme, da de samfundsmæssige aspekter omkring de nævnte spørgsmål vil være fyldestgørende belyst, inden lovforslagets endelige vedtagelse i næste folketingssamling.«

Hvordan skal de blive belyst? Vi har lige hørt vor gode Lars Hutterers referere en ny undersøgelse, der siger, at 65 pct. af den danske befolkning mener, at vi har fået en for dårlig information om broen og om Ørestaden, og at 73 pct. i øvrigt mener, at borgerne har alt for lidt indflydelse.

Vi har også set en VVM-høring, men den kom der som bekendt ikke noget ud af. Den blev foretaget af staten.

Hvem skal foretage den undersøgelse, der nævnes her? Det skal Folketinget måske, men da alle og enhver ved, at den socialdemokratiske folketingsgruppe simpelt hen er fyldt af gru over det, de socialdemokratiske amatører herinde laver, får man ikke Socialdemokratiet på Christiansborg til at foranstalte en sådan høring. Og hvem skal så gøre det, spørger jeg.

Jeg vil også godt sige lidt om broen, men det vil jeg vente med til anden omgang. Nu vil jeg nøjes med at sige: Kampen fortsætter! Det er ikke for sent. Og jeg skal nok komme igen. (*Bifaldsyttringer og klappen fra tilhørerpladserne. Samtidig smides der papirlapper og andet ned.*)

Formanden (Martin Günter): Vi må afbryde mødet og bede om at få den urolige gruppe vist bort fra tilhørerpladserne.

På grund af uro på tilhørerpladserne *suspendedes* mødet kl. 19.08.

Mødet *genoptoges* kl. 19.17.

P. V. Aagesen (UP): Det er ikke så sjovt at tale for en helt tom sal, men selvfølgelig er det heller ikke morsomt at tale for et tilhøregalleri, der kun er kommet for at lave uro, så af to onder har jeg fået lov til af formanden at vælge det mindste. Tak, hr. formand.

Forslag nr. 367/91 vil jeg bebude at jeg selvfølgelig stemmer for.

Forslag nr. 308/91 kunne jeg sådan set også godt gå ind for, men det er formuleret lidt forkert, når der står, at badestrandene på Amagers østkyst bevares. I virkeligheden skulle der have stået »ikke skades«, for hvis de ændringer, der tales så meget om, bliver gennemført, er det jo kommunens krav, at de skader, der laves, skal repareres, og det vil sige, at man kan risikere at få en helt ny badestrand. Det har været muligt at lave det nede sydpå ved Køge Bugt-området på kunstig vis, og det er jo netop et af vore ønsker her i Københavns Kommune, at denne badestrand udbygges og gøres endnu bedre, endnu mere attraktiv.

Med hensyn til 309/91, Niels M. Uldalls forslag om en høring, så kan hr. Niels M. Uldall da ikke forlange mere høring end den, der har været om disse sager her i denne sal de sidste 14 dage. Det kalder jeg for en høring, men hvis det er en folkeafstemning, hr. Niels M. Uldall ønsker, er det nu engang i regeringen og Folketinget, der skal findes et flertal for det.

Der er en meget interessant detalje i den brochure, som hedder »Stop broen«. Der står nemlig bl.a. noget om, at Sverige-Tyskland-forbindelsen, Fehmernforbindelsen, gør en Storebæltsbro overflødig.

Da jeg var medlem af Fremskridtspartiet, gik vi ind for, at en Storebæltsbro ikke skulle finansieres af den danske stat, men af dem, der havde lyst til at bygge den. Jeg har den samme indstilling med hensyn til Øresundsbroen, at de, der ønsker den, skal finansiere den, og at det ikke skal være danske kroner og øre og da slet ikke København, der i forbindelse med Ørestadsprojektet skal ud og gyngede med mindst 1½ mia. kr., godt nok over en 20-30-årig periode. Når man har set, hvordan Københavns Kommune de sidste 20 år har prøvet at skabe overskud, men stadig væk kører med milliardunderskud, satsør man jo ret så højt. Det er faktisk en form for hasard. Men o.k., jeg er så gammel – og det er der også andre i denne sal, der er – at vi aldrig kommer til at opleve disse skønne ting, som vi synes vi har så meget forstand på også i denne forsamling. Det må blive vore efterkommere, og jeg håber sandelig ikke, at vi gør dem en bjørnetjeneste, for ser man på alt det, der skal ske i denne by, og alt det, der er ved at komme i gang, spekulerer man over, om de økonomiske bukser kan holde i længden.

Vi ser det Langelinieprojekt, der har været talt meget om, og vi ser det Fisketorvsprojekt, som meget tyder på kommer i gang. B&W-byggeriet på Motorgrunden er i gang, og der er 2 ting endnu: Langelinieprojektet og Hiltonprojektet. Disse to projekter er givet betinget af, at der virkelig sker en udvikling i København og i Københavnsområdet. Spørgsmålet er, om de mennesker, der står bag, i det hele taget vil give et bindende tilsagn, før der foreligger nogle planer, som virkelig kan holde.

Vil vi gavne Københavns Kommune – og det vil vel alle, som er valgt her i Københavns Kommune – må vi nok gøre, som jeg startede med at sige: stemme for sag nr. 367/91.

Ordføreren for Den Socialdemokratiske Gruppe, Peter Martinussen, var så venlig at omtale mit mindretal, og jeg kan da godt se, at sådan et forslag kan give problemer for Københavns Kommune, i tilfælde af at der skabes præcedens for, at man hjælper sine borgere så kraftigt mod staten. Men kommunen her har før brugt mange penge til sagsanlæg helt op til højesteret for betydeligt mindre sager end sine borgere. Når jeg stiller forslaget, er det, fordi det ikke er nok, at man her i udtalelsen og i vore papirer siger, at vi vil gøre det og det, og at staten selvfølgelig har de og de forpligtelser. Det må være rart at vide for den enkelte borger, at skulle sagen ende i højesteret, vil han få al den juridiske assistance, som kommunens embedsmænd er i stand til at yde, ikke bare for den løn, de plejer at få, men også en lille tak ekstra.

Når jeg siger, at den kunstige ø ikke bør bygges, er det, fordi vi for nylig i tv-mediet og de øvrige medier så nogle fiskere, der protesterede imod, at man lavede denne kunstige ø. Og sidst sagde jeg netop, at én fisk i hånden er bedre end 10 fugle på taget – jeg tænker på fuglene på Saltholm.

Dertil kommer så, at sådan en kunstig ø må koste mange millioner kroner, som man måske kunne spare.

Nu har vi hørt mange gode forslag her i aften om det ene og det andet, om tunneler og om broer, om, hvilken vej de skal gå osv. Pludselig får jeg et brev fra mit bagland, der meddeler mig, at i virkeligheden bør broen faktisk gå syd om Dragør, og så sagde jeg til dem: Jamen hvad så med sejltredden dernede, og hvad med Kongelunden? Vi får altså nogle miljøproblemer dér. Nej, lad os nu blive her, hvor vi er, i Københavnsområdet, og skulle der ryge et par sommerfugle, et par blomster, ja, en lille frø med, så har hr. Ole Hentzen måske kun 4 at jage rundt med.

Når SF's ordfører, hr. Hans Nebel, begynder at drage sammenligning mellem regnskov og det område, vi har talt om, så synes jeg, det er proportionsforvrængning, så det basker. Hr. Hans Nebel vil måske også kalde enhver sandkasse her i byen for et ørkenområde?

Jeg vil gerne sige Gunna Starck tak for eventyret. Ligesom hr. Niels M. Uldall kunne lave et eventyr, vil jeg da godt tale om eventyret om Tornerose, Torneroseslottet, Tornerosesøvn. Er det den, vi skal fortsætte med i Københavns Kommune? Skal vi ende med at være et lille område, som turisterne kommer og besøger, fordi vi går i folkedragter? Eller skal vi være et udviklingsområde? Det er herom skænderiet, diskussionerne, står.

Jeg tror, vi er piskenedt til at følge med og være et udviklingsområde. Hvilken kejser der har de færreste klæder på, om det er ham i Tivoli, ham i H. C. Andersens eventyr eller den af Gunna Starck omtalte. Med mine øjne kunne jeg i hvert fald se, at overborgmesteren havde mere tøj på end Gunna Starck – men det er ikke noget med eventyr, det er fakta.

Med hensyn til at broerne skal hænge sammen, ved vi jo, at vi også skal have Fehmernbroen. Hvornår kommer den? Hvem skal finansiere den? Uden den ingen Øresundsbro. Tingene hænger sammen.

Lampen lyser, og jeg må så vente til næste omgang med at kommentere Jørgen Tveds indlæg.

Leif Devald (A): Jeg skal ikke gøre dette så langt. Der er jo ingen grund til at gentage den sidste debat, da der ikke er sket væsentlige ændringer i holdningerne; det kan man høre på debatten i dag.

Jeg gør opmærksom på, at vil man have en fast forbindelse til Sverige, så er det en bro, og vil man ikke have en fast forbindelse til Sverige, så skal man bare blive ved med at sige tunnel. Det er det valg, vi står over for. Vi er ikke i stand til at løse de samme problemer, slet ikke set ud fra et københavnersynspunkt, med en tunnel. Vi vil skabe flere problemer, end vi vil løse, hvis vi etablerer den faste forbindelse i en tunnel. Det sidste, jeg vil sige om den faste forbindelse, er, at hvis vi vil have en fast forbindelse, så ligger det inden for rækkevidde at få lavet en bro og ikke en tunnel.

En tunnel vil betyde miljøproblemer, bl.a. fordi opmarchbåsene – dem sagde SF ganske vist at vi kunne lægge ude i Tåstrup, men det er så noget andet – skulle placeres på de fredede områder på Vestamager. Der er ikke andre steder, de kan laves, og det må SF så forholde sig til, men det vil de ikke.

Jeg har også med stor interesse – for tredje gang – hørt SF stå her og sige: Vi vil gerne have en Ørestad, bare ikke nord for Bella Centret. (*Kommentar fra Hans Nebel*). Den politisk-økonomiske ordfører har i dag sagt: Vi vil gerne have en Ørestad. Planordføreren for SF har sagt: Vi vil gerne have en Ørestad. SF går ind for en Ørestad, det er vi enige om, men man vil bare ikke have den nord for Bella Centret. Og så er det, jeg spekulerer på: Hvordan er det egentlig med det område, der ligger syd for Bella Centret? Det er vi jo enige om er udlagt til centerområde ifølge regionplanen. Men er det ikke også gammelt kystområde? Det vil jeg da gerne have at Birgit Petersen svarer mig på. Jeg spørger SF: Er det område, der ligger syd for Bella Centret, ikke et kystområde? Er det ikke regnskov, som vi hørte en fra SF så poetisk sige? Hvorfor er der så forskel på området syd for Bella Centret og området nord for Bella Centret, hvis man er enig

i, at vi skal have en Ørestad? Og vi kunne jo blive enige om, at der etableres et grønt område frem til Njalsgade, altså 1.100 m fra Rådhuspladsen. Hvad er det så, vi strides om? Så kan SF sige: Vi vil slet ikke have nogen Ørestad, hvis det er regnskoven eller miljøet, der skal bevares. Men det er bare den lille stump deroppe, de gerne vil bevare.

Jeg vil meget gerne have nogle klare svar på, hvad forskel der er på de to områder. De ligger begge to i den gamle kystlinie. De er begge to byzoneområder, og byzonen følger den gamle kystlinie. Jeg vil godt have en konsekvens i SF's holdning, men det er måske for store krav at stille? (*Jørgen Tved: Ja!*). Sådan er der så meget. (*Fra SF: Skal vi se at komme tilbage til sagen?*). Jeg har sådan set ikke mere at sige, men jeg vil gerne have et svar i dag.

Hanne Dahlerup (A): Kan man ikke give folket brød, kan man give det skuespil, og det var det, Gunna Starck gjorde. Det ville have klædt hende bedre, om hun havde givet København en chance. Hun sagde lidt ironisk: Overborgmesteren er i Udviklingsrådet. Hvis ikke overborgmesteren interesserede sig for Københavns udvikling, ville han ikke være en værdig overborgmester i denne by; så ville jeg mene, han var en skvatrøv eller noget i den retning. Derimod mener jeg ikke, at Gunna Starcks bemærkninger er værdige i forhold til det, man i øvrigt hører om den omsorg, venstrefløjens har for København.

Det er engang sagt, at vi styrer lige mod afgrunden, men med den arbejdsløshed, vi har i København, og den dårlige økonomi og de forringelser, der følger heraf, kan man roligt sige, at vi sidder i afgrunden.

Så siger Gunna Starck på traditionel dansk vis: Her sidder vi jo meget godt, nu vi er nået helt herved. Men det gør vi ikke, og det er på høje tid, vi kommer op af denne afgrund. Den eneste måde, vi kan gøre det på, er ved at sørge for vækst i København. Københavns vartegn de næste mange år skal være byggekræner over hele byen. Det skal være højt og flot, og København skal blive en myreflittig by i modsætning til det, vi ser i øjeblikket, men det ser ud til, at en del af denne sal vil forhindre den vækst, der er utroligt nødvendig.

Den øgede vækst, der skabes ved flere arbejdspladser, er en klar forudsætning for et bedre København, hvor langt flere kommer i arbejde. Det er ikke menneskeverdigt at føle sig unyttig og tilovers. Det er da ikke noget mål at gøre arbejdsløshed til noget naturligt og morsomt, sådan som en SF'er har forsøgt på. Det er et mål at sikre, at der i København er arbejde og en fornuftig bolig til alle, og at der er råd til at passe vore syge, vore gamle og børnene.

Væksten i København bliver ikke omkostningsfri, heller ikke for miljøet.

Også jeg har deltaget i en tur på Amager Fælled, og der var kønt derude. Men jeg følte mig ikke engang som farisæer, da jeg stod midt på området og kiggede på linien fra Bella Centret op imod universitetet og sagde til mig selv: Her kunne der faktisk ligge et utroligt smukt boligbyggeri, der kunne indpasses på en fornuftig måde i miljøet. Det er ikke et spørgsmål om 60.000 arbejdspladser for 5-6 frøer i et kunstigt vandhul. Det er en stillingtagen til en samlet løsning for natur og mennesker, og jeg tror ikke et øjeblik på, at det er Københavns mange arbejdsløse, der profiterer af det stykke natur, der ligger mellem Bella Centret og universitetet. Jeg var derude på samme tur som Bente Frost, og jeg kan bekræfte, at ca. 10 mennesker var, hvad vi mødte derude. Til gengæld tror jeg, at de arbejdsløse i København kan få glæde af de nye arbejdspladser, og jeg tror også på, at vi med respekt både for natur og mennesker kan få tingene til at gå hånd i hånd.

Marianne Frederik (Y): Det er dog utroligt, hvad vi skal høre fra Hanne Dahlerup: at VS ikke vil være med til at give københavnernes en chance. Det fremgår af det, der står i udvalgsbetænkningen om økonomi og arbejdspladser for københavnere, at det er uhyre tvivlsomt, hvad København får ud af at sælge disse arealer, og hvem der kommer i arbejde. Det mest morsomme eller tragikomiske er udtalelserne om, at hvis befolkningsudviklingen fortsætter uændret, får vi 40.000 færre i den erhvervsdygtige alder, og så vil der måske ikke være så stor arbejdsløshed. Det er det eneste faktum, der står. Det andet er noget tvivlsomt noget. Det er altså utroligt, hvad vi skal høre.

Tidligere var det sådan, at Socialdemokratiet gik ind for en regulering. Når man sagde, man ville skaffe arbejdspladser og produktion, ville man gerne styre det på en eller anden måde. Men nu er Socialdemokratiet gået over til at føre en liberal politik: Vi skal bare sælge nogle arealer, så kommer erhvervslivet strømmende, og så får vi vækst og arbejdspladser for københavnernes. Det er jo det rene bluff. Det er det rene liberealisme og anarkisme. Vi aner ikke, hvad der kommer til at foregå på området.

Borgmester Lars Engberg fører sig frem i Information i dag på samme vis, idet han siger, at vækst er nødvendig, vi skal have vækst. Andre har sagt det samme. Udviklingen bestemmer, at vi skal have erhverv dér. Ja, men både væksten og udviklingen er der menneskelige beslutninger bagved, og de skal bl.a. også tages her i Borgerrepræsentationen.

Borgmester Lars Engberg påstår også i Information, at på alle de andre erhvervsarealer, der er planlagt for, og som der er givet mulighed for i regionplanen og kommuneplanen, ønsker de internationale erhvervsvirksom-

heder ikke at lokalisere sig. Nej, men Ørestaden er attraktiv. Hvor i alverden ved han det fra? Det ved han ikke et muk om. Derfor er det det rene bluff, når Hanne Dahlerup kommer herop og siger, at Ørestadsplanen vil skabe vækst, og at den vil skabe arbejde til københavnernes, og det ønsker VS ikke.

Vi kan jo bare tage det til næste budget og se, hvem der fremlægger forslag, der både betyder en forbedret service og beskæftigelse, og planer om offentlig produktion. Hvem er det? Ja, det er i hvert fald ikke Socialdemokratiet, tværtimod.

Egentlig tog jeg ordet for at sige, at i rækken af forslag har man i udvalget i hovedsagen kun taget hensyn til Ørestadsforslaget fra Folketinget, mens man går let og elegant hen over forslaget om en samlet planlægning for Islands Brygge, herunder Amager Fælled, og ikke begrundet særlig meget, hvorfor man ikke tager stilling til det. I udvalgsbetænkningen hedder det blot, at man ikke kan støtte fredningen. Jamen hvad så med den samlede planlægning? . . .

Formanden (Martin Günter): Må jeg lige sige til Marianne Frederik, at de to forslag blev henvist til Byplan- og Trafikudvalget separat, og at der vil blive afgivet betænkning om det andet forslag senere. Det skal der derfor ikke bruges så meget tid på.

Marianne Frederik (Y): Jeg lader så være med at sige noget om den samlede planlægning.

Det, der står noget om, er, at man ikke kan gå ind for, at Amager Fælled fredes. Det ville jo være en idé at se det i sammenhæng med de fredningsforslag, der nu er fremsat af Danmarks Naturfredningsforening om de arealer, der ligger op til.

Det er jo sådan, at Naturfredningsforeningen prøver en gang til og derfor har stillet forslag om, at Amager Fælled skal fredes. Man holdt det første møde i tirsdags og forventede, at der kom repræsentanter for såvel staten som kommunen for at svare på spørgsmål og komme med indstilling om fredningsforslaget. Men der kom ingen fra Københavns Kommune.

Derfor vil jeg gerne spørge borgmester Lars Engberg, hvis det er ham, der skulle have sendt en repræsentant, ellers må overborgmesteren svare: Hvorfor kom der ikke en repræsentant for Københavns Kommune for at begrunde, hvorfor København ikke kan være med til en fredning af Amager Fælled?

Peter Martinussen siger, at dette forslag faktisk betyder en styrkelse af naturhensynene. Jeg vil gerne spørge ham, hvori den styrkelse består? Vi har nu set, at der er planer om en naturpleje, og det er da rigtigt, at der skal naturpleje til, hvis vi ønsker, at dette område skal være, som det er i dag, men at bygge boliger eller erhverv dér

giver da ikke nogen sikring for naturen. Overhovedet ikke. Man bliver f.eks. nødt til at dræne. Det kan ikke lade sig gøre at bevare naturen, som den er i dag.

Peter Martinussen siger også, at Ørestaden er en garanti for trafikstyringen. Hvori ligger den? En trafikstyring af hele hovedstadsregionen – og det var jo i virkeligheden det, Würzen-udvalget skulle prøve at kigge på, men det har det ikke gjort – indebærer vel et samarbejde med de andre amter. Her må vi da spørge: Hvis det er rigtigt, at der kommer flere bilejere til, hvordan skal vi så styre det? Hvordan skal vi få flere over på den kollektive trafik? Hvilken stilling tager vi til bompunge eller en betalingsring? Hvad mener vi om at skulle opprioritere den kollektive trafik generelt? Det står der ikke noget om. Det er der overhovedet ikke taget hensyn til.

