

Til lovforslag nr. L 24. Betænkning afgivet af Miljø- og Planlægningsudvalget den 15. juni 1992

Betænkning

over

Forslag til lov om Ørestaden m.v.

Udvalget har behandlet lovforslaget i flere møder og har herunder stillet spørgsmål til miljøministeren og finansministeren, som disse har besvaret skriftligt.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Akademiet for de Skønne Kunster,
Danmarks Naturfredningsforening,
Dansk Ornitologisk Forening,
Fælledens Venner og
Parcelhusforeningen P/F Våren af 1949.

Der er af et flertal og af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Et *flertal* (Socialdemokratiets, Venstres og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget) er enige om, at udgangspunktet for Ørestaden er, at den faste forbindelse over Øresund vil ændre Københavns bystruktur radikalt, og at hele regionens mulighed for at hævde sig internationalt styrkes.

Det er afgørende, at Ørestaden får et indhold og en udformning, som er til gavn og glæde for de lokale beboere på Amager og for den øvrige befolkning i Hovedstaden, og som sikrer, at bydelen bliver et værdifuldt bidrag til København i harmoni med byens historiske udvikling.

Flertallet lægger vægt på, at der igangsættes en udflytning af uddannelses- og forskningsinstitutioner, som kan opfylde fremtidens krav til et sammenhængende studie- og forskningsmiljø, og som samtidig kan tilgodese mulighederne for at placere videnstunge erhvervsvirksom-

heder i tæt tilknytning til uddannelses- og forskningsinstitutionerne. Bl.a. de samfundsvidenskabelige og de humanistiske dele af Københavns Universitet og af Handelshøjskolen har tætte faglige relationer, som giver mulighed for en slagkraftig koncentration af forskningen på disse områder.

Flertallet finder derfor, at der bør planlægges en udflytning af dele af Københavns Universitet og eventuelt andre uddannelsesinstitutioner til Amager, idet en væsentlig del af finansieringen heraf kan fremskaffes ved salg af de byggrunde i den indre by, som i dag anvendes til de pågældende undervisnings- og forskningsformål. Udflytningen bør forankres i de nuværende universitetsanlæg på Amager. Københavns Universitets og Det Kgl. Biblioteks aktuelle udbygningsplaner kan blive en naturlig 1. etape i udbygningen af en universitets- og forskningspark i Ørestaden, idet det forudsættes, at disse planer kan gennemføres uden at afvente arkitektkonkurrencen, men gennem et selvstændigt kommuneplantillæg. Udflytningen af institutionerne fra Københavns Universitet skal herefter ske etapevis over en årrække, ligesom der vil være mulighed for at indplacere dele af Handelshøjskolen på Amager.

Flertallet finder det desuden vigtigt, at byggeriet på Ny Tøjhusgrunden igangsættes så hurtigt som muligt. Regeringen bør derfor rette henvendelse til Københavns Kommune med henblik på at sikre gennemførelsen af det planlagte byggeri, der rummer mindst 150.000 m² etageareal med et væsentligt kulturelt indhold, som forbinder de nye byggerier på havnen med Ørestaden, og som vil kunne sætte gang i

udviklingen af København.

Flertallet er enige i Københavns Kommunes forslag om, at der rejses en fredningssag for den del af Amager Fælled, som ikke indgår i Ørestaden. Som følge heraf må de 2.000 boliger, der i Regionplan 1989 er udlagt på Fælleden, placeres andre steder. Dette muliggør, at den grønne Kalvebodkile kan føres helt ind til Københavns historiske byområder, og at der ved indføringen af Ørestads Boulevard i Amager Boulevard og ved udformningen af bebyggelsen på Ny Tøjhusgrunden kan skabes en visuel sammenhæng mellem Christianshavns Voldanlæg og Amager Fælled samt et harmonisk samspil mellem denne bebyggelse og Universitets- og Forskerparken i Ørestaden. Ørestads Boulevard bør derfor indføres i Amager Boulevard øst for Hotel Scandinavia i stedet for, som vist på lovforslagets kortbilag 2, gennem Ny Tøjhusgrunden vest for hotellet.

Flertallet finder, at det vil være naturligt at