Peter Martinussen siger, at der ikke er noget reelt alternativ. Det var som pokker!

Ole Hentzen bliver ved med at påstå, at det blot er tilfældige beboere og miljøgrupper, der protesterer. Det var som pokker! Vi har da modtaget op til flere henvendelser også fra arkitekter og byplanlæggere, som jeg sagde sidste gang, og af dem kan man se, at der er masser af ledige erhvervsarealer.

VS har også tidligere stillet forslag om, at man skulle gå ind i en diskussion om at få brudt kommunalfuldmagten og oprette offentlig produktion på nogle af disse erhvervsarealer. På den måde kunne man sikre en styring af beskæftigelsen frem for det, Socialdemokratiet lægger op til nu.

Birgit Petersen (F): Jeg havde ellers forestillet mig, at jeg skulle have en fredelig aften og prøve at lytte stille og roligt til de argumenter, som også var fremme for 14 dage siden, men hr. Leif Devald ville det anderledes. Jeg må derfor gå op og give ham en lille fødselsdagsgave ved at sige nogle ting til ham, og jeg tror ikke, at de ting, jeg vil sige, er hr. Leif Devald ukendt.

Jeg vil først sige om begrebet Ørestad, at nogle gange tror jeg, det lidt er et spil om ord. Desværre har Ørestadsbegrebet fået en lidt uheldig klang, fordi man sammenkobler arealerne syd for Bella Centret og arealerne på Amager Fælled i begrebet Ørestad. Derfor vil jeg godt lige prøve at præcisere, hvad det er SF har sagt gang på gang om det projekt, man nu kalder Ørestaden.

Vi har sagt – og siger fortsat – at vi gerne ser en erhvervsudbygning syd for Bella Centret. Vi har også sagt, at vi overhovedet ikke kan se nogen grund til, at man begynder at forgrube sig på Amager Fælled for at sikre det nødvendige antal arbejdspladser og dermed de nødvendige kroner og øre til at finansiere det, man godt vil med Ørestaden. Så hellere alt muligt andet. Der er grund til at

holde nallerne væk fra Amager Fælled, det vil jeg godt slå fast.

SF har diskuteret Ørestadsideen ud fra to holdninger.

Den ene er som sagt den, jeg har nævnt vedrørende arbejdspladserne: at hvis ikke vi gør noget i København, vil vi i år 2010 have ca. 50.000 arbejdspladser færre, end vi har i dag. Lad mig derfor bare slå fast heroppefra: Ørestaden er ikke i sig selv en vækstmodel. Det er en model, der vil sikre nogenlunde status quo med hensyn til arbejdspladser i år 2010.

Men det, der har fået SF til lidt aktivt at gå ind og diskutere lovforslaget om Ørestaden, er hensynet til trafikbetjeningen. Enhver af os ved jo, at Amager er underforsynet med hensyn til i hvert fald fornuftige trafikprojekter, og derfor har vi syntes, det kunne være interessant at få sikret nogle bybaneforbindelser på Amager. Men desværre må vi også her konstatere, at Socialdemokratiet har lagt sig fast på en model hvad angår bybaneforbindelserne, der ikke løser nogen problemer for amagerkærnerne, men stort set kun løser de trafikproblemer, som Ørestaden selv skaber.

Hr. Leif Devald stillede nogle spørgsmål med hensyn til kystområder, og jeg kan da også se, at han sidder og lytter opmærksomt efter.

Det er da korrekt, at området syd for Bella Centret også er et gammelt kystområde, men det synes jeg ikke er så interessant i denne diskussion. Det interessante er, at man i 1985 lavede en aftale mellem staten, Københavns Kommune, Naturfredningsforeningen og Friluftsrådet, som fastlagde spillereglerne for udviklingen både på Vestamager og på Amager Fælled. For et år siden sad samme Københavns Kommune under forhandlingerne med Overfredningsnævnet og gentog, at man kunne stole på kommunen, og at Amager Fælled var sikret endnu bedre gennem planloven, end den var gennem en fredning; derfor var der ingen grund til overhovedet at overveje en fredning af Amager Fælled. Desværre hoppede Overfredningsnævnets flertal på den formulering.

Nu et år efter kommer man så og vil forgrube sig på Fælleden, og med alle mulige tilfældige argumenter prøver man at minimere de vådområder, som også er fredet efter naturfredningslovens § 43, fordi man fikst og smart vil kaste nogle bygninger ud i den østlige del af Fælleden.

Ifølge 1985-aftalen skal der placeres ca. 2.000 boliger op imod Islands Brygge, i de tre lommer, som vi plejer at kalde dem. Hvis man nu fortsat bruger området syd for Bella Centret og sælger de tre lommer, har man stadig væk mere end rigeligt med kroner og øre til at finansiere de bybaneforbindelser, man godt vil have.

Med andre ord, der er ingen grund til at forgrube sig på Amager Fælled.

Hr. Leif Devald havde også nogle interessante betragtninger vedrørende den faste forbindelse og sagde, at vi, der er bromodstandere, lige så godt kan acceptere, at hvis man vil have en fast forbindelse til Sydsverige, hedder det en bilbro.

Jeg har før sagt og vil gerne gentage til ære for Prins Leif - ikke Prins Knud denne gang - at vores kendteste professor i byvækst har udtalt til Amager Bladet, at man kan få den vækst, man gerne vil have i Øresundsregionen, uanset om man udfører en fast forbindelse som en boret tunnel eller som en bilbro. Faktisk siger den samme professor, at det er de andre trafik anlæg, som man kobler på den faste forbindelse, som er afgørende.

Vi kan altså igen konstatere, at Socialdemokratiet har nogle lidt spøjse argumenter, der varierer lidt frem og tilbage, når de skal forklare, hvorfor de er i færd med at lave et miljøindgreb over for København.

Hans Nebel (F): Jamen lad os så tage det endnu en gang, ikke for en prins eller et par prinser, men for P. V. Aagesen og Leif Devald, der åbenbart overhovedet ikke fatter pointen i det, jeg siger: at dette kunne ligne en regnskov en miniature.

Hvad er det, det drejer sig om? Det er noget med nogle økologiske systemer, og et økologisk system betyder en sammenhæng, en samvirken af forskellige ting. Det kan være planter, det kan være dyr, det kan være svampe, det kan være insekter, det kan være fugle osv., som giver nogle livsbetingelser for, at der kan udvikles netop det, der gennem århundreder er udviklet på et sted som f.eks. Amager Fælled. Det er da det, det drejer sig om, men den er altså åbenbart ikke - nu må jeg ikke sige det sådan, som jeg lige var ved at gøre det - røget ind. Det er det, man tror, man kan gå hen og lave bare ved at plante nogle bygninger mellem noget vand. Jeg har minsandten også hørt, at Leif Devald har foreslået, at man bare kunne flytte disse søer. Dermed synes jeg egentlig er sagt, hvad det er, Leif Devald ikke forstår.

Man kan da heller ikke bare plante nogle bygninger og så, fordi man gerne vil have noget vand, lave et gadekær, en Peblingesø eller en række søer. Jo, det kan man da godt, og så kan man have noget vand at se på og nogle asfalterede kanter og måske nogle sten sat op ved siden af disse kanter, men hvor i alverden er alt det liv henne, som er opbygget derude i, som jeg sagde, et økologisk system, der simpelt hen er afhængigt af, at disse forskellige tings samvirken kan fortsætte. Hvis man griber ind, bliver det ødelagt, og det er det, man er oppe imod.

Jeg kunne da håbe på, at man måske blev klar over, hvad det er, det drejer sig om.

Så vil jeg godt om Øresundsforbindelsen, når vi nu skal udtale os om den, sige, at et ordentligt svar at give

regering og folketing i denne sag ville være: Stop alle planer om en broforbindelse! Sats i stedet for på en tunnelloøsning til jernbanetrafik med mulighed for, at biler, der absolut skal over, kan blive sat på et tog og læsset af et passende sted, for lastbilernes vedkommende et sted nede i Europa og for de biler, der nødvendigvis skal køre rundt i Danmark, et passende sted uden for København. Noget sådant ville der da være perspektiv og fremtid i, når nu en stor del af transporten - og det er jo det, vi er på vej til - såvel godstransport som persontransport, fremover vil komme på skinner.

Miljømæssigt ville det uden sammenligning være den eneste rigtige løsning. Ingen andre hindringer for gennemstrømninger af saltvand fra Kattegat til Østersøen og omvendt af brakvand fra Østersøen til Kattegat end dem, der er der fra naturens side. Det er det, der er afgørende for, om Østersøen fortsat kan være et hav med liv i. Det er almindeligt kendt, at der blot skal en minimal ændring til, før det f.eks. er sket med torsken i Østersøen.

Luftforureningen ville også kunne mindskes betydeligt ved en togløsning. Jeg hørte ligesom Jørgen Tved den østrigske ekspert, der er kommet hertil, i radioen i morges fortælle om, hvilken plage det er for Østrig, at de i 1960'erne satsede på en biløsning. 12 pct. af deres skove er i dag ødelagt på grund af de transitterende biler. Det koster dem milliarder at redde sig ud af denne ødelæggelse, men der er intet valg for dem. Det er et spørgsmål om, hvorvidt de vil redde deres natur eller se den gå helt til grunde.

Københavnerne, som de er flest, vil jeg påstå vil værdsætte, at vi ikke laver de samme fejl. Lad os derfor sige til regering og folketing: Det er nu, I har mulighed for at redde Danmark fra ødelæggelse ved at gå ind for den rette løsning. Lad os foreslå dem, at der seriøst laves sammenlignende beregninger over, hvad en tunnelloøsning koster sammenholdt med en broforbindelse, altså beregninger, der også tager miljøbelastningen og afhjælpningen af miljøskader med, at staten endvidere undersøger, hvad det vil betyde af kviksvovforurening, hvis man laver en bro, og i givet fald ...

2. næstformand (Bodil Jensen): Taletiden er udløbet, Hans Nebel.

Hans Nebel (F): ... og i givet fald - hvis jeg må gøre den sætning færdig - hvordan man vil undgå uoprettelige skader ved en yderligere kviksvovforurening af Øresund.

Ole Hentzen (C): Det, der bringer mig herop, er et medlem, der tog mit navn forfængeligt og derefter gik over til at tale om uhæmmet sex og blid sex og herunder citerede noget, jeg skulle have sagt om sexede frøer. Jeg

vil gerne sige, at det har jeg ikke sagt. Det blev nævnt, at jeg havde bragt tallet 5 ind i debatten, og det vil jeg gerne indrømme, men der er intet kønsligt i det, jeg har bibragt sagen. Jeg synes lige, det skulle slås fast.

På trods af det uhyre lange og uhæmmede indlæg, hr. Niels M. Uldall kom med, lykkedes det ham ikke at afkræfte det gamle ord om, at tomme tønder buldrer mest.

Lars Hutters (UP): Jeg må ærligt indrømme, at jeg havde troet, at denne forhandling i Borgerrepræsentationen – oven i købet på et ekstraordinært møde – havde givet anledning til, at magistraten svarede på den stribe af spørgsmål, der er blevet stillet til den. Men det viser, at ikke engang det skin af demokrati ønsker magistraten at give sagen. Det er åben og ren obstruktion af alt, hvad der foregår her i Borgerrepræsentationen.

Kunne vi ikke formå overborgmesteren til langt om længe at komme med dokumentation for, at der vil ske en vækst i Ørestaden. Hvor overborgmesteren har det fra?

Hvad er det, der gør, at overborgmesteren ikke mener, at de millioner af kvadratmeter tomme erhvervsarealer, vi allerede har, kan skabe vækst, men at det lige præcis er i Ørestaden, den vil komme? Vi har hørt adskillige socialdemokrater i aften sige, at dette er løsningen for byen, og det siger de selvfølgelig, fordi overborgmester Jens Kramer Mikkelsen har faret land og rige rundt og sagt det.

Kunne overborgmesteren ikke være så seriøs, at han dokumenterede, hvordan man er nået frem til den opfattelse?

Det er da klart, at så længe vi andre trods alt bygger på en vis form for videnskabelig indsigt i tingene . . . (*Munterhed fra salen*). Det overrasker mig naturligvis ikke, at man ler i Den Socialdemokratiske Gruppe, for det er nok ikke noget, man er bekendt med til daglig – vil vi godt have, at også overborgmesteren gør det. Det er jo milliarder, der står på spil for den københavnske befolkning.

Jeg har en ganske klar opfattelse af ud fra det, jeg kender til, at det er det rene blålys, overborgmesteren i øjeblikket sejler med. Men hvis han mod forventning skulle være i besiddelse af dokumentation for de uhyrlige påstande, synes jeg, det er på tide, de bliver lagt frem.

I anledning af filosofien om, at en bro skulle give vækst, vil jeg pege på det, som har været fremme i debatten her i de sidste uger: at Farøbroen bl.a. blev bygget for at bringe vækst til Lolland-Falster-området, men det viser sig, at man pendler ind til hovedstaden i stedet for. Og så er det selvfølgelig meget interessant, at Farøbroen nu også er bragt i søgelyset på anden måde: Pillerne rufter. Det viser sig altså, at lyksaligheden og propaganda-

en om vækst både bogstaveligt og hvad angår drømmene rufter.

Men kom frem med dokumentationen, overborgmester Jens Kramer Mikkelsen, så vi har mulighed for seriøst at drøfte den! Dette er jo en galej, der bare bringer København endnu længere ud over afgrunden. Og så kan socialdemokratiske borgerrepræsentanter nok så mange gange komme frem med alt det gode, der bliver resultatet. De har intet at have det i. Ellers kom med dokumentationen!

Peter Martinussen (A): Jeg vil godt her i anden runde tage udgangspunkt i det, Jørgen Tved sagde. Han holdt sig i sit første indlæg til Øresundsbroen eller den faste forbindelse, og her har han desværre efter min mening ikke så godt og positivt et synspunkt, som han har vedrørende Ørestaden, ved jeg, men jeg glæder mig til det, vi får at høre her i anden runde.

Det, Jørgen Tved sagde var interessant, og som godt kunne stå som overskrift på debatten, var begrebet »en menneskevenlig by«. Hvad er en menneskevenlig by? Jørgen Tved har sin opfattelse af det især i forhold til den faste forbindelse og de reelle problemer, som den giver med sine landanlæg visse steder i byen, problemer, som Jørgen Tved selvfølgelig vil give mig ret i er detaljeret beskrevet i både magistratens indstilling og betænkningen. Jeg tror, der er enighed mellem os om, at vi skal søge at begrænse disse problemer mest muligt.

Det, der er interessant i debatten om en menneskevenlig by, er imidlertid, at for os i Den Socialdemokratiske Gruppe er en menneskevenlig by en by, der sørger for at have det bedst mulige serviceniveau for sine borgere. (*Marianne Frederik: Nå!*). Jeg er godt klar over, at det ikke er noget, VS lægger særlig meget vægt på, men det gør vi altså. (*Lars Hutters: Vi tror ikke rigtig på, hvad I siger*). Det handler om at skaffe arbejdspladser til folk. Det handler om at skaffe boliger til folk. Det handler om at skabe social tryghed for alle aldersgrupper. Det er det, vi gerne vil. Det kan man selvfølgelig vælge at nøjes med at forholde sig til, når man kommer med – som Marianne Frederik var inde på – ønskelisten til budgettet, hvor VS er stolte af, at de stiller forslag, der vil medføre et større serviceniveau. Ja, men unægtelig også større udgifter, og så er det jo, VS har det lille problem, at de aldrig nogen sinde anviser, hvor bare en femøre til dækning af disse udgifter skal komme fra.

Vi prøver hermed at sige: Vi tager chancen. Vi tror på, at den faste forbindelse giver muligheder, muligheder, som kræver beslutninger herinde, for at de kan blive fulgt op og blive til gavn for København. Det er en chance og en udfordring. Så kan man vælge at være grædekonne og sige: Det tør vi ikke.

Det har lidt at gøre med den tryghed, jeg var inde på i første runde. Man kan vælge at sige nej og så gå hjem og glæde sig over, at man i hvert fald ikke har bidraget til noget forkert. Men det har man jo netop, for man har sagt nej til at tage en chance. Hvorfor ikke turde sige ja?

Specielt Ørestadsprojektet er den chance, som har mulighed for at give os et bedre skattegrundlag. Det er beskrevet i betænkningen, selvfølgelig med den usikkerhed der er om det. Vi snakker jo om et projekt, der skal løbe over de næste 20-30 år med en gradvis etablering af et antal arbejdspladser.

Vi har planlægningen tilbage, den planlægning, som i detaljer skal angive, på hvilke områder der skal bygges, med hvilke bebyggelsesprocenter, blandingen af bolig og erhverv m.m., og så forlanger man alligvel fra det mindretals side, der ikke kan præstere noget som helst alternativ . . . (Lars Hutter: Jo, det kan vi) . . . at vi kommer med udførlige prognoser, der næsten på dato skal angive, hvornår vi kan ansætte hvor mange mennesker, og hvor mange af dem, der bor i København. Det kunne jo også være, at nogle af dem kom til at bo i København som følge af de boligmuligheder, Ørestaden og andre områder i byen giver.

Det, der undrer mig, er ikke så meget, at man nægter at se den sammenhæng i øjnene, der er mellem at tage denne chance og dermed at skabe et bedre økonomisk grundlag for at give den bedre service, vi formentlig alle sammen gerne vil give københavnernes. Det undrer mig mere, at man vender sig imod Ørestadsprojektet – selv om jeg godt er klar over, hvorfor man gør det – når man tænker på, at man masser af gange har hørt nogle af de partier, der i dag siger nej og vælger den trygge nej-sigen for ikke at få smuds på hænderne: Hvorfor bliver der aldrig planlagt for hele områder i denne by? Her har vi chancen. Der står i lovforslaget, at der skal ske en helhedsplanlægning, oven i købet efter en arkitektkonkurrence – det plejer disse partier såmænd også at holde sig til – med mulighed for blanding af bolig og erhverv og endda med mulighed for, ud over de nye arbejdspladser, der vil komme, udflytning af eksisterende arbejdspladser fra City. Det er også de partier, der talrige gange har slået os i hovedet og sagt: Det er synd, at livet i den indre by ikke er mere sprudlende, det er synd, at erhvervsmulighederne bliver større på boligernes bekostning.

Jeg forstår det ikke – jo, det gør jeg selvfølgelig, for jeg ved godt, hvad den politiske hensigt er. Det er bare kedeligt, at man ikke vil forholde sig lidt mere til realiteternes verden.

Jeg skal lige nå kort at sige til P. V. Aagesen, at vi ikke kan stemme for hans ændringsforslag om hjælp til haveejerne, ikke fordi vi ikke gerne vil hjælpe dem, det mener jeg er fremgået klart af betænkningen, men ganske

simpelt fordi vi ikke kan påtage os direkte at føre sagsanlæg for dem. Det er staten, der er anlægsmyndighed, og vi er sikre på, at staten også vil behandle haveejere og -lejere således, som de ifølge lovgivningen har krav på.

Må jeg slutte med at sige tak for eventyret til Gunna Starck. Jeg håber, det får en lykkelig udgang, og det vil sige, at de, der tør tage en chance, er i overtal.

Jørgen Tved (P): Jeg skal meget gerne vedgå, at Fælles Kurs er tilhænger af Ørestadsprojektet. Vi synes også, det er rigtigt, at der herfra så hurtigt som muligt bliver sendt nogle signaler ud om, at denne by har behov for arbejdspladser.

Det er ikke nogen ny indstilling, man har i Fælles Kurs. Det er en indstilling, som vi gjorde os til talsmænd for under valgkampen, hvor vi sagde, at vi ville medvirke til, at der i denne by blev skabt noget liv, blev skabt nogle arbejdspladser.

Det er heller ikke nogen ny indstilling, når jeg giver udtryk for, at jeg godt vil være med til at bygge også på Amager Fælled. Jeg blev første gang medlem af denne forsamling i 1973, og også dengang talte jeg varmt for, at der blev skabt nogle boliger på dette område. Der er altså ikke tale om, at Fælles Kurs eller jeg på disse områder har skiftet opfattelse eller standpunkt.

Det er klart, at når man skal gribe ind for at bygge et eller andet sted, står man over for et valg: Skal man nu bevare den natur, der er på denne jomfruelige mark eller dette område, skal man lade det ligge og lade tingene udvikle sig, eller skal man vælge at bygge? Den situation står vi faktisk i altid, når det er et nyt område, man drager ind, f.eks. til en by. Og da erkender jeg, at hensynet til menneskene går forud for hensynet, som andre måtte tage, og beskæftigelsen er for mig at se det største sociale og menneskelige problem, som denne by og dette land har at slås med. Derfor er der ingen tvivl i vores sind om, at hensynet til de arbejdsløse vejer for tungt til, at vi kan lade andre hensyn komme ind her. Det har jeg sagt tidligere, og det skal så være gentaget også ved denne lejlighed. Der skal ikke stikkes noget under stolen med hensyn til vores opfattelse her.

Der er nogle, der siger, at der slet ikke vil komme disse mange arbejdspladser, som der er peget på i lovforslag og i betænkning. Jeg havde nær sagt, at kommer der bare det halve, kommer der bare en tredjedel, vil vi klappe i vores små hænder og sige, at er det en gevinst, en gevinst for dem, der går arbejdsløse. Vi kigger slet ikke på de økonomiske fordele, det kan have for byen, vi tænker på de mennesker, som er ude i arbejdsløshedens forbandelse.

Jeg tror måske heller ikke på, at de helt store arbejdsvælgelser, man har, når det drejer sig om antallet, holder

stik, men det er ikke det, der er det væsentlige. Hver evig eneste arbejdsplads, der bliver skabt i denne by, er en gevinst. Jeg er heller ikke så smalsporet, at jeg siger, at disse arbejdspladser kun vil komme folk til gode, der bor uden for kommunegrænsen. Jamen også for dem, der bor på den anden side af kommunegrænsen, er der et menneskeligt problem, og jeg er under ingen omstændigheder så storsnudet, at jeg vil tillade mig at sige, at de københavnere, der går arbejdsløse, ikke skulle være kvalificeret til nogen af de job, der kan opstå. Jeg synes, det er en uforskammethed at komme med en sådan indstilling til dem, der går arbejdsløse her i byen. 20.000 af dem er tilsluttet a-kassensystemet. Det er altså ikke bare drikfældige personer, eller hvad man nu ellers kan finde på at kalde dem, når man skruer sig helt op.

Som sagt, Fælles Kurs har klart sagt disse ting tidligere, og vi vedgår dem meget gerne.

Jeg vil også godt have lov til at sige, at SF's indstilling i denne sag undrer mig ikke. Naturligvis kan man sige: Vi vil kun have to tredjedel af Ørøstaden eller firefemtedel, og så kan man stå her og trække padden osv. frem og tordne: Det er en katastrofe. Men det er det vel også for dem, der lever syd for Bella Centret.

Jeg forstår det ikke. Hykleri synes jeg er den rette betegnelse for SF's opfattelse i denne sag. (*Lampen lyser*). Jeg kan så ikke nå mere nu.

Jesper Langebæk (K): Overborgmesteren har lige belært mig om, at da embedsmænd ingen chance har for at tage ordet her i salen, er det ikke særlig pænt at udtale sig om, hvad de har gjort og ikke har gjort.

Jeg har selvfølgelig ikke sagt noget om en embedsmand, det kunne jeg ikke finde på at gøre, men det var der andre medlemmer, der gjorde. Til gengæld kunne jeg godt tænke mig at sige noget negativt om en borgmester, der kan svare, og det har jeg gjort. Jeg er både lidt ked af og lidt glad for, at borgmesteren ikke har svaret. Jeg er ked af det for demokratiets skyld, men jeg er sådan set glad på argumenternes vegne, for borgmesteren har jo ikke noget at svare på den lange række af anklager over den måde, han lægger økonomien vedrørende forbindelsen frem på; ellers havde han selvfølgelig gjort det.

Jeg kan ikke tro, at borgmesteren har behov for at lave tekniske tricks og benytte sig af sin særlige position, sådan at han først kommer op og svarer på et tidspunkt, hvor vi andre måske kun har mulighed for en kort bemærkning eller slet ikke kan få ordet.

Men det glæder altså mig at konstatere, at vi igen har argumentationen på vores side, og at borgmesteren ikke kan svare. Det er dog alligevel lidt at gå hjem med.

Lad mig så sige til Peter Martinussen, som kalder os grædekoner og siger, at vi ikke har noget alternativ. Det er jo ikke rigtigt, der er fremlagt masser af alternativer. Lad mig bl.a. nævne det alternativ, som udvalget fik til opgave at kigge på, nemlig bompengene. Det turde man ikke bruge, fordi man var grædekoner og ikke rigtigt troede, at erhverv så ville placere sig i København. Jeg har den helt klare opfattelse, at hvis vi tør tage et miljøstandpunkt her i København, vil der komme gang i byen, og så vil turismen komme. På den måde vil vi udnytte netop det, vi har forstand på. Inden for miljøteknik ligger vi jo på verdensplan.

Vi kan ikke satse på biler, som vi ingen produktion har af, men vi har rent faktisk en hel del produktion på togområdet, så det var det meget mere fjong at satse på. Det er selvfølgelig det, alternativet gør, også ud fra en erhvervsholdning.

Vi kunne også have lavet et udviklingselskab. I det hele taget kunne vi have ladet være med at finde de gamle løsninger frem, der går ud på at hælde beton ud over frugtbar jord, og vi kunne have ladet være med at fortsætte den totalt perspektivløse kamp mellem de ca. 50 kommunale enheder her i hovedstadsområdet, som hver især kører deres erhvervspolitik. Det er klart optimistisk. Det er en tro på, at man kan tale sammen, og det er det, mindretallet står for.

Jeg vil sige til den tavse borgmester, Lars Engberg, at han har efter min bedste overbevisning ikke overholdt § 43 om vådområderne, i og med at han har ladet foretage flere pumpninger på Amager Fælled uden at meddele det til og få det aftalt med Skov- og Naturstyrelsen.

Der blev pumpet på Amager Fælled så sent som den 14. maj, den 15. maj, den 28. maj og den 29. maj, altså så sent som i går. Pumpningerne foregik fra stadsgartnerens materialegård, og vandet blev sendt ud til grøften ved Lossepladsvej, hvorfra det kan ledes ud i havnen.

Under reparation af den overstrømskanal, som går ved Digevej, har man også tømt hele dette overløb ved pumpning. Det var en væsentlig årsag til, at søerne var udtørret sidste år, da denne overløbskanal har direkte forbindelse til det øvrige fælledareal ved hjælp af dræn og huller i cementen. På grund af den udtørring, som skete sidste år, var der flere hundrede andefugle, som fik ødelagt deres kuld.

Reparationsarbejdet er ikke færdiggjort, og vi ved endnu ikke, om man vil fortsætte med pumpningerne. Men også denne pumpning foretog man uden at have aftalt det med Skov- og Naturstyrelsen, og det er ikke lov- efterretteligt.

Endelig fører der fra Fælled en mindst 3 rør ud til den overstrømskanal, og det er heller ikke lovefterretteligt.

... nu lyser lampen, så må jeg desværre vente til næste omgang.

Leif Devald (A): Det skal bare være ganske kort. Nu er prinsesse Birgit Petersen her ikke, men så til hr. Hans Nebel vedrørende biotoperne.

Hans Nebel og hans parti siger: Vi vil gerne have en Ørestad, og i kystområdet syd for Bella Centret tager vi bare regnskoven. Så ironiserer man over, at jeg siger: Hvis nu vi kan blive enige om dette her, kan vi dels flytte en række boliger ind i Ørestaden, dels friholde et stort grønt område helt frem til byen, altså 1.100 m fra denne tålerstol, dels lave en samlet plan for Islands Bryggs.

Så siger man, at hr. Leif Devald, prinsen, kongen eller en gang til for prins Knud, ville flytte nogle søer. Jamen hvor mange biotoper i dette land er ikke menneskeskabt? Vi har rent faktisk, efter hvad jeg har fået oplyst, nogle ganske få klitområder, som er originale, mens resten, og især vores vådområder, er skabt af mennesker. De fleste vådområder i dette land er dannet enten ved tørvegravning eller ved mergelgravning, og derfor er det helt urimeligt at tage det standpunkt. Sig i alt fald, som Birgit Petersen sagde det: Vi vil ikke være med til at etablere en Ørestad på Amager Fælled. Det vil vi gøre et andet sted i eller uden for København. Sig det i stedet for at sige: Vi kan ikke være med til at etablere et erhvervsområde på et gammelt kystområde, men vi vil gerne gøre det, når det er syd for Bella Centret. Det kan jeg ikke forstå noget som helst af. Prøv for pokker at få jeres politik til at hænge sammen!

Det var det eneste, jeg ville sige i denne anden runde, og så mener jeg rent faktisk ikke, vi kan bruge mange flere ord på dette. Tiden må vise, at vi andre har ret.

Borgmester Lars Engberg: I januar 1990 overtog kommunen, i forbindelse med at Hovedstadsrådet blev nedlagt, naturforvaltningsopgaverne, og det omfatter bl.a. pleje og overvågning af kommunens naturområder.

Amager Fælled er et af de vigtigste naturområder i kommunen, og derfor er det meget naturligt, at min afdeling bad om en registrering af fælledens tilstand med henblik på udarbejdelse af en plejeplan, der så skulle forelægges politisk. Det var en registreringsopgave, og den blev givet til konsulentfirmaet Ornis Consult, som afsluttede opgaven i slutningen af november måned 1990.

Det er altså en rapport, en registreringsrapport, bestilt af 4. afdeling. Den blev færdig for længe siden og skulle bruges som grundlag for en plejeplan, som der skal tages politisk stilling til.

Det fremgår af rapportens sammenfatning – det står på side 4 – at oplysningerne om svampe, insekter, padder og krybdyr er et resultat af allerede tilgængelige data. Jeg vil godt citere:

»Der er således ikke udført systematiske undersøgelser af dyrs og planter forekomster og udbredelse på Amager Fælled i umiddelbar relation til denne rapport. Navnlig for padder og krybdyr samt de landlevende insektarter er den nuværende status på Amager usikker, da oplysningerne herom er mangelfulde. Pattedyr behandles slet ikke, da det ikke har været muligt at skaffe oplysninger herom.«

Rapporten er altså en sammenskrivning af eksisterende data. Jeg har kaldt det et litteraturstudie, fordi rapporten faktisk kunne skrives, uden at de, der har skrevet den, satte deres ben på fælleden. Det er ikke, fordi jeg vil beskyldte dem for, at de ikke har gjort det, men den kunne skrives, uden at de havde sat deres ben på fælleden. Det er en sammenfatning, sammenskrivning, af allerede tilgængelig og kendt viden.

Det er selvfølgelig prisværdigt, at konsulenterne ikke lægger skjul på den udførte rapporterings mangler, som citatet viser, men det må samtidig vække i hvert fald min undren, at forfatterne ikke desto mindre meget skrækkert konkluderer en halv side længere fremme i sammenfatningen, at – og jeg citerer igen:

»Amager Fælled kan på denne baggrund klassificeres som et naturområde af national betydning.«

Det er altså konsulenternes vurdering, at det er af national betydning, vistnok oven i købet af international betydning, men det er jo ikke sikkert, at Skov- og Naturstyrelsen nødvendigvis er enig i den vurdering, og det er heller ikke sikkert, at kommunen vil være enig i den. Det vil imidlertid komme frem i forbindelse med, at magistraten fremsætter en plejeplan, sådan som den skal i henhold til naturfredningsloven.

Sammenfatningen omtaler også de meget omdiskuterede vådområder på Fælleden. Det hedder herom – jeg citerer:

»I de senere år har en tiltagende udtørring af de våde områder og tilgroning af de tørre dele fundet sted. Hvis denne udvikling fortsætter, vil den på længere sigt udgøre en trussel mod områdets naturværdier. Denne trussel bør imødegås med aktiv naturpleje.«

På almindelig dansk står der, at søerne er ved at afgå ved en naturlig død, og at mennesket må gribe ind. Det er altså ikke planerne om Ørestaden, som er den største trussel, men naturens egen udvikling. Man kan faktisk sige, at loven om Ørestaden er en redningsplanke til de nødstedte vådområder, fordi det netop af loveteksten fremgår, at søerne skal bevares, og at det skal ske i harmoni med områdets fremtidige anvendelse til såvel byformål som rekreative formål.

Når Hans Nebel derfor beder om en garanti, kan jeg sige, at den allerede ligger i, at hvis eller når Ørestadsforslaget bliver vedtaget, står der deri, at vi skal bevare dis-

se områder. Det gør vi naturligvis, og til den ende vil kommunen udarbejde en plejeplan, som naturligvis bliver forelagt Borgerrepræsentationen til politisk behandling.

Martin Günter fra SF, som også er formand for forsamlingen, har været fremme med et synspunkt om, at det er utilstedeligt, at magistraten forholder Borgerrepræsentationen oplysninger, og han sigter til den rapport, vi taler om her, Ornis Consults rapport.

Jeg vil godt sige, at konsekvensen af Martin Günters synspunkt er, at vi for formentlig hvert eneste punkt på dagsordenen her i Borgerrepræsentationen skal køre noget, der ligner en halv lastbil ud til hvert enkelt medlem. Det er klart, at der for hvert eneste punkt er utallige dokumenter. Hvert eneste punkt har en historie, som måske er 100- eller 200-årig. Naturligvis foregår der fra magistratens side en sortering, en sammenfatning og en beskrivelse af den viden, der findes om de enkelte ting, med henblik på en relevant politisk behandling af sagen ...

2. næstformand (Bodil Jensen): Taletiden er udløbet, borgmester Lars Engberg. Der er mulighed for at komme igen i tredje runde.

P. V. Aagesen (UP): Det har været fantastisk interessante debatter, vi har haft om disse sager, også i udvalget. Hvor har vi dog fået mange ting at vide om stort og småt, og hvor det passer alt sammen, men hvor er det dog svært at få det til at passe ind i hinanden, ind i helheden.

Når jeg tænker lidt tilbage, kan jeg huske, at man sagde: København er udbygget. Vi har ikke flere byggegrunde. Jeg kan ikke huske, hvornår det var, man sagde det, men jeg husker det.

Nu står medlemmer af denne forsamling og siger: Vi har masser af byggegrunde. Vi har grunde inde i den gamle bydel, vi har grunde liggende her og dér, der ikke er udnyttet, vi har hele havnefronten, og vi har nu hele Ørestadsområdet. Pragtfuldt, nu er der ved at ske noget i København, nu er der plads, og nu kan de komme både fra syd og nord og få deres problemer løst i København, i Københavns Kommune, ikke ude hos hr. Kaalund eller hos hr. Feldvoss, ikke inde på Christiansborg, nej, Københavns Kommune, Københavns overborgmester, Københavns Borgerrepræsentation sidder med nøglen til den virkelige udvikling i dette område. Og det er jeg med til at planlægge. Det er jo pragtfuldt. Mine efterkommere vil gå til min grav og sige: Tak, fordi du stemte for, at der kom gang i dette område.

Det gamle ønske om, at Danmark omfattede Skåne, Halland og Blekinge er ved at gå i opfyldelse. Nej, hvor bliver vi store! Nej, hvor bliver vi stærke!

Hvem var det, der sagde, at vi ikke kunne yde Hamborg konkurrence? Jo, det kan vi, og vi får hele Østtyskland, hele Polen og de baltiske randstater som vores område at virke i. Derfor skal vi have en bro, en vej og en bro igen, således at vi kan komme af sted med vore lastbiler med alt det gode, vi skal eksportere til disse underudviklede områder. De har ikke banelegeme nok til at kunne modtage alle de varer, som vi vil levere til dem på klods og kredit. Sådan bygger vi jo vort samfund, sådan bygges København: på klods og kredit og forhåbninger, og så må vi så håbe, at alle de gode ønsker går i opfyldelse. Jeg håber det, og jeg stemmer for dette projekt, i håb om at det må gå godt.

Marianne Frederik (Y): Man skal altid lade tiden gå lidt, så kommer sandheden frem.

Peter Martinussen siger: Vi skal bare tage chancen. Det er ligesom at spille på roulette eller købe aktier og obligationer: Bare tag chancen, så må vi se, hvordan vi kommer ud af det.

Det er lige akkurat den vej, Socialdemokratiet går nu. De er røget med på den liberale politik.

Peter Martinussen siger, at VS altid har en ønskeliste, men ikke har nogen anvisning på, hvor pengene skal komme fra. Jo, det har vi, og det har vi også sagt hver gang. Det er parkeringsafgifter, betalingsring og offentlig produktion. Det er da rigtigt, at det også har været en ændring af udligningsordningerne og penge fra staten. Og tænk, selv socialdemokrater mener, at København har brug for hjælp fra staten. Indrøm bare, at Ørestaden ikke kan klare alle problemerne, det er også nødvendigt at ændre udligningsordningerne og bloktilskuddene til fordel for København.

Jeg vil godt spørge, om Socialdemokratiet ikke vil overveje Niels M. Uldalls forslag om en høring om Ørestaden, når det nu ligger sådan, at forslaget ikke bliver hastet igennem i Folketinget, og det er tvivlsomt, om det bliver fremsat i samme udformning efter sommerferien.

Det er jo sådan, at når man har vedtaget et lokalplanforslag her i kommunen – og det kan vedrøre en nok så lille huludefyldning – kommer det til høring i 2-3 måneder, men når det er en så stor sag som Ørestaden, skal den overhovedet ikke til høring, og der er ingen begrundelse for, hvorfor den ikke skal det.

Det var jo oprindeligt en stor fredningssag, som Naturfredningsforeningen og Friluftsrådet kørte på i masser af år, og som de endte med at indgå et kompromis bl.a. med Københavns Kommune om. Lige pludselig dropper København så aftalen, og nu har Naturfredningsforeningen så igen forsøgt at rejse en fredningssag for området. Jeg synes, vi skal indgå i dette spil om naturfredning og sende Ørestaden til høring.

Peter Martinussen siger, at Ørestaden er en helhedsplan. Hvori ligger helheden? Det bliver jo betragtet som et stykke bar jord, hvor man kan placere noget erhverv. I planen ligger, at det skal være arkitektonisk flot, og derfor skal der være en arkitektkonkurrence, men i en helhedsplan lægger jeg, at man også ser på, hvor området ligger, i hvilken større bydel det ligger, hvad der nu er af boliger og arbejdspladser, og hvad der er af kulturelle og sociale institutioner og aktiviteter. Altså: Hvad er der behov for i det område? Det vil jeg vove at påstå at planen overhovedet ikke tager hensyn til.

Lars Engberg og Leif Devald var også inde på, at Amager Fælled er et produkt af menneskers virke, og det er da rigtigt, for mennesker kan ikke undgå at lave indgreb i naturen, hvis ikke de vil leve som dyr. Men nu er det sådan, at det stykke Amager Fælled, vi har derude, i dag bliver brugt som rekreativt område, og vi kan lide dette område. Det lå jo også i fredningssagen, at der skulle laves en plejeordning, og derfor passer det ikke, at Ørestaden er en bedre garanti for, at området bliver bevaret, end den oprindeligt foreslåede fredning. Det eneste, der står, er, at søerne bliver bevaret.

Jørgen Tved siger, at han går ind for Ørestaden af hensyn til de arbejdsløse, men som vi har sagt flere gange, og som Jesper Langebæk også har været inde på det, er der mange andre muligheder for at skabe arbejde i denne by. Vi har bestemt ikke sagt - og jeg ved ikke, om der er andre, der har gjort det - at de arbejdsløse i København er drikkældige personer. Der er masser af arbejdsløse i dag, som kan gå i gang med et arbejde, hvis vi bare giver dem mulighed for det, men Ørestaden gør det altså ikke.

Niels M. Uldall (UP): Jeg vil gerne gøre nogle enkelte bemærkninger om Ørestaden, som jeg ikke nåede i første omgang, og de vedrører fredningssagen, som har været nævnt i et par tilfælde af Marianne Frederik. Det er som bekendt en fredningssag, der er rejst af Danmarks Naturfredningsforening med Friluftsrådet som biintervenient.

Tirsdag den 28. maj kl. 16 blev der holdt et offentligt møde i området, sådan som det foreskrives i naturfredningsloven, og da er det sådan, at den, der rejser sagen, skal indkalde ejerne og myndighederne samt andre interesserede. Man må jo nok sige, at Københavns Kommune er ejer, idet der jo er tale om et sameje mellem staten og Københavns Kommune, og Københavns Kommune må vel også siges at være en slags myndighed, så længe der bare er lidt myndighed tilbage i Københavns Kommune.

Endelig er der »andre interesserede«, og det må vel også være Københavns Kommune, da den trods alt re-

præsenterer nogle vælgerinteresser både på Amager og i København.

Der var altså 3 gode grunde til, at Københavns Kommune mødte op, men det gjorde den ikke. Der var kun én uofficiel repræsentant til stede for Københavns Kommune, og det var min ringhed. Jeg sagde, hvad jeg mente om disse ting, og så fik jeg i øvrigt at vide, at ved Danmarks Naturfredningsforenings mange møder ude omkring mødte der altid kommunale myndigheder op, så det var ganske usædvanligt, at Københavns Kommune ikke havde været til stede. Jeg spurgte: Er man lovligt varslet? Ja, blev der svaret, man er lovligt varslet.

Så vil jeg gerne sige en ting mere om Ørestad, og det er foranlediget af borgmesteren for magistratens 4. afdeling. Hvis min høresnegl ellers fungerer, så blev der sagt - citat:

»Ørestaden er en redningsplan for vådområderne.«

Det kan jeg ikke se passer. Jeg sagde i mit første indlæg, at i det omfang man flytter et vådområde, er det ikke mere det samme, bl.a. fordi de økologiske forhold omkring vådområdet ikke er tilstrækkelige for fuglene. Det er ikke nok, at der er fisk i søen, hele området skal være der, og det kan man ikke sådan flytte. Mindst det ene af vådområderne skal jo flyttes, idet den omtalte Ørestadsboulevard skal gå lige hen over de kvækkende frøer, hvis ikke Ole Hentzen da har hentet dem forinden. Det passer altså heller ikke.

Så må jeg indrømme, at der var noget, jeg ikke forstod. Der blev sagt, at man jo ikke kan sende materiale i lastvogne ud til medlemmerne. Jeg vil gerne sige, at vi har i massevis af år haft den praksis i Borgerrepræsentationen, at i borgerrepræsentanternes læseværelse er alt tilgængeligt materiale fremlagt i sagerne. Den eneste, der har sjoflet det, er borgmesteren for 2. afdeling, der konsekvent har censureret sit materiale. Alle andre borgmestre - også de socialdemokratiske - overlader til borgerrepræsentanterne selv at finde ud af, hvad der er væsentligt og uvæsentligt. Det skal bare ligge fremme i sagsmappen, og så skal der ikke sendes nogen lastbil ud. Sådan!

Så vil jeg lige sige til min gode ven P. V. Aagesen, der siger, at en høring må siges at være overflødig, fordi der har været høringer herinde, at det har der jo ikke. Der har netop ikke været tale om en offentlig høring, og jeg tror ikke, pressen refererer dette her ret meget. Hele tiden kommer der nye oplysninger frem. Forleden kom der endda en rapport herinde fra København. Der kommer ustandselig rapporter. Det er kun 4 uger siden borgmesteren for 5. afdeling kom med en om Amager Strand. Der kommer dagligt biologirapporter, som gode journalister og ikke det offentlige støver op. Derfor skal vi na-

turligvis have en høring, hvis vi ikke skal tages på sengen.

Så lovede jeg i mit første indlæg, at jeg ville gøre et par yderligere kommentarer til Øresundsbroen.

For det første mener jeg, vi skal have en folkeafstemning, og det blev lovet af Ole Løvig Simonsen i Højlands Forsamlingshus, idet han sagde: Men det kan vel ikke være en folketingsopgave at lave den folkeafstemning, for hvad med det jyske område? Dertil kan jeg sige, at de, der har skrevet mest imod Øresundsbroen, er faktisk venstreborgmestrene oppe fra Nordjylland, og de siger, at en Øresundsbro og senere en bro over Fehmernbælt vil betyde en skævvridning af Danmark.

Jeg vil i øvrigt, som jeg sagde under 1. behandling for 14 dage siden, meddele, at dette skader både miljøet og trafikken. Nu lyser den røde lampe, så jeg må vente med at gå mere i detaljer til tredje runde.

(Kort bemærkning).

Borgmester Lars Engberg: Om det er en halv lastvogn eller mindre, skal jeg selvfølgelig ikke kunne sige, men jeg bruger det som et billede på, at en hvilken som helst sag herinde, også denne sag, har sådanne stabler af papirer, at der naturligvis må foregå en sortering af, hvad der skal videre til Borgerrepræsentationen.

Jeg er godt klar over, så det behøver Niels M. Uldall ikke at belære mig om, at der er flere forskellige måder at orientere borgerrepræsentanterne på. Man kan sende materialet ud sammen med sagen direkte til borgerrepræsentanterne, man kan lægge det op på bordet bagved, man kan lægge det op i læseværelset, og der er mangfoldige andre måder. Man kan også nøjes med at orientere nogle af borgerrepræsentanterne, f.eks. de pågældende udvalgsmedlemmer. Der er altså utroligt mange måder at gøre det på.

Jeg siger bare, at min vurdering af denne rapport var, da den kom, at den ikke var specielt interessant, fordi det var et litteraturstudie. Der var ikke noget nyt i den. Det er ikke en kritik af konsulentfirmaet, for det var jo det, vi bad dem om at lave, det skal lige siges. Men der var ikke noget specielt interessant eller nyt i sagen. Det var min vurdering dengang, og det er i øvrigt stadig min vurdering. Når den er kommet ud nu, er det naturligvis, fordi der er nogle, der har bedt om at få den, men det er stadig væk min vurdering, at den er uendelig uinteressant for den diskussion, vi har for øjeblikket. Det er en oprensning af, hvilke planter og dyr der er derude.

Jeg tror i øvrigt, at man, i hvert fald på landet i Danmark, hvor som helst kan tage 1 ha eller 2, og så kan man lave 50 sider med en beskrivelse af, hvad der er af dyre- og planteliv. Det synes jeg er helt fint, men det gør det ikke specielt interessant i denne diskussion.

(Kort bemærkning).

Niels M. Uldall(UP): Borgmesteren siger, at der er flere forskellige måder at gøre dette her på. Formanden for Borgerrepræsentationen har foretaget en nyskabelse, hvorefter alle de ting, der før blev delt ud på pladserne, nu lægges ovre på bordet bagved, men forudsætningen er naturligvis, som formanden for Borgerrepræsentationen så rigtigt sagde det, at man laver en skrivelse, hvori der står alt, hvad der kan være der. Borgmesteren kan altså ikke forvente, at vi skal kunne efterlyse noget materiale, når vi ikke ved, det er der.

Så blev der sagt, at det var et skriftligt arbejde. Jeg ønsker ikke at bruge min tid på at sidde og læse bøger om arealet derude, når der foreligger andre ting. Hvis det var blevet meddelt, at det og det materiale findes, eller at det var blevet lagt ned på læseværelset, er det i orden.

Jeg vil gerne udnævne hr. Hans Nebel til denne forsamlings Målgret. Det er ham, der som privatdetektiv er gået ned i dette her og har fået denne rapport frem, og det er jeg Hans Nebel inderligt taknemlig for. Ellers er sandheden den, at den ikke var kommet frem, og sikke en masse diskussion, vi så havde haft på grundlag af det. Det viser jo i virkeligheden, at den ikke har været overflødig.

Man kan finde vådområder ude omkring, hvor der hverken er sjældne planter eller sjældne dyr, men det har vi jo set, at der er her, så det er noget andet end 2 ha almindelig fædrelandsjord.

2. næstformand (Bodil Jensen): Det var ikke præcis en kort bemærkning, hr. Niels M. Uldall havde denne gang.

Overborgmesteren (Jens Kramer Mikkelsen): Det kunne jo være interessant at høre, Niels M. Uldall, om materialet, der enten ligger ovre på bordet bagved eller bliver omdelt på pladserne, giver anledning til for Niels M. Uldall at revurdere sin opfattelse.

Der ligger fra mig i dag en skrivelse bilagt trafikministerens brev til Folketingets Trafikudvalg, og det går jeg ud fra naturligvis også giver nogle konsekvenser for Niels M. Uldalls opfattelse.

Der er nogle, der siger, at der ikke er debat om disse sager. Der er ikke debat i Borgerrepræsentationen, der er ikke debat ude i befolkningen, der er ikke debat i medierne, beslutningsgrundlaget er uklart osv. osv.

Der har efter min opfattelse været en omfattende debat. Jeg har deltaget i adskillige møder, og alle, tror jeg, har debatteret dette rundt omkring ved arrangementer i byen. De, der vil læse Borgerrepræsentationens forhandlinger fra dette møde, og sammenligne dem med forhandlingerne ved 1. behandling af disse sager, tror jeg ikke vil være i stand til at se forskel på, hvad der er blevet

sagt ved de to lejligheder – med én undtagelse, og det er Gunna Starck, over for hvem jeg godt vil kvittere for en helt anden tone og en helt anden form. Jeg må indrømme, at jeg havde ikke tiltroet Gunna Starck en sådan næsten lyrisk evne, og det synes jeg lover godt for kommende debatter. (*Gunna Starck: Du kan bare vente dig!*).

Man kunne fristes til at stille Gunna Starck et spørgsmål, og det gælder for så vidt også Lars Hutter, der kalder dette for blålys. Broen er blålys, Ørestadsprojektet er blålys, projekterne rundt omkring i byen er blålys.

Hvis jeg forstod Gunna Starcks historie ret, karakteriseredes det nærmest som »Kejsersens nye klæder«. Det er skarpsindigt, må jeg indrømme. Men hvis det er »Kejsersens nye klæder«, hvis det er blålys, hvis der ikke sker noget, så kommer der ikke nogen byggekraner op at stå, og der kommer ikke nogen mennesker i beskæftigelse, men der kommer altså heller ikke noget af alt dette grimme og uhyggelige byggeri, som man ikke bryder sig om. Hvis hverken en fast forbindelse eller Ørestaden bliver til noget, så generer de heller ikke nogen trafik, og hvis de andre projekter heller ikke bliver til noget, hvis det er blålys, hvis det er »Kejsersens nye klæder«, kunne man næsten fristes til at spørge: Hvad er så problemet?

Der vil være nogle økonomiske konsekvenser for så vidt angår de arealer, som vi ejer, men principielt kunne vi godt sige, at vi da var ligeglade med, om byggerier på private grunde så ikke blev til noget, for vi har ikke nogen risiko i den forbindelse. Det er klart, at for Ørestadsprojektet ville det have nogle konsekvenser på grund af den kobling, der er mellem erhvervsudvikling, erhvervsbyggeri og infrastruktur og så den økonomiske risiko, der – erkendt – er der, men det er en risiko, som vi efter min opfattelse bør løbe sammen med staten, fordi vi tror på projektet.

Det er for så vidt det eneste punkt, jeg kunne forstå at der var nogen der kunne være bekymret for hvad angår økonomien, men det fremføres jo af partier, der normalt ikke plejer at lade sig anfægte af de økonomiske konsekvenser af de forslag, de selv stiller.

Så har både Marianne Frederik og Niels M. Uldall spurgt, hvorfor kommunen ikke var repræsenteret på det offentlige møde forleden.

Jeg vil da godt sige for mit vedkommende, at jeg vurderede dette møde for det første som en formel start på den fredningsproces, som de to organisationer ønsker at køre, og for det andet som et af mange møder i den politiske proces, hvoraf det, der foregår her, er en anden proces, og det, der foregår i Folketinget, er en tredje proces.

Så er der flere, der har været inde på det spørgsmål – og det gjaldt for så vidt også sidste gang – hvorfor vi skal muliggøre et byggeri af dette omfang, når der står i hundredtusindvis af kvadratmeter, en million, ja, jeg tror

endda, der var en, der sagde flere millioner kvadratmeter ledige erhvervsarealer i hovedstadsområdet.

Jeg tror, vi har karakteriseret, hvor de arealer er. I København er det fortrinsvis etageareal til industri og naturligvis også kontoretagearealer. Nauticon, som er et af de byggerier, der har været fremhævet . . . (*Niels M. Uldall*). Så morsomt er det ikke, Niels M. Uldall. Nauticon, som er et af de eksempler, der har været fremhævet, er – og det har flere misforstået – ikke kontorbyggeri. Det er udlagt til let industri og lign. og ikke til kontorer i traditionel forstand.

Jeg vender tilbage i næste runde.

Birgit Petersen (F): Nu taler borgmester Lars Engberg så meget om de plejeplaner, der skal udarbejdes for Fælleden, og jeg er da også overbevist om, at hvis borgmester Lars Engberg og hans parti ikke når at skifte mening om Øresundsforbindelsen og Amager Fælled, så får borgmesteren jo også behov for at udarbejde en plejeplan for de socialdemokratiske miljøtømmere. Men den sag bekymrer dem åbenbart ikke så meget.

Vi ved jo herinde, at Folketinget ikke vedtager en lov om Ørestad i denne omgang, og vi ved også, at hvis den overhovedet bliver genfremsat i sin nuværende form, sker det ikke før engang til efteråret, og derfor kan jeg ikke forstå det hastværk, som Socialdemokratiet har i forhold til at agere som et halehæng for den borgerlige regering med hensyn til dette lovforslag. Vi har faktisk flere måneder til herinde at diskutere os frem til en model, som tager et rimeligt hensyn til især naturen.

Jeg vil godt stille Socialdemokratiet og Leif Devald et spørgsmål, og det er ikke sikkert, han skal svare mig i aften, for jeg kunne godt forestille mig, at han måske ville tænke lidt grundigt over det, så han ikke bare kommer med en af sine sædvanlige hurtige bemærkninger. Det er altid os andre, især SF, der skal forklare, hvorfor vi mener, at den del af Ørestaden, der skal placeres på Amager Fælled er en dårlig idé, i hvert fald hvad angår den østlige del.

Jeg beder kun om 3 gode grunde til, at en del af Ørestaden skal placeres på den østlige del af Amager Fælled. Det er stadig væk ikke mere end disse få år siden man i regionplanen fastsatte spillereglerne for, hvad der skal ske både på Vestamager og på Amager Fælled, og dengang syntes man, det var en fantastisk god idé at udlægge et areal syd for Bella Centret til forskellige erhvervsinstitutioner og internationale institutioner, der kunne agere sammen med Bella Centret som det store kongrescenter, det er. Dengang havde man ikke behov for overhovedet at bruge noget af Amager Fælled. Dengang havde man behov for at få lagt noget byggeri ud på Amager Fælleds vestlige del for at understøtte bydelen

Islands Brygge, som er underforsynet med både boliger og især institutioner.

Jeg beder altså Leif Devald og Socialdemokratiet – og Leif Devald må meget gerne tænke over det – om bare 3 gode grunde til, at man vil placere byggeri på Amager Fælleds østlige del?

Formanden (Martin Günter): Leif Devald har ikke tænkt sig at tænke over det, han vil hellere have en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Leif Devald (A): Frk. Birgit Petersen, det er der tænkt længe over, og det er også sagt tidligere i debatten her.

Den ene grund til, at vi ønsker, at den østlige del af Amager Fælled skal indgå i Ørestadsprojektet, er, at Ørestaden skal gå helt frem til centrum, og Birgit Petersen ved også udmærket godt som byplanlægger – man må jo tage hendes Borgerrepræsentantkasket af i dag – at det er vigtigt for Ørestaden, at den går fra centrum og ud, ikke at vi får et eller andet lille cityområde. Det var den ene grund.

Den anden grund er, at vi kan få fjernet boligglomerne på den øvrige del af Amager Fælled.

Og den tredje, hvis vi nu skal finde 3, er, at vi kan sikre, at der bliver et grønt område frem til Njalsgade.

Jeg håber, at frk. Birgit Petersen har noteret sig disse grunde og øver sig på dem, så hun kan dem til næste gang.

(Kort bemærkning).

Ole Hentzen (C): Jeg skal prøve at gøre det kortere end Leif Devald.

Der er masser af grunde, og jeg skal da gerne komme med 3 for vores vedkommende: Der er tomt derude, der er grønt, og der bliver dejligt, når der bliver bebygget.

Gunnel Starck (Y): Jeg skal ærligt indrømme over for overborgmesteren, at da jeg skrev mit lille eventyr eller lavede lidt om på H. C. Andersens, havde jeg sådan set overvejet at fortælle en anden historie, nemlig den om overborgmesteren, der tumler rundt ude i ørkenen, og hver gang han kommer til en oase, har Thor Pedersen tømt brønden, så der ikke er noget i den. Overborgmesteren og hans følge bliver mere og mere tørstige, og til sidst ser de nogle luftspejlinger ude i horisonten med broer og motorveje, Ørestad og tårne og diller-daller. Overborgmesteren bliver simpelt hen så glad, at han kaster sig derudad, men halvdelen af følget omkommer, simpelt hen fordi de ikke kan se det, og de har derfor ikke den gejst, som gør, at de når helt frem til horisonten og opdager, at det er et fata morgana. De ligger strøet rundt i ørkenen, døde af tørst, men dødeligt loyale over

for overborgmesterens fata morgana. Overborgmesteren når imidlertid frem, men så opdager han, at den bro, han griber ud efter, ikke er der, og at de smukke arkitekttegnede huse, han vil løbe ind i, heller ikke er der, så til sidst råber han bare, at det er Thor Pedersens skyld det hele. Men den historie kunne jeg altså ikke nænne at fortælle.

En af grundene til, at jeg bliver ved med at sige disse ting, er måske, at jeg ikke er determinist, jeg er ikke religiøs, og jeg tror ikke på, at fremtiden er bestemt én gang for alle. Det lyder, som om overborgmesteren tror det, når han siger: Jamen når det ikke bliver til noget, hvad er så problemet? Hvorefter han opregner det ene problem efter det andet.

Der er lige det med den halvanden milliard, vi kan komme i klemme med, der er lige det med miljøet, bunden kan også godt gå ud af markedet på grund af alt det, der står tomt, og der er da også nogle kontorlokaler osv., og så har han stort set nævnt præcis de problemer, som vi har fremført herinde.

Jeg synes, det svarer til, at man sætter en bistandsklient til at satse hele bistanden på Lykkelotto, i håb om at det vil give den store gevinst – her altså i form af Ørestaden. Jeg mener ikke, at overborgmesteren overhovedet har argumenteret for, hvad der ikke er problemer. Vi har da ret i, at det er os, der hele tiden skal sige, at der er problemer, og spørge: Hvad er lykken ved det?

Jeg må indrømme, at jeg grinede, da jeg så udvalgsbetænkningerne. Jeg synes, det er utroligt, at man deri overhovedet tillader sig at skrive, hvad skatteprovenuet vil blive i 1996. Det er jo noget, man har stået og trukket i en automat, for hvem i himlens navn kan vide det?

Man tillader sig oven i købet at lave beregninger over, hvor mange der får arbejde, og også hvor mange af dem, der er københavnere. Det er der da ikke nogen, der overhovedet kan forudsige. Det er åbenbart den slags prognoser, man har baseret sit luftige projekt på.

Jeg synes hellere, overborgmesteren skulle satse på det, han nu *harsat* i gang, i stedet for at kassere det og så køre løs med sin Ørestad.

Jeg har lige et par bemærkninger mere.

Jeg forstod godt, hvorfor Jørgen Tved ikke snakkede om Ørestaden, da han var heroppe. Det var, fordi dem, han talte til, ikke gik ind for den, og så ville han ikke sige, at han gik ind for den. Hvordan man kan gå ind for Ørestaden, men ikke for broen, har jeg imidlertid stadig væk ikke begrebet.

Jeg har stadig væk heller ikke begrebet – uanset hvad Jørgen Tved siger – hvad det er for nogle arbejdspladser, han mener at kunne se derude. De folk, der er arbejdsløse i København i dag, skal jo vente i 10–20–30 år, før der overhovedet kommer en arbejdsplads, som så ikke engang nødvendigvis er til en københavnere.

Det er da at stikke folk blå i øjnene at sige: Vi går ind for dette, fordi vi holder med jer, venner, I skal have arbejde. Se hellere at få sat noget i gang her og nu; noget, der kan lade sig realisere, noget som folk kan se de har gavn af, i stedet for at satse på et eller andet luftigt arkitekteregnet projekt, som ligger 10-20-30 år ud i fremtiden.

Så vil jeg bare sige til Niels M. Uldall, at jeg har selvfølgelig meget sympati for alt det, han står og siger, og jeg kan også godt forstå, at han er meget forarget over, at Lars Engberg har holdt denne rapport tilbage, men jeg vil gerne lige minde om, hvem der sørgede for, at det var Lars Engberg, der kom til at sidde som borgmester for magistratens 4. afdeling.

Hans Nebel (F): Jeg skal da takke borgmestrene, fordi de nu er kommet herop, men jeg synes, det er beskæmmende, at vi skal langt hen i anden runde, inden de overhovedet kommer herop og siger noget om alt det, der er fremført. Vi har kørt en hel første runde og en halv anden runde, inden de siger noget.

Så vil jeg sige til borgmester Lars Engberg, at i stedet for hans tamme selvforsvar for noget, der ikke kan forsvares, ville jeg have foretrukket at få svar på de, synes jeg, gode, konkrete, kontante spørgsmål, som Jesper Langebæk stillede heroppe vedrørende det, vi står og snakker om her. Det synes jeg borgmesteren burde have svaret på, og det synes jeg stadig væk han bør gå op og svare på. Lad os dog få det frem. Hvorfor bliver der pumpet nu? Det kunne jeg da nok lide at vide.

Jeg ved, at for et år siden var det skandaløst derude, og der er også noget med, at man kan lide ved nogle skodder, og så er der pludselig ikke så høj en vandstand alligevel.

Så står Leif Devald her og taler om, at man også har biotoper andre steder i landet, og at man også kan have en biotop et andet sted end lige dér, hvor den er nu.

Hvor ynkeligt, for det er vel lige netop den forskel, vi snakker om: En biotop af en eller anden slags contra den, som gør dette til et nationalt, ja et internationalt værdifuldt område, nemlig at der ikke bare er en enkelt biotop, men et sammenhængende økologisk system, som er værd at bevare. Hvis man slår det i stykker nu ved at putte bygninger og andet ind og begynde at regulere og lave firkantede søer, sådan som vi har set det på tegninger, har man for altid ødelagt det, der har ligget dér siden stenalderen og været et naturområde, som det har taget århundreder at bygge op. Det vil man bare skalte og valte med, og så kommer man herop og snakker om biotoper.

Så vil jeg lige gøre det færdigt, som jeg var i gang med før med hensyn til nogle af de »at«'er, vi foreslår, og vi

håber, at folk herinde vil bruge deres hoveder i stedet for at tage partihensyn, f.eks. når det gælder sådan noget som kviksølv.

Den løsning, der er peget på i forbindelse med Øresundsforbindelsen over Kalvebodløbet, har sådan en underlig snoning for det første, og dernæst har man tænkt sig at ville lade sluserne stå åbne. De, der ved bare en smule om de hundreder af kilo kviksølv, som vi har liggende i Københavns Havn som resultat af Sojakagens arbejde gennem nogle år, ved, at hver gang man lukker slusen op for en gennemsejling nu, så smutter der en lille smule kviksølv ud, og hvert år er det, så vidt jeg husker, 10-13 kg kviksølv, der smutter ud, ved at der en gang imellem bliver lukket op for nogle sluser. Hvad betyder det? Hele området rundt om København er forurenet med kviksølv, så ikke engang fiskerne kan fiske her. Fiskene er så forurenet af kviksølv, at de vil være sundhedsfarlige for os at spise. Og så kommer man med et forslag om, at sluserne skal stå åben for at nævne en enkelt ting.

En anden ting er Middelgrunden, hvor man har et depot liggende. Hvis man begynder at ændre på strømforholdene, sådan som vi har påpeget at der er stor fare for, hvad sker der så med udvaskningen dér? Det vil vi godt foreslå regeringen at den kigger nøjere på og sætter nogle folk, der kan noget om dette, til at kigge på det, så vi kunne undgå det.

Endelig er der det om linieføringen, som beboerne har påpeget under foretrædet for Budgetudvalget. De er grumme kede af de linieføringer, der er foreslået indtil nu. Man har selv foreslået en linieføring gennem Borgmester Christiansens Gade lagt ned i gaden og dækket over, så man kunne undgå en opdeling af det byområde, som i forvejen lider under en manglende sammenhængskraft.

Man kunne undgå en hel masse støj, og man kunne undgå at få ødelagt en hel masse havekolonier og havehuse, som ligger der nu. Man kunne få en løsning, som beboerne selv er kommet med.

Skulle vi ikke give regering og folketing det råd: Lyt dog til de beboere, som bor derude, de har et godt forslag. Skulle det komme til at koste 100 mill. kr. mere, gjorde det så noget, hvis man kunne få en løsning, der lettede deres tilværelse?

Jesper Langebæk (K): Så fik vi da borgmestrene op på talerstolen, men det blev vi desværre ikke meget klogere af.

Overborgmesteren causerede over, at vi nu ikke kunne bruge argumentet med, at der manglede debat om dette emne. Den argumentation synes jeg ligger helt på niveau med trafikminister Kaj Ikasts, idet han præsterede at si-

ge, at der ingen problemer var med miljøet, før man havde virkelig fået mange miljørapporter i Folketinget og regeringen.

Men debat på et uoplyst grundlag og miljørapporter, som omhandler linieføringer og stiller flere spørgsmål, end de besvarer, er nu ikke en belysning af tingene. Man kan ikke måle tingene rent kvantitativt.

Der har ikke fra kritikernes side været snakket om mængden af debat, men der har været snakket om hastværk og om, at beslutningen ikke er ordentligt belyst. Det problem er stadig tilbage efter denne diskussion.

Angående det dårligt belyste, henviser overborgmesteren i sin tale til, at vi, da vi kom her i dag, havde liggende på vores pladser trafikminister Kaj Ikasts svar til Folketinget vedrørende økonomien i en boret togtunnel, og det skulle altså være en belysning.

Nu skete der så det, at jeg rent faktisk havde nået at tilbagevise argumentationen og brugen af tal, områder osv. i dette svar. Det er selvfølgelig noget, jeg har haft folk bl.a. fra Centret for Alternativ Samfundsanalyse, også kaldet CASA, til at hjælpe mig med. De har lavet en anden rapport, som giver en anden økonomi osv.

Vi har ikke fået belyst spørgsmålet her, men der er rejst tvivl om rapporten. Det, der for mig står tilbage, er imidlertid, at en boret togtunnel med mulighed for biltog kun koster 8½ mia. kr., og det er en del under de 17 mia. kr., som vi nu snakker om. Det skulle tilmed være en løsning med en såkaldt cut-and-cover-tunnel. Man graver den altså ned og dækker den til over Amager, og det er miljømæssigt en langt bedre løsning også hvad angår det landbaserede, men det får desværre lov til at stå hen i det uvisse, efter at vi har taget beslutningerne.

Også om vådområderne på Fælleden, som på mange måder er vigtige for det dyre- og planteliv, der er dér, mangler vi en diskussion. Jeg er her på baggrund af nogle københavnere, der går meget op i dette område, kommet med nogle oplysninger om, at der stadig bliver pumpet hver dag.

Jeg ved, at i Budgetudvalget blev der sagt, at der blev pumpet vand ind i området, og det tror mange borgerrepræsentanter der bliver, men det er løgn. Der bliver ikke pumpet vand ind. Der bliver sandsynligvis – det hævder jeg, og det hævder de folk, der går derude – pumpet vand ud af Fælleden. Blev der ikke det, lå der måske meget mere vand, og så havde det været et decideret vådområde. Men det afgørende i denne sag er, at man ikke begynder at lave kunstige indgreb. Vådområderne er ikke fyldt kunstigt op, tværtimod bliver der pumpet fra dem. Man vil sandsynligvis pumpe yderligere vand ind, når ruge-sæsonen er ovre for at holde vådområderne, det skal jeg ikke udelukke, men det afgørende i denne sag er, at det

er ægte vådområder, og hvis der er en bevægelse, er det den, at man pumper vand væk fra dem.

Jeg synes, dette er vigtigt, og det er dumt, at det kommer frem i tredje runde af en vigtig debat om et vigtigt område, biotoper osv. Det er også et af mine argumenter for at sige, at dette er hastebehandlet, og at det er dårligt belyst. Det synes jeg ikke er salen værdigt.

Lars Hntters (UP): Jeg tror, at for dem, som opmærksomt følger debatten, ligger det stjerneklart, at magistraten overhovedet ikke er i stand til at komme med argumenter, der gør den indstilling, de er kommet med til salen, berettiget.

Overborgmester Jens Kramer Mikkelsen har, som jeg tidligere har sagt, anvendt en hvilken som helst lejlighed til over for pressen og over for fjernsyn og radio at fortælle, at problemerne for Københavns Kommune ville blive løst, ved at man bygger Ørestaden og knytter den an til Øresundsbroen. Det er simpelt hen løsningen på krisen i København.

Jeg har gentagne gange, i aften som ved tidligere lejligheder – og jeg synes egentlig meget pænt – anmodet overborgmesteren om at fremlægge bare fligen af en dokumentation for den uhyrlige påstand om, at dette vil løse Københavns Kommunes problemer. Alle, som hørte overborgmesterens svar, kan konstatere, at der aldeles ikke var nogen dokumentation for, at disse planer løser noget som helst, og det er det, jeg kalder for et blålys fra overborgmesterens side. Det, overborgmesteren er involveret i ude på Amager Fælled med Ørestaden og med Øresundsbro, løser ikke noget som helst, og det er det, der er et blålys. Det er desværre ikke et blålys, at københavnere gældsætter sig for milliarder og bygger beton og ødelægger miljø og rekreative arealer ude på Amager. Gid det var så vel. Så havde jeg tiet stille i aften. Men det er et blålys, at dette løser nogen som helst problemer for københavnere. Det bliver kun værre.

Jeg synes også, at det, trafikborgmester Lars Engberg var fremme med, var interessant: Det var ikke et forsøg på at hemmeligholde en rapport. Nej, det var trafikborgmesteren, der havde siddet på sit kontor og vurderet, at denne rapport ikke var særlig vigtig. Selv om hele landet diskuterede Amager Fælled, syntes trafikborgmester Lars Engberg ikke, det var nødvendigt, at Borgerrepræsentationen fik meddelelse om, at der forelå en sådan rapport.

Jeg kunne godt tænke mig at stille det politiske spørgsmål her i salen: Hvis nu SF, De Grønne og Fælles Kurs ikke havde væltet en VS-borgmester og ladet en socialdemokratisk borgmester komme til, havde dette overgreb på demokratiet så fundet sted? Enhver, som husker, hvordan det var i VS-borgmestrenes tid, da man

hyldede åbenhed og demokrati, ved, at det ikke var sket. (*Protester fra salen*). Den politiske pris er – og det har flere af os gjort opmærksom på – at demokratiet ødelægges fra Socialdemokratiets side. Jeg synes derfor, at Hans Nebel fra SF, som har fået denne rapport frem, bør komme herop og konstatere, at det har været en stor fadæse at have Lars Engberg siddende som borgmester i 4. afdeling.

Det er simpelt hen hyklerisk ud over alle grænser, når borgmester Lars Engberg siger, at det ikke var nødvendigt at fremlægge denne rapport, og det viser også nødvendigheden af, at man får en høring om disse spørgsmål. Vi kan ikke have nogle socialdemokratiske pamperer til at sidde og vurdere, hvad der er godt for København, det må københavnernes selv have lov til. Vi vil være fri for disse formyndere med deres particensur og alt det, de har liggende i skuffen efter at have været involveret i hemmelige forhandlinger rundt omkring. Vi må have åbne demokratiske forhold i denne by, og det betyder, at vi skal have en høring, hvortil der skal foreligge alternativer, så københavnernes har mulighed for at tage stilling til udviklingen i København. Det betyder naturligvis også, at man bør have en folkeafstemning. Den sidste opinionsundersøgelse, som jeg omtalte tidligere, siger ganske klart, at københavnernes siger nej til dette her.

Hvorfor er Socialdemokraterne og i øvrigt også De Konservative og de andre borgerlige så formynderiske? Når de påstår, at dette er alle tiders chance for København, hvorfor må københavnernes så ikke få lov til at tage stilling til det? Hvad er det, de er bange for? Ja, det ved vi jo godt. De er bange for det forrygende politiske nederlag, der vil komme, når befolkningen får mulighed for at sige, hvad den mener, nemlig: Skrot alt dette her om Ørestaden og en Øresundsbro?

SF, De Grønne og Fælles Kurs bør konstatere, at dette er et klart eksempel på, hvad der skete, da man smed en VS-borgmester væk og satte en socialdemokratisk partisoldat og pamper med hans particensur ind i 4. afdeling: en knægtelse af demokratiet! (*Fra tilhørerpladserne: Hørt!*).

Formanden (*Martin Günter*): Jeg ved, at den meget klappende mand på tilhørerpladserne er klar over, hvad der skete tidligere i aften, og det samme vil ske igen, hvis der ikke bliver ro. (Kort bemærkning).

Ole Hentzen (C): Der var et medlem, der her på talerstolen citerede noget fra et budgetudvalgsmøde, som en embedsmand havde sagt, og han brugte det udtryk, at det var direkte løgn.

Det mener jeg ganske simpelt ikke kan stå uimodsiget her. Jesper Langebæk sagde, at en embedsmand skulle have sagt, at der ikke pumpes vand væk fra hullerne, og

det må han enten komme herop og trække tilbage, eller også må borgmesteren rejse en sag. Jeg tror, Jesper Langebæk vil bekræfte, at »direkte løgn« var det udtryk, han brugte.

P. V. Aagesen (UP): Der klages over manglende debat og manglende høring, men nu har vi kørt på denne sag i 3 timer, og hvem er det egentlig, vi taler til? Hvem er det, vi taler med? Hinanden. Tilhørerne ville ikke høre, de ville kun larme... (*Protester fra tilhørerpladserne*)... de, der blev smidt ud i første omgang, og de, der risikerer at blive smidt ud i anden omgang, sidder kun og larmer og vil måske ikke høre...

Formanden (*Martin Günter*): P. V. Aagesen skal ikke begynde at kommentere tilhørerne... (*Munterhed på tilhørerpladserne*)... så risikerer vi bare en reaktion fra den anden side.

P. V. Aagesen (UP): Jeg er virkelig taknemlig for, at vi har én fast tilhører: stenografen, som sidder dér og skriver hvert eneste af vore guldkorn ned, således at eftertiden – hvis den da gider læse det – får glæde af alt det, vi har sagt i aften og på forrige møde og på forrige møde igen.

Når det er sagt, vil jeg godt rette en lille misforståelse. Jeg mente i første runde at have tilkendegivet, at jeg ville stille det ændringsforslag til SF's forslag nr. 308/91, at det sidste ord »bevares« blev rettet til »ikke skades«, men jeg har åbenbart glemt at præcisere det. Det er hermed gjort.

Så vil jeg lige sige, at under den debat, vi har ført her i aften, har både hr. Jørgen Tved og hr. Hans Nebel omtalt andre lande, f.eks. hvordan Østrig har haft problemer med biltrafikken og Stockholms byggeri kontra byggeriet i København.

Der er bare det at sige til det, at nok staves Østrig og Øresund med Ø, men i Østrig har man ikke de samme muligheder for at få luftet byerne og landet ud, som vi har her med en konstant vestenvind, og når den ikke blæser så med en østenvind. Det vil sige, at vi aldrig nogen sinde vil få de problemer, man har i Østrig, og derfor er den slags miljøsnak noget vrøvl.

Det næste er, at Stockholm er bygget på klippegrund, og der skal derfor utroligt meget til, for at Stockholms undergrund rystes, mens der ikke skal så meget til, for at Københavns undergrund gør det.

Jeg har vist før sagt noget om, hvordan hr. Hans Nebel overdrev ved at sammenligne en urskov og det naturområde, vi har derude. Jo, vi har vistnok haft det, man kalder for en høring, så det basker.

(Kort bemærkning).

Jesper Langebæk (K): Hr. Ole Hentzen skød mig i skene, at jeg skulle have kritiseret en konkret embedsmand og have refereret fra et udvalg, som jeg ikke selv er medlem af. Det mener jeg er helt forkert. Mit ærinde var at gøre opmærksom på, at der var uoplyste ting i en længere forklaring om hastværk og manglende blotlæggelse af kendsgerningerne, og jeg konstaterede, at der var mange her i salen, der havde den opfattelse – og det var også blevet sagt – at der besluttet blev pumpet vand ind for at skabe vådområder på Fælleden.

Jeg mener ikke, jeg nævnte noget udvalg, og jeg nævnte i hvert fald ikke nogen konkret person, men det kan vi jo se senere.

Mit ærinde – det skal jeg gentage – var at sige, at det er vigtigt, at dette ikke bygger på fejlagtige oplysninger, og mange i denne sal havde jo fået den opfattelse, at man pumpede vand ind for at holde disse områder våde. Det er ikke tilfældet, og det håber jeg nu står helt klart.

(Kort bemærkning).

Gunna Starck (Y): Jeg mener nok, at hr. P. V. Aagesen har misforstået det med Østrig. Det, Østrig klagede over, så vidt jeg forstod den østrigske udsending i morges i Radioavisen, var, at de lastbiler, som vi åbner op for kan køre fra Sverige og sydpå, får Østrig, og de kan ikke leve af, at vi kan lufte København ud. Det bliver de samme lastbiler, som kan køre hele vejen sydpå, medmindre P. V. Aagesen mener, at de skal køre frem og tilbage mellem Fehmern og Gøteborg. Hvis disse lastbiler skal transportere noget ned over passene i Alperne, vil Østrig få dem ned, og det har de ikke lyst til. De vil hellere have det på skinner. Det kan da godt være, at København er mere udluftet end Østrig, men det har ikke noget med sagen at gøre.

(Kort bemærkning).

P. V. Aagesen (UP): Ganske kort. I min anden omgang, tror jeg det var, nævnte jeg, at den lastbiltrafik, der ville få gavn af disse broforbindelser, ville gå over Østtyskland, Polen, ind i det russiske område osv. Jeg har overhovedet ikke nævnt Østrig. Det er gamle skader, og det er skader, man allerede har taget højde for.

Niels M. Uldall (UP): Først en bemærkning til borgmester Lars Engberg.

Jeg fik rapporten ud i går, og jeg må erkende, at jeg simpelt hen ikke har haft tid til at læse den; samtidig er jeg nok ikke eksperten, der kan læse den rigtigt. Men jeg har i mellemtiden fået at vide af folk, som er eksperter på området, og som har læst den, at det ikke passer, at der kun gennemgås litteratur i denne rapport. For så vidt angår insekter og padder og til dels også planter er der tale

om gengivelse af litteraturstudier, mens resten er originalt materiale, hvoraf det vigtigste er en samling af gamle og nye observationer vedrørende fugle, et materiale, der ikke har været publiceret tidligere. Det har hidtil ligget på enkeltblade i Dansk Ornitologisk Forenings arkiv, og her er det suppleret med nye iagttagelser.

Det mest interessante er rapportens konklusion, hvor man videnskabeligt føler sig dækket ind, således at man kan karakterisere Fælleden som et nationalt, ja, et internationalt interessant naturområde.

Overborgmesteren begrundede sit fravær ved høringsen på Amager Universitet arrangeret af Danmarks Naturfredningsforening med, at han havde været til så mange høringer, og at han var blevet inviteret tit. Jeg vil gerne spørge overborgmesteren direkte: Hvilke høringer har overborgmesteren været til? Jeg har lige fået at vide, at Amager Fælleds Venner har inviteret overborgmesteren flere gange, men han har ikke villet komme. Jeg vil gerne høre: Hvilke høringer eller diskussionsmøder tænkte overborgmesteren på?

Det er min teori, at det er ligesom med Ole Løvig Simonsen, der i Højlands Forsamlingshus sagde: Øresundsforbindelsen har da været ude til offentlig høring. Men da vi gik ham på klingen, viste det sig, at det alene var i de socialdemokratiske partiorganisationer. Hvis det er sådan, at overborgmesteren har været til høring i de socialdemokratiske kredsforeninger i København, så gælds' den bare ikke, for så er der ikke tale om offentlige høringer. Derfor vil jeg have at vide, præcis hvad det var for offentlige høringer. Overborgmesteren hentydede 't'!

Så har jeg tidligere sagt, at jeg ville fortælle lidt om nogle af grundene til, at vi skal sige: Denne Øresundsbro kommer ikke os ved.

Inger Marie Bruun-Vierø sagde i sit allerførste indlæg her i dag: Befolkningen vil ikke have den. Og det er jo rigtigt, for befolkningen er vidende om, at de kommer til at betale for den. Selv om der står i anlægsloven, at den ikke kommer de offentlige udgifter ved, fordi den skal brugerfinansieres, ved de, at man har fejlvurderet og fejlberregnet antallet af biler med det resultat, at på et eller andet tidspunkt – der står nemlig også i vedtagelsen af 19. marts, at staten i hvert fald skal gå ind i en garantiordning – vil der komme offentlige penge ind i billedet, præcis som vi ved det for Storebæltsbroens vedkommen. København vil også komme til at betale på grund af de miljøgener, vi får, bl.a. til reovering af vores luftmiljø, til et øget antal hospitalsindlæggelser osv.

Overborgmesteren har tidligere sagt: Jamen DanLinkforbindelsen bliver jo flyttet. Men hvilken værdi har det i virkeligheden? Den flyttes jo bare et andet sted hen. Nu bliver det sydhavnsbefolkningen, der får problemerne.

Endelig har jeg tidligere nævnt, at vandstanden kunstigt bliver sænket af hensyn til tunnelerne på Amager, og det vil sige, at det bliver de københavnske vandreserver, det kommer til at gå ud over. Præcis ligesådan ville det gå, hvis Københavns Universitet fik lov til at bygge 2 bogmagasiner i kælderen ude på Amager, så skal man af hensyn til det trykte materiale sænke grundvandstanden i dele af Ørestaden, og det vil også gå ud over de sparsomme grundvandsressourcer. Desværre er borgmesteren for 5. afdeling her ikke i dag. Jeg ville gerne have haft hende til at supplere dette.

Der er altså mange ting, som er uafklaret, derfor har vi forlangt denne høring, og jeg appellerer i sidste stund til, at vi får en offentlig høring i hvert fald om Ørestadsproblematikken, da der er enighed om, at en sådan høring ikke varetages af staten eller andre offentlige myndigheder.

Overborgmesteren (Jens Kramer Mikkelsen): Jeg ved ikke, hvad det var, Niels M. Uldall mente jeg skulle stå til regnskab for. Hvilke møder jeg deltog i, hvor, hvornår og med hvem? Jeg agter ikke at stå til regnskab over for Niels M. Uldall for, hvilke møder jeg deltager i, men jeg kan bekræfte, at vi ikke har deltaget i de samme møder om Ørestaden. Selvfølgelig har en væsentlig del af de møder, jeg har deltaget i, været i mit parti, vi er jo et stort parti med en levende debat, et problem, som Niels M. Uldall i hvert fald ikke har.

Jeg er glad for igen at kunne kvittere over for Gunna Starck, for jeg synes, at hendes eventyrvalg var ganske godt, i hvert fald i forhold til det ørkenvandringseksempel, som hun alternativt havde. Ellers kunne jeg måske have anbefalet – det er måske lidt plat – Den grimme Ælling, for det eventyr ender jo så smukt.

Så taler Niels M. Uldall om en offentlig høring, og andre har været inde på samme spørgsmål.

Der kommer masser af høringer i forbindelse med den proces, vi indleder nu. Der kommer masser af debat, og masser af beslutninger over en flerårig periode. Nu skal lovforslaget vedtages, og efter min opfattelse skal det vedtages hurtigt, så vi kan komme i gang med at få lavet den internationale arkitektkonkurrence. Derefter skal der udarbejdes kommuneplantillæg og senere lokalplaner. Der bliver masser af høringer, og hvis Niels M. Uldall får lov til at sidde herinde længe nok, vil han også deltage i debatterne her ud over at deltage i debatterne ude i byen, hvor jeg naturligvis også gerne deltager i debatter med Niels M. Uldall.

Der kommer efter min opfattelse en debat af et hidtil uset format om dette spørgsmål de næste mange år, også fordi dette her er en mulighed af et hidtil uset format.

Det, vi har appelleret om, er, at man i Folketinget med en vedtagelse af lovforslaget om Ørestaden får taget en principiel stilling til spørgsmålet, så vi kan komme videre med masser af beslutninger, masser af debat og masser af offentlige høringer.

Jeg har et par bemærkninger til Inger Marie Bruun-Vierø og andre, som har sagt, at Ørestaden ikke giver arbejdspladser til københavnernes.

Den misforståelse vil jeg godt rette. Det kan være, det hænger sammen med, at vi i indstillingen har skrevet, at vi mener, Ørestaden på grund af sin enestående beliggenhed mellem City og lufthavnen vil kunne tiltrække internationale investeringer og internationale virksomheder. Det har altså ikke været tanken, at man skulle komme flyvende langvejs fra til Ørestaden og arbejde. Tanken er naturligvis, at der skal etableres en mængde arbejdspladser for københavnernes og naturligvis også for andre i det storkøbenhavnske område.

Så siger Inger Marie Bruun-Vierø lidt i samme boldgade, at Ørestadsprojektet vil være et grundlæggende brud med planlægningen i regionen. Det har vi jo efterhånden diskuteret nogle gange.

I virkeligheden er det min opfattelse, at med inddragelsen af det område, der ligger nord for Bella Centret, er der i virkeligheden kun tale om et beskedent supplement til de muligheder, som den gældende regionplan giver. Der er ingen grund til at gentage, at det, der opereres med, er et årligt erhvervsbyggeri på 75.000 etagemeter over en længere årrække. Det drejer sig om mindre end 10 pct. af regionens samlede erhvervsbyggeri, og naturligvis er man da også nødt til at gribe den mulighed og regulere sin planlægning i overensstemmelse med – og der er kun tale om en mindre regulering efter min opfattelse – intentionerne i Regionplan 89 på baggrund af den konkrete beslutning om den faste forbindelse, der nu er forestående.

Så siger Inger Marie Bruun-Vierø og også Birgit Petersen, at banerne, som de er angivet i lovforslaget, ikke løser Amagers problemer. Birgit Petersen er jo ellers kommet med mange gode argumenter for Ørestaden både i aften og sidste gang, så jeg vil da betragte hende som en totredjedels måske trefjerdedels Ørestadstilhænger, og når processen går lidt videre fuld tilhænger af Ørestadsprojektet.

Man skal ikke tro, at den tunnelbane, som vi har opereret med i mangfoldige år, men som ikke er kommet, ville være et åbent transportbånd, som man bare kan hoppe ned på. Der er lang afstand mellem de enkelte stationer.

Det handler om at give København en mulighed for erhvervsudvikling og københavnernes mulighed for nogle arbejdspladser og ikke ...

Formanden (Martin Günter): Nu må overborgmesteren afrunde.

Overborgmesteren (Jens Kramer Mikkelsen): Kort sagt er dette en mulighed, som vi bør udnytte for at sikre, at vi overhovedet i København er rustet til de kommende års også internationale konkurrence.

Borgmester Lars Engberg: Der har været megen tale om at pumpe vand til og pumpe vand fra. Jeg skal prøve at rede trådene ud, så godt jeg kan.

Med hensyn til at pumpe vand har det været et spørgsmål om at pumpe vand til Grønjordssøen. Nu skal jeg ikke citere voldsomt fra Budgetudvalget, men det er rigtigt, at der på et spørgsmål blev svaret, at vi havde fyldt vand i Grønjordssøen. Vi havde altså pumpet til. Men efter gentagne spørgsmål endte det med, at magistraten tilkendegav, at man ville undersøge sagen.

Det er så sket, og svaret er rigtigt nok: at der ikke endnu i hvert fald er pumpet vand til Grønjordssøen. Det skyldes, at det vand, som vi kunne pumpe dertil, kommer fra Nordre Landkanal, og det er så salt, at det ville give skadevirkninger på blomster og dyr i og ved Grønjordssøen. Det var altså ikke særlig hensigtsmæssigt.

Nu er der imidlertid lavet en reparation på de sluser, som forbinder Nordre Landkanal med Kalveboderne, så nu sker der ikke længere en utilsigtet indstrømning af saltholdigt havvand i kanalen. Det betyder, at saltindholdet i kanalvandet er nede på et niveau, der gør det forsvarligt at pumpe vand ind i Grønjordssøen, og det vil så også ske i år, når områdets ynglefugle er fløjet af reden.

Denne redogørelse vil naturligvis blive tilsendt Budgetudvalget. Da der i første omgang blev givet forkerte og i anden omgang usikre svar, skylder jeg selvfølgelig Budgetudvalget at komme med det rigtige og det korrekte svar, men det er hermed, provokøret af Jesper Langebæk, givet allerede nu.

Så er der spørgsmålet, om der pumpes ud. Jeg må sige, at utallige gange og senest i dag er embedsmænd ansat på Amager Fælled blevet spurgt, om der pumpes vand ud, og svaret er nej. Men jeg vil da gerne gentage det, som også blev sagt i Budgetudvalget, at når et medlem af Borgerrepræsentationen er så standhaftig og vedholdende i sin påstand, er det klart, at det giver mig anledning til at undersøge sagen endnu en gang. Det skal jeg hermed love, og naturligvis vil det svar, jeg får, tilgå både Jesper Langebæk, Hans Nebel og andre, der har interesseret sig for det – og det er, så vidt jeg kan forstå, hele forsamlingen.

Jørgen Tved (UP): Jeg havde egentlig ikke tænkt mig at deltage mere i debatten, for som jeg startede mit første

indlæg her i aften med at sige, følte jeg, at det var en slags teater eller cirkus, vi deltog i. Beslutningerne var taget, og der ville ikke blive flyttet ret meget, selv om vi måske nok kunne bruge nogle nye argumenter. Men dem har det måske også været småt med.

Jeg har den samme opfattelse som andre, at hele projektet omkring Øresundsforbindelsen bliver hastet igennem, uden at befolkningen får alle argumenter på bordet, og konsekvenserne af denne bro vil vise sig at være en katastrofe og ikke den hjælp, som nogle tror. Det har jeg sagt tidligere, og det har andre sagt tidligere. Nu må vi så lade tiden afgøre, hvem der får ret.

Det, der egentlig provokerede mig til at komme herop igen, var Gunna Starcks indlæg, for hun sagde, at hun ikke forstod, hvad jeg havde sagt. Det behøver ikke at være min skyld, men jeg skal gerne, også af hensyn til andre, der ikke har forstået, hvad jeg sagde, specielt om arbejdspladserne, sige, at jeg har i min tilværelse haft arbejdsløshed så tæt ind på livet, at den for mig er noget meget håndgribeligt og meget alvorligt. Jeg har altså ikke nogen hovski-snovski indstilling over for de arbejdsløse. Jeg ville måske i en anden forsamling og fra en anden talerstol have sagt det på en anden måde, men det er et så alvorligt problem, at det for mig er det væsentlige.

Jeg er heller ikke så snalsporet, at jeg tror, det er et problem, der kun skal løses inden for denne kommunes grænser. Men lad mig af hensyn til dem, der har svært ved at forstå, hvad det drejer sig om, sige, at når man begynder at bygge et hus, så begynder man forneden, og det er fortrinsvis ufaglærte, der i første omgang bliver sat ind. Det er dem, der graver grunden ud, sørger for de første støbninger osv. Så kan man måske klandre mig for at kalde dem ufaglærte, men det er medlemmer af SiD, og det er af dem, der går mange arbejdsløse.

Der er i det materiale, vi har fået, gjort rede for, både hvor mange bygningshåndværkere der går ledige her i byen, og hvor mange man forventer der vil blive sat ind, når man skal til at bygge. Jeg vil godt gentage, hvad jeg har sagt tidligere, at det er ikke sikkert, at vi når disse store måltal, som overborgmesteren taler om, og som forslaget handler om, men blot en beskedent indsats tilfredsstiller mig. Jeg er også klar over, at det strækker sig over en lang årrække, men noget skal der da gøres.

Og så én ting til. Der var en, der sagde – og det tror jeg også var Gunna Starck – at hun ikke kunne forstå, at Fælles Kurs siger nej til broen og ja til Ørestaden. Jamen hvis man spiller skak, skal man da prøve at finde ud af, hvad det næste træk er, modstanderen vil tage, og så skal man naturligvis prøve at flytte sine egne brikker derefter. Også i politik drejer det sig om at vide, hvad vi skal gøre, når denne eller hin situation opstår.

Jeg startede vistnok med at sige i aften, at jeg ikke tror, modstanden mod broen er tilstrækkeligt stærk til at forhindre den, men i Fælles Kurs holder vi ikke op med at blande os i politik, selv om der bliver taget beslutninger, som vi ikke bryder os om. Vi prøver at gå ud fra den virkelighed, der opstår, også når beslutninger, som vi er modstandere af, er taget.

Jeg er helt klar over, at min indstilling til Ørestaden nok ville være en anden, hvis jeg var i tvivl om, at broen kom, men den tror jeg kommer, og derfor siger vi ja til de muligheder, der foreligger.

Må jeg så endelig sige, at jeg vil ikke så gerne diskutere teknik og miljø med P. V. Aagesen, for jeg har en fornemmelse af, at han ikke forstår en pind af, hvad det er, vi siger.

Under forhandlingerne fremsatte 10 medlemmer (Inger Marie Bruun-Vierø, Marianne Frederik, Lars Hutter, Jesper Langebæk, Gunna Starck, Niels M. Uldall, Lis Petersen, Ann-Birgitte Svendsen, Jørgen Tved og P. V. Aagesen) *begæring* om navneopråb over forslagene 367/91 og 368/91.

Det af mindretallet Martin Günter, Jytte Iuel, Hans Nebel, Gunna Starck, Jørgen Tved og Inger Marie Bruun-Vierø stillede forslag om, at der rettes henvendelse til regering og folketing om,

1) »at der iværksættes en undersøgelse af økonomien i en tunnelløsning sammenholdt med en broforbindelse«, *forkastedes* med 26 stemmer imod 18.

Forstemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutter (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V, D og P. V. Aagesen (UP).

Formanden (Martin Günter): Nu må Thorkild Weiss Madsen altså lade være med at kommentere afstemningen. (Thorkild Weiss Madsen fortsætter med sine kommentarer).

Jeg må bede om, at mødet bliver afbrudt, indtil den herre er udvist.

På grund af fornyet uro på tilhørerpladserne *suspendedes* mødet kl. 21.37.

Mødet *genoptoges* kl. 21.42.

Det af mindretallet Martin Günter, Jytte Iuel, Hans Nebel, Gunna Starck, Jørgen Tved og Inger Marie Bruun-Vierø stillede forslag om, at henvendelsen indeholder forslag om:

2) »at der foretages en miljøundersøgelse, omfattende strandforholdene ved Amager Strand, det fremtidige saltindhold i Østersøen, faren for udvaskning af kviksølv fra depotet ved Middelgrunden og udflydning af kvik-

sølv fra Københavns Havn ved henholdsvis en bro- og en tunnelløsning«, *forkastedes* med 25 stemmer imod 19.

For stemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutter (UP), Niels M. Uldall (UP) og P. V. Aagesen (UP).

Imod stemte A, C, V og D.

3) »at der udarbejdes en konsekvensberegning over forureningen ved en fremtidsorienteret jernbaneløsning for person- og godstransport sammenlignet med en bil-løsning for samme transport«, *forkastedes* med 25 stemmer imod 18.

Forstemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutter (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V og D.

4) »at konsekvenserne for en dæmnings- henholdsvis en tunnelløsning ved Kalvebodløbet beregnes«, *forkastedes* med 26 stemmer imod 19.

Forstemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutter (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V, D og P. V. Aagesen (UP).

5) »at linieføringen i Borgmester Christiansens Gade inddrages i planlægning i stedet for de hidtidige foreslåede løsninger«, *forkastedes* med 26 stemmer imod 18.

Forstemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutter (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V, D og P. V. Aagesen (UP).

6) »at den faste forbindelse udføres som en ren boret togtunnel, forberedt til biltog«, *forkastedes* med 26 stemmer imod 18.

Forstemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutter (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V, D og P. V. Aagesen (UP).

Det af mindretallet P. V. Aagesen stillede forslag om, »at magistraten yder juridisk økonomisk bistand til de i betænkningen nævnte grundejere og beboere i tilfælde af eventuelle erstatningsproblemer med staten«, *forkastedes* med 25 stemmer imod 15.

Forstemte F, P, G, K, Lars Hutter (UP), Niels M. Uldall (UP) og P. V. Aagesen (UP).

Imod stemte A, C, V og D.

Ad sag 308/91.

Under forhandlingerne stillede P. V. Aagesen *ændringsforslag* om, »at ordet »bevares« ændres til »ikke skades«.

Forslaget *forkastedes* med 23 stemmer imod 16.

For stemte F, P, G, K, B, Lars Hutter (UP), Niels M. Uldall (UP) og P. V. Aagesen (UP).

Imod stemte A, C og V.

Selve forslaget til beslutning *forkastedes* med 25 stemmer imod 19.

For stemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutter (UP), Niels M. Uldall (UP) og P. V. Aagesen (UP).

Imod stemte A, C, V og D.

Udvalgsflertallets indstilling om, »at beslutningsforslaget betragtes som opfyldt«, vedtoges med 26 stemmer imod 18.

For stemte A, C, V, D og P. V. Aagesen (UP).

Imod stemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutters (UP) og Niels M. Uldall (UP).

I henhold til styrelseslovens § 13, stk. 2, noteredes det, at P. V. Aagesen stemte for med den begrundelse, at afstemningens forløb var et udtryk for både at gå med livrem og seler, idet han var blevet noteret for at have stemt for 308/91 i alt 3 gange.

Ad sag 309/91.

Forslaget til beslutning (1. led) forkastedes med 26 stemmer imod 18.

For stemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutters (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V, D og P. V. Aagesen (UP).

Ad sag 367/91.

Udvalgsflertallets indstilling vedtoges ved navneopråb med 26 stemmer imod 19.

For stemte:

Bent Christensen, Hanne Dahlerup, Leif Devald, Tove Fergo, Bente Frost, Trine Garde, Mona Heiberg, Grete Henius, Ole Hentzen, Marianne Holst, Anders Hvass, Bodil Jensen, Charley Kaye, Birthe Leerbech, Elhardt Madsen, Otto Madsen, Peter Martinussen, Lars Kramer Mikkelsen, Aase Olsen, Brian Peck, Svend G. Pedersen, Kelly Püschl, Knud Schou, Karin Storgaard, Battal Tanriverdi og P. V. Aagesen.

Imod stemte:

Birgit Berg, Inger Marie Bruun-Vierø, Lubna Elahi, Marianne Frederik, Martin Günter, Lars Hutters, Jytte Iuel, Bjarne Jensen, Hanne Ejbøl Jensen, Jonna Johansen, Jesper Langebæk, Jan Manfeld, Hans Nebel, Birgit Petersen, Lis Petersen, Gunna Starck, Ann-Birgitte Svendsen, Jørgen Tved og Niels M. Uldall.

4 medlemmer (Torben Andersen, Flemming Balle, Karsten Brandt og Elsebeth Lunding) var fraværende på afstemningstidspunktet.

Ad sag 224/91.

Forslaget til beslutning forkastedes med 36 stemmer imod 6.

For stemte Y, G, Lars Hutters (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, F, C, V, D, P og P. V. Aagesen (UP).

Ad sag 168/91.

Forslaget til beslutning forkastedes med 28 stemmer imod 15.

For stemte F, Y, G, K, B, Lars Hutters (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V, D, P og P. V. Aagesen (UP).

Ad sag 309/91.

Forslaget til beslutning (2. led) forkastedes med 26 stemmer imod 18.

For stemte F, Y, P, G, K, B, Lars Hutters (UP) og Niels M. Uldall (UP).

Imod stemte A, C, V, D og P. V. Aagesen (UP).

Ad sag 368/91.

Magistratens indstilling vedtoges ved navneopråb med 28 stemmer imod 17.

For stemte:

Bent Christensen, Hanne Dahlerup, Leif Devald, Tove Fergo, Bente Frost, Trine Garde, Mona Heiberg, Grete Henius, Ole Hentzen, Marianne Holst, Anders Hvass, Bodil Jensen, Charley Kaye, Birthe Leerbech, Elhardt Madsen, Otto Madsen, Peter Martinussen, Lars Kramer Mikkelsen, Aase Olsen, Brian Peck, Svend G. Pedersen, Lis Petersen, Kelly Püschl, Knud Schou, Karin Storgaard, Battal Tanriverdi, Jørgen Tved og P. V. Aagesen.

Imod stemte:

Birgit Berg, Inger Marie Bruun-Vierø, Lubna Elahi, Marianne Frederik, Martin Günter, Lars Hutters, Jytte Iuel, Bjarne Jensen, Hanne Ejbøl Jensen, Jonna Johansen, Jesper Langebæk, Jan Manfeld, Hans Nebel, Birgit Petersen, Gunna Starck, Ann-Birgitte Svendsen og Niels M. Uldall.

4 medlemmer (Torben Andersen, Flemming Balle, Karsten Brandt og Elsebeth Lunding) var fraværende på afstemningstidspunktet.

369/91.

»I skrivelse af 13. maj 1991 har magistraten fremsat forslag om fremsendelse af kommunens bemærkninger til Trafikministeriet vedrørende forslag til lov om Københavns Havn A/S og Udviklingselskabet Københavns Havnefront A/S.

Sagen blev i Borgerrepræsentationens møde den 16. maj 1991 henvist til Budgetudvalget.

Udvalget, der derefter har forhandlet sagen og drøftet den under samråd med magistraten, har med Martin Günter som formand og Peter Martinussen som ordfører den 27. maj 1991 afgivet nærværende betænkning.

Hovedindholdet i lovforslaget er oprettelsen af en organisation, der har til opgave et forestå den egentlige havnedrift (Københavns Havn A/S), og et selskab, der har til opgave at tilrettelægge og gennemføre omdannelse af de områder, som ikke længere skal anvendes til havneformål (Udviklingselskabet Københavns Havnefront A/S).

Udviklingsorganisationen tillægges ejendomsretten til samtlige de arealer og bygninger m.v., der i dag forvaltes af Københavns Havnevæsen, bortset fra de are-



Til Klaus Mygind, MB (SF)

24-10-2016

**Svar vedrørende Amager Fælled Kvarters, By & Havns og Metro-
selskabets økonomi**

Sagsnr.
2016-0360632

Dokumentnr.
2016-0360632-2

Kære Klaus Mygind

Sagsbehandlere:
Thomas Kentorp
Allan Nicolas Jørgensen

Du har den 17. oktober 2016 stillet Økonomiforvaltningen følgende spørgsmål:

Spørgsmål:

1. By og Havns prognoser for salg af grunde i Ørestaden er blevet ændret siden 2009, hvor jeg blev oplyst om, at By og Havn først forventede at sælge de sidste grunde efter 2020. Nu er grundsalget tilsyneladende gået meget hurtigere end antaget. Kan I oplyse, om hvorfor og hvordan prognoserne er blevet ændret?
2. På hvilken måde har den lave internationale rente påvirket By og Havns økonomi og prognoser for fremtiden? Har renten mindsket By og Havns gæld?
3. Har prisudviklingen på byggegrunde i Ørestad ændret sig i forhold til de oprindelige prognoser, fra før finanskrisen til i dag, og i givet fald, hvordan er de ændret?
4. Jeg er bekendt med, at Metroselskabet hvert år i budgetlægningen beregner en prognose for, hvornår Metroen er tilbagebetalt. Hvordan har prognosen for tilbagebetalingstiden for Metroen ændret sig i løbet af de sidste 10 år og hvad er de væsentligste årsager til dette?
5. Hvad er prisen, hvis man ændrer tilbagebetalingstiden et år på Metroen? Det skal forstås på den måde at hvis man forkorter tilbagebetalingstiden, skal man betale mere i ydelse og rente på lån og omvendt, hvis man forlænger skal man betale mindre?
6. Hvilken betydning vil det have for By og Havns økonomi, hvis man mister indtægter for salg af den såkaldte Amager Fælled Kvarter grund?
7. Hvordan influerer økonomien i selskabet By og Havn på Metro-selskabets økonomi og omvendt?
Hvis By og Havn får 1 milliard kr. mindre i indtægt på grundsalg, hvordan vil det influere på afbetalingstiden for Metroen og for selskabet By og Havns økonomi?

**Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi**

Rådhuset
1599 København V

E-mail
anj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800312

www.kk.dk

Svar:

Ad 1.

Salgsprognoserne er dynamiske og ændres løbende for at imødekomme efterspørgselssituationen. Siden medio 2013 har efterspørgslen på boligbyggeret været stigende. Som det fremgår af By & Havns Forretningsstrategi 2016-2019, godkendt af Borgerrepræsentationen den 28. januar 2016, er det fortsat By & Havns forventning, at Amager Fælled Kvarteret skal dække efterspørgslen i Ørestad frem til 2020.

Ad 2.

I henhold til årsrapport 2015 for By & Havn, godkendt af Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016, har den faldende rente medført en rentebesparelse i 2015 på 106 mio. kr. Besparelsen har sammen med indtægter fra jorddeponering i Nordhavn været medvirkende til, at selskabets driftsindtægter i 2015 har kunnet dække driftsudgifterne.

Markedsværdien af By & Havns gæld reguleres i forhold til udviklingen på kapitalmarkederne. Når renterne på kapitalmarkederne falder stiger kursværdien af By & Havns gæld, og omvendt når renterne stiger. I 2016 er renterne faldet, hvilket har medført, at markedsværdien af By & Havns gæld er forøget med 705 mio. kr.

By & Havn er opmærksom på, at det lave renteniveau og de ekstraordinære indtægter fra jorddeponering ikke er en permanent situation, hvorfor nedbringelse af gæld via salgsindtægterne sammen med forbedret indtjening på den primære drift har selskabets fokus.

Ad 3.

Økonomiforvaltningen er ikke bekendt med By & Havns interne vurderinger på byggeretspriseniveau. Generelt er det selskabets strategi at sælge i højkonjunkturtider, hvor priserne som minimum svarer til bogførte værdier, og undlade at sælge under lavkonjunktur, hvor markedspriserne ligger under bogførte værdier.

Ad 4.

Lovgrundlaget om Metroselskabet I/S fra 2007 tilsiger, at ejerne af Metroselskabet skal orienteres, og at der skal tages politisk stilling til yderligere finansiering af Cityringen, såfremt følgende to regler overskrides:

1. Anlægsbeløbet må ikke forøges med mere end 3 pct. (21,3 mia. kr. (2010 p/l)).
2. Tilbagebetalingstiden må ikke forøges med mere end 2 år (2057).

De godkendte langtidsbudgetter i perioden 2007-2012 viste, at Cityringen forventedes at være tilbagebetalt i 2059.

I langtidsbudgettet for 2013 håndterede Metroselskabet og selskabets ejere en ekstraordinær udgift i COMET sagen på 900 mio. kr. ved at foretage en renteafdækning af 2/3 dele af selskabets gæld og samtidig ændre realrenten i langtidsbudgettet fra 4 pct. til 3,5 pct., således at det forventede tilbagebetalingstidspunkt stadig var **2059**.

I langtidsbudgettet for 2014 betød en politisk godkendt ejeraftale om den økonomiske håndtering af Metroselskabets forhandlingsresultat med CMT/entreprenørerne om den reviderede tidsplan for Cityringen, at det forventede tilbagebetalingstidspunkt blev forøget med 3 år til **2062**, idet Metroselskabets ejere indskød ekstraordinært 800 mio. kr. i selskabet, hvoraf Københavns Kommune bevilgede 400 mio. kr. (50 pct.).

I langtidsbudgettet for 2015 blev den vedtagne anlæggelse af afgreningen til Sydhavnen håndteret. Aftalen medførte, at det samlede anlæg først vil være færdiggjort i 2023, og at afgreningen til Sydhavnen forventes tilbagebetalt senere end Cityringen og Nordhavnsmetroen. Dette har øget tidspunktet for Metroselskabets afvikling af den samlede gæld i langtidsbudgettet med 3 år til **2065**.

Ad 5.

Metroselskabet I/S har indikeret, at en finansiering af yderligere 180-220 mio. kr. over langtidsbudgettet vil forøge tilbagebetalingstiden med 1 år.

Ad 6.

Den umiddelbare økonomiske virkning af at ændre kommuneplanrammen, således at Amager Fælled Kvarter ikke kan bebygges, vil være en nedskrivning af By & Havns aktiver (investeringsejendomme) og dermed en tilsvarende nedskrivning af selskabets egenkapital.

Såfremt By & Havn ikke godskrives dette tab, f.eks. ved erstatning fra Københavns Kommune i forbindelse med kommunens overtagelse af arealet i henhold til planloven, vil tabet tillige medføre øgede renteudgifter, eftersom gælden, som salgsindtægten var forudsat at nedbringe, fortsat består.

Endvidere vil egenkapitalens reetablering og gældens tilbagebetaling blive udskudt i en ikke nærmere angiven årrække.

I sidste ende hæfter Københavns Kommune for 95 pct. af den eventuelle restgæld, der måtte bestå, når samtlige By & Havns byggerettigheder er solgt.

Ad 7.

Økonomiske tab hos By & Havn har ingen direkte effekt for Metroselskabet. Der er tale om to selvstændige interessentskaber.

Såfremt Amager Fælled Kvarter ikke bebygges som forudsat, vil dette dog påvirke Metroselskabet, idet der i så fald forventes et fald på ca. 1 mio. påstigninger årligt i metroen.



Til Tommy Petersen (MB, Radikale Venstre)

28-10-2016

Sagsnr.
2016-0370394

Dokumentnr.
2016-0370394-2

Svar til Tommy Petersen vedr. Amager Fælled Kvarter

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

Kære Tommy Petersen

Du har den 13. oktober 2016 stillet Økonomiforvaltningen følgende spørgsmål:

Spørgsmål:

1. Hvor mange penge estimeres det, at der vil tilgå By og Havn ved udviklingen af byggefeltet på Amager Fælled?
2. Såfremt man vælger ikke at udvikle det byggefelt, hvor meget tid vil nedbringelsen af By og Havns gæld så forlænges med?
3. Hvad er Økonomiforvaltningens vurdering af tilstanden af By og Havns gæld som den ser ud nu og som den ville se ud, såfremt man ikke udviklede byggefeltet på Amager Fælled ud fra principet om økonomisk forsvarlighed?

Svar:

Ad 1.

Økonomiforvaltningen er ikke i besiddelse af oplysninger om det forventede provenu ved salg af byggerettighederne i Amager Fælled Kvarter.

Ad 2.

Økonomiforvaltningen er ikke i besiddelse af disse detaljerede oplysninger. Forvaltningen kan således ikke estimere, hvor meget tilbagebetalingstiden vil blive forlænget, såfremt byggerettighederne ikke sælges.

Ad 3.

Borgerrepræsentationen godkendte den 18. juni 2014 "Principaftale med staten om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavn og udvikling af Nordhavn".

Ved denne aftale blev det besluttet, at By & Havn skulle finansiere Nordhavnstunnelen (under Svanemøllebugten) med 2,1 mia. kr. og yderligere 3,3 mia. kr. af restfinansieringsbehovet vedr. Sydhavnsmetroen.

**Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi**

Rådhuset
1599 København V

E-mail
anj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800312

www.kk.dk

Beslutningen blev bl.a. truffet på baggrund af en ekstern vurdering på 5-6 mia. kr. (netto efter anlæg af Nordhavnstunnel) af værdierne i By & Havn, såfremt Ydre Nordhavn blev prioriteret udviklet.

I sagen "Fremtidig metrobetjening i Nordhavn", godkendt af Borgerrepræsentationen den 22. juni 2016, oplyste Økonomiforvaltningen, at der vurderes at være et restfinansieringsbehov på samlet 1,9 mia. kr. ved anlæg af "Lille Spørgsmålstegn", der skal dækkes af enten Metro-selskabet, By & Havn eller Københavns Kommune.

Herudover skal Københavns Kommune eller By & Havn finansiere eventuel fordyrelse af Sydhavnsmetroen.

Det er på den baggrund Økonomiforvaltningens vurdering, at By & Havns aktuelle økonomiske situation ikke tillader, at der trækkes værdier ud af selskabet.

Det bemærkes i den sammenhæng, at Københavns Kommune hæfter for 95 % af den restgæld, der måtte være i By & Havn, når samtlige aktiver til sin tid er afhændet.



Til Peter Thiele (F)

08-11-2016

Svar på spørgsmål vedr. alternativ placering af byggeri på Amager Fælled Kvarteret

Sagsnr.
2016-0373330

Dokumentnr.
2016-0373330-2

Du har den 25. oktober bedt Økonomiforvaltningen belyse mulighederne for at anvende en række nærmere angivne arealer som erstatning for et tilsvarende boligbyggeri på Amager Fælled Kvarteret.

Sagsbehandler
Tue Rex

For hvert areal ønskes et kort svar der oplyser:

- Hvem ejer arealet?
- Hvor mange etagemeter vil der kunne bygges på arealet?
- Hvad står i vejen for ny bebyggelse på arealet?
- I hvilket omfang kan arealet anvendes som alternativ finansiering for By & Havn i stedet for Amager Fælled Kvarteret?

Økonomiforvaltningen har samlet besvarelsen af spørgsmålene i den vedlagte oversigt (bilag 1).

Det bemærkes, at en række af arealerne ikke ejes af By & Havn eller Københavns Kommune. Disse arealer vil derfor ikke kunne anvendes som alternativ finansiering for By & Havn. I oversigten er det derfor som udgangspunkt blot noteret, at arealet er ejet af tredjepart.

Det bemærkes endvidere, at det for de fleste arealers vedkommende er vanskeligt at vurdere hvor mange etagemetre der vil kunne bygges uden yderligere undersøgelser. I stedet for er grundarealet angivet, hvilket kan ses i forhold til grundarealet (byggezone) for Amager Fælled Kvarter på ca. 187.000 m².

Du spørger desuden til:

Muligheden for øget landopfyldning i Øresund/havne (fx ved Svanemøllen, Nordhavn og på Amager)?

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 8. juni 2015, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen skulle kortlægge muligheder for fremtidig deponering af ren og forurenede jord i og omkring Københavns Kommune, idet kapaciteten i de eksisterende jorddepoter er ved at være brugt op.

Forvaltningerne har udarbejdet indstillingen "Deponering af jord i Københavns Kommune" (2016-0309120), som er blevet behandlet af Teknik- og Miljøudvalget den 3. oktober 2016 og Økonomiudvalget den 1. november 2016. Det indstilles, at der hurtigst muligt etableres løsninger af ren jord på kort sigt, mens Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 6A
1599 København V

E-mail
tur@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

og Økonomiforvaltningen i samarbejde skal udarbejde forslag til løsninger for bortskaffelse af ren og forurenede jord på mellemlang og lang sigt.

Der er således ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere mulighederne for øget landopfyldning.

Muligheden for byggeri på og omkring Prøvestenen (herunder alternative placeringsmuligheder for det nuværende benzindepot)?
Prøvestenen er ejet af By & Havn. Området er udpeget til virksomheder med særlige beliggenhedskrav i Fingerplan 2013 (Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet planlægning). Det fremgår at landsplandirektivet, at de udpegede områder har overordnet betydning for Hovedstadsområdets konkurrenceevne og funktionalitet. Det vurderes endvidere, at mulighederne for at nylokalisere miljø- og transporttunge virksomheder i hovedstadsområdet er begrænsede.

Hvilke andre muligheder for erstatningsarealer kan forvaltningen overordnet indikere i Københavns Kommune?
Økonomiforvaltningen kan ikke pege på andre erstatningsarealer.

Hvis du har spørgsmål til materialet er du velkommen til at rette henvendelse til Økonomiforvaltningen.

Bilag

Bilag 1: Vurdering af arealer

Bilag 1: Vurdering af arealer til alternativ placering af byggeri på Amager Fælled Kvarter

| Kalvebod Fælled (kort A) | | |
|---|---|--|
| Område | Areal og ejerforhold | Bemærkninger |
| Københavns Skyttecenter (Selinevej) | Ejer: Den Danske Stat, dog ejes en mindre del af A/S Øresundsforbindelsen Grundareal: Ca. 195.000 m ² | Arealet er ejet af tredjepart. Arealet ligger i landzone og er udpeget som grøn bykile i Fingerplan 2013 (Landsplandirektiv for Hovedstadsområdets planlægning). En udvikling af arealet forudsætter det kan overføres til byzone. Arealet har en størrelse som betyder, at det vil kræve en anlægslov eller en ændring af Planloven, idet det strider mod Planlovens bestemmelse om, at byudvikling i det indre storbyområde skal ske inden for eksisterende byzone og med hensyn til mulighederne for at styrke den kollektive trafik, og at de grønne kiler ikke inddrages til byzone. Arealet er omfattet af Kalvebod Kilefredningen. |
| Området langs Kalvebodløbet (Dæmningsvej) | Ejer: Den Danske Stat Grundareal: Områdets afgrænsning er uklart specificeret. Ca. 880.000 m ² | Arealet er ejet af tredjepart. Arealet ligger i landzone og er udpeget som grøn bykile i Fingerplan 2013 (Landsplandirektiv for Hovedstadsområdets planlægning). En udvikling af arealet forudsætter det kan overføres til byzone. Arealet har en størrelse som betyder, at det vil kræve en anlægslov eller en ændring af Planloven, idet det strider mod Planlovens bestemmelse om, at byudvikling i det indre storbyområde skal ske inden for eksisterende byzone og med hensyn til mulighederne for at styrke den kollektive trafik, og at de grønne kiler ikke inddrages til byzone. Arealet er omfattet af Kalvebod Kilefredningen. Arealet er omfattet af Lokalplan 238 Grøften med tillæg 1, der fastlægger anvendelsen til jordopfyldning m.v. og vindmøller. |

| | | |
|--|---|--|
| <p>Kalvebodkilen (fra Vejlands Allé til jernbanen – en del af Kalvebodstriben angivet af BVCA)</p> | <p>Ejer: Den Danske Stat Grundareal: Områdets afgrænsning er uklart specificeret. Ca. 100.000 m²</p> | <p>Arealet er ejet af tredjepart. Arealet ligger i landzone og er udpeget som grøn bykile i Fingerplan 2013 (Landsplandirektiv for Hovedstadsområdets planlægning). En udvikling af arealet forudsætter det kan overføres til byzone. Arealet har en størrelse som betyder, at det vil kræve en anlægslov eller en ændring af Planloven, idet det strider mod Planlovens bestemmelse om, at byudvikling i det indre storbyområde skal ske inden for eksisterende byzone og med hensyn til mulighederne for at styrke den kollektive trafik, og at de grønne kiler ikke inddrages til byzone. Arealet er omfattet af Kalvebod Kilefredningen. Arealerne indgår i planerne for Naturpark Amager. Arealet er omfattet af Lokalplan 377 Golfbane på Kalvebod Fælled, der fastlægger området til et offentligt tilgængeligt, grønt naturområde med indpasning af en golfbane.</p> |
|--|---|--|

| Ørestad Nord (Kort B) | | |
|------------------------------|--|--|
| Område | Areal og ejerforhold | Bemærkninger |
| <p>Ved Ballonparken (1)</p> | <p>Ejer: Københavns Kommune, Fonden Ballonparken og Bygningsstyrelsen Grundareal: Ca. 56.500 m²</p> | <p>Københavns Kommune ejer 32.000 m², de øvrige arealer er ejet af tredjepart. Arealerne er omfattet af Lokalplan 384 Artillerivej Øst. Området er udlagt til offentlige formål, herunder kollegieboliger, institutioner og rekreative, grønne områder som fx boldbaner, legepladser m.v. De kommunale arealer anvendes primært til børneinstitution og rekreativt, grønt område.</p> |
| <p>Politiskolen (2)</p> | <p>Ejer: Bygningsstyrelsen Grundareal: Ca. 10.500 m²</p> | <p>Arealet er ejet af tredjepart.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| Parkeringsplads KUA, Ørestads Blvd. (3) | Ejer: Bygningsstyrelsen Grundareal: Ca. 8.000 m ² | Arealet er ejet af tredjepart. |
| Frontplads KUA, Njalsgade (4) | Ejer: Bygningsstyrelsen Grundareal: Ca. 6.500 m ² | Arealet er ejet af tredjepart. |
| Langs Amagerfælledvej (5) | Ejer: Bygningsstyrelsen Grundareal: Ca. 12.000 m ² | Arealet er ejet af tredjepart. |
| Del af Ørestad Bypark, Tom Kristensens Vej (6) | Ejer: By & Havn Grundareal: Ca. 8.000 m ² | Arealet er omfattet af Lokalplan 301 Ørestad Nord med tillæg 1-4. Arealet indgår i det fælles, grønne friareal for den samlede bebyggelse i Ørestad Nord. Ny bebyggelse på disse arealer vil væsentligt forringe friarealerne i Ørestad Nord. |
| DRs parkeringsplads (7) | Ejer: DR Grundareal: Ca. 21.500 m ² | Arealet er ejet af tredjepart. |
| Ved Nordea-bygningen (8) | Ejer: By & Havn Grundareal: Ca. 2.500 m ² | Arealet er omfattet af Lokalplan 501 August Schade Kvarteret. Arealet fungerer som friareal for den opførte og planlagte bebyggelse i området. Yderligere bebyggelse vil væsentligt forringe friarealet i området. |

| Amager Fælled Kvarter/Vejlands Alle (Kort C) | | |
|--|--|--|
| Område | Areal og ejerforhold | Bemærkninger |
| Stationsplads ved Sundby Metro (12) | Ejer: Offentlig vej Grundareal: Ca. 2.800 m ² | Arealet er indrettet som offentlig plads i tilknytning til Sundby Metrostation. |
| Bebyggelse af arealer langs begge sider af Vejlands Alle (mellem Ørestad Boulevard og Center Boulevard), samt evt. bebyggelse henover Vejlands Alle / overdækning/nedgravning af Vejlands Alle | Ejer: By & Havn (nord for Vejlands Allé). Bellakvarter A/S og en mindre del By & Havn (syd for Vejlands Allé). Grundareal: Områdets afgrænsning er ikke specificeret. | Arealet er delvist ejet af tredjepart. Området nord for Vejlands Allé ligger i umiddelbar tilknytning til Amager Fælled Kvarter. Området syd for Vejlands Allé er omfattet af Lokalplan 342 med tillæg 1 Bella Center II. Overdækning eller nedgravning af Vejlands Allé vil være forbundet med store omkostninger. |

| Ørestad City & Syd (Kort D) | | |
|--|--|--|
| Område | Areal og ejerforhold | Bemærkninger |
| Grøn kile langs kanalen (9) | Ejer: Københavns Kommune Grundareal: Ca. 26.500 m ² | Arealet er omfattet af Lokalplan 309 Ørestad City Nord, hvor det indgår i lokalplanområdets ubebyggede arealer. Arealet vurderes ikke at kunne bebygges selvstændigt, idet det ligger som et meget smalt areal mellem bebyggelsen i Ørestad City Nord og villakvartererne. |
| Del af Byparken (10) | Ejer: Grundejerforeningen Ørestad City Grundareal: Ca. 8.000 m ² | Arealet er ejet af tredjepart. |
| Motorvej og jernbane (11) | Ejer: A/S Øresundsforbindelsen Grundareal: Ca. 115.000 m ² | Den vestlige del af arealet er omfattet af Lokalplan 325 Ørestad City Center. Lokalplanen fastlægger, at det vil kræve supplerende lokalplanlægning at overdække og bebygge motorvejen og jernbanen. Byggeretten ejes af By & Havn. Det vurderes at være forbundet med betydelige tekniske og økonomiske udfordringer at overdække området, hvilket betyder at byggeretten ikke er realiserbar i dagens marked. By & Havn oplyser, at byggeretten indgår i den regnskabsmæssige opgørelse af værdien af selskabets investeringsejendomme. Den østlige del af området er ikke omfattet af lokalplan. Det vurderes, at dette areal ikke kan overdækkes og bebygges, bl.a. af hensyn til havehusboligerne i området. |

| Arealer i Valby (Kort E) | | |
|---|---|--|
| Område | Areal og ejerforhold | Bemærkninger |
| Arealer omkring Ny Ellebjerg Station / Strømmen | Ejer: Københavns Kommune Grundareal: Ca. 21.000 m ² | Arealet indgår i aftalen om Ny Ellebjerg Station, hvor det bidrager til finansiering af nedgravning af |

| | | |
|------------------------------------|---|--|
| | | stationen. |
| Ubebyggede grunde ved Valby-hallen | Ejer: Københavns Kommune Grundareal: Ca. 15.000 m2 | <p>Arealerne indgår i "Strategi for udviklingen af Valby Idrætspark", der indeholder en vision om at opgradere og udvikle området. Det skal bl.a. finansieres gennem salg af kommunens arealer uden for og i kanten af Valby Idrætspark.</p> <p>Arealet er omfattet af Lokalplan 515 Valby Idrætspark.</p> |



23-11-2016

Til Jakob Næsager, medlem af Borgerrepræsentationen

Sagsnr.
2016-0227155

Svar på henvendelse vedr. Amager Fælled Kvarteret dateret den 21. november 2016

Dokumentnr.
2016-0227155-3

Kære Jakob Næsager

Du har i e-mail af 21. november 2016t bedt om at ”*få oplyst, hvor stor en del Amager Fælled Kvarter udgør i forhold til det areal, der i Ørestadsloven blev besluttet at byudvikle på Amager Fælled?*”

Svar

Den oprindelige Ørestadslov (Lov om Ørestaden m.v., 1992) udlagde Ørestad som et aflangt areal på ca. 5,5 km og 600 m bredt. Oprindeligt havde Ørestad denne udstrækning i hele bydelens længde. Dvs. at arealet syd for det nuværende Ørestad Nord inklusiv Grønjordssøen indgik i det areal, der potentielt kunne bebygges.

Den oprindelige afgrænsning af Ørestads byggemuligheder fremgår af vedlagte kort (bilag 1), som var bilag til loven i 1992.

Loven fastlagde en gennemsnitlig bebyggelsesprocent som muliggjorde en samlet bebyggelsesmulighed på 3,4 mio. m² etageareal i Ørestad.

I forbindelse med udarbejdelse af helhedsplanen i 1994/1995 og efter dialog med de grønne organisationer blev byggezone ved Sundby Station (Amager Fælled Kvarteret) indskrænket til et grundareal på 18,7 hektar så naturområderne kunne blive tilsvarende større (se bilag 2). Samtidigt blev den samlede bebyggelsesmulighed i Ørestad på 3,4 mio. m² etageareal reduceret til 3,1 mio. m² etageareal.

Der er således fastlagt et rekreativt naturareal ved Grønjordssøen indenfor Ørestad på ca. 68 hektar. Byggezone ved Sundby Station udgør derved nu lidt under 22 % af hele den del af den nuværende Amager Fælled nord for Vejlands Allé, som var omfattet af Ørestadslovgivningen.

Vinderforslaget fra masterplankonkurrencen indskrænker bebyggelsen, så også en del byggezone på 18,7 hektar fortsat vil fremstå som naturlig fælled.

Med venlig hilsen

Frank Jensen

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

www.kk.dk

Bilag 1

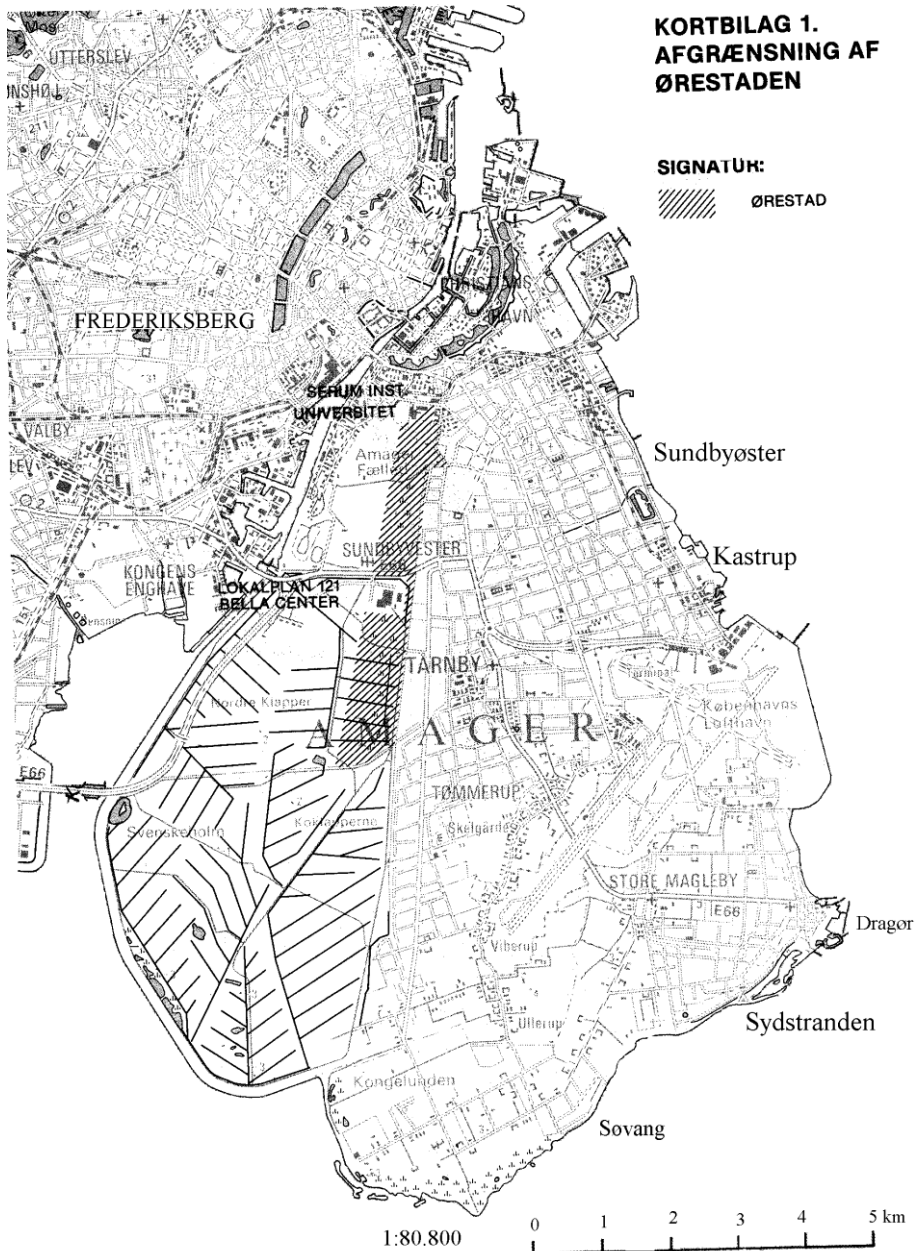
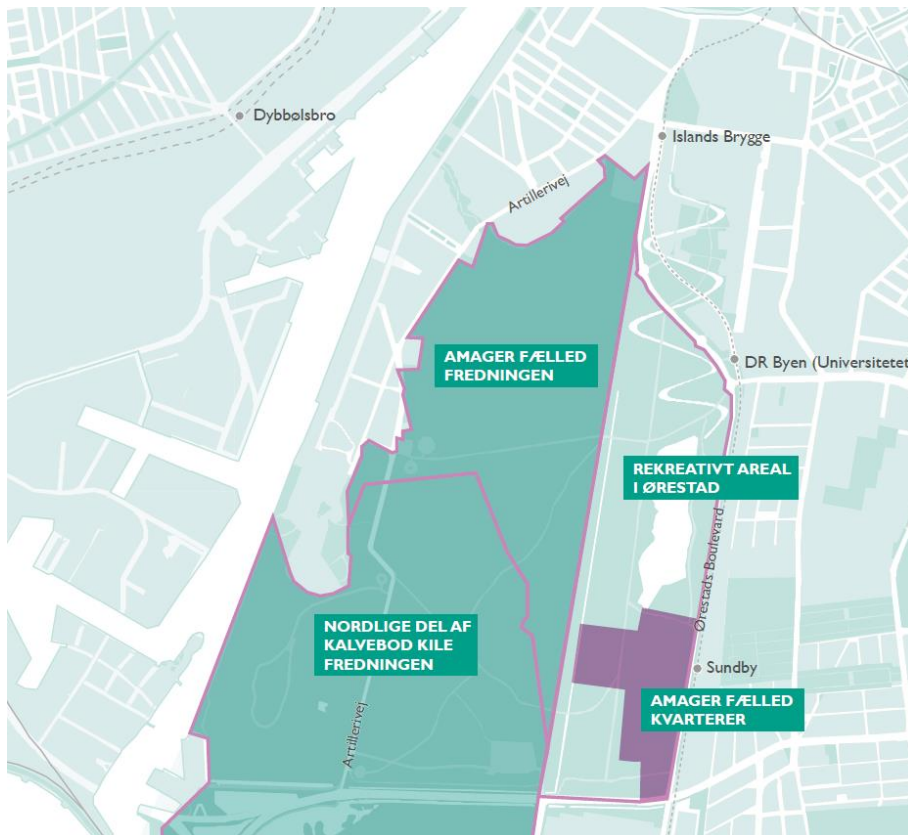


Illustration som viser Ørestad før man indskrænkede byggezonen ved Sundby Station. Byggezonen ved Sundby Station var dengang i hele båndets bredde på 600 m.

Bilag 2



Fredninger og rekreative arealer omkring byudviklingsområdet ved Sundby Station (Amager Fælled Kvarteret) nord for Vejlands Allé og vest for Ørestad Boulevard. De fredede arealer nord for Vejlands Allé udgør samlet ca. 224 ha. De rekreative arealer i Ørestad udgør ca. 68 ha. Byggezonen ved Sundby Station (Amager Fælled Kvarter) er 18,7 ha. Vandkunstens vinderforslag fra masterplankonkurrencen indskrænker det areal, som påtænkes bebygget.



Til Flemming Steen-Munch

03-11-2016

Svar på spørgsmål om eventuelle retslige konsekvenser af ændrede rammer for bebyggelse af Amager Fælled Kvarter

Sagsnr.
2016-0376647

Dokumentnr.
2016-0376647-1

Kære Flemming Steen-Munch

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen
Søren Buskbjerg Snefrup

Du har ved e-mail den 14. oktober 2016 til Økonomiforvaltningen stillet følgende spørgsmål:

Spørgsmål:

I debatten om et evt. kommende byggeri i, på og omkring Amager Fælled er der i dagens udgave af Bryggebladet en omtale af alternative planer for byggefeltet – se vedlagte.

I den forbindelse har der været forlydende om, at en alternativ placering og ændrede rammer for et byggeri måske vil kunne få retslige konsekvenser for BR medlemmer, i form af et sagsanlæg fra By & Havn om tabt fortjeneste i.fm. salg af byggegrunde for selskabet o.l.

På den baggrund skal jeg, på vegne af Venstre, bede om en juridisk vurdering af følgende:

1. Kan ØKF/ BR-Sekretariatet redegøre for, om det reelt kan være mulighed, at By & Havn rejser en sådan sag?
2. Vil det, indenfor gældende lovgivning, være hjemmel for at BR medlemmer i en sådan sag kan pålægges et personligt erstatningsansvar?

Svar:

Ad 1.

Et ændret plangrundlag, der fastholder arealet som ubebygget, vil, på grund af Københavns Kommunes aftaler med staten om By & Havn som finansieringskilde til metro, kræve statens accept.

Et ændret plangrundlag for arealet, som ikke muliggør det planlagte byggeri, vil kunne udløse et overtagelseskrav fra By & Havn efter planloven med erstatning.

Ad 2.

Hvorvidt et eller flere medlemmer af Borgerrepræsentationen (BR) kan pålægges et personligt erstatningsansvar vil altid afhænge af den konkrete sag.

**Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi**

Rådhuset
1599 København V

E-mail
anj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800312

www.kk.dk

Det følger af den kommunale styrelselovs § 50 c, at Statsforvaltningen kan anlægge erstatningssag mod et kommunalbestyrelsesmedlem, som er ansvarligt for, at kommunen er påført et tab.

Styrelsesloven angiver ikke, hvilke betingelser der gælder for, at et BR-medlem kan pålægges erstatningsansvar. Det må afgøres i overensstemmelse med dansk rets almindelige erstatningsregler, om der er et ansvarsgrundlag.

Det betyder, at der skal foreligge uforsvarlig adfærd. Det kan være både i form af en beslutning eller en undladelse. Den uforsvarlige adfærd skal kunne tilregnes det pågældende medlem som forsætlig eller uagtsom, og at der som en forudseelig følge heraf skal være opstået et tab for kommunen.

Ved vurderingen af, om erstatningssag skal anlægges, skal Statsforvaltningen således vurdere, om de ansvarlige kommunalbestyrelsesmedlemmer ved domstolene vil blive idømt erstatningsansvar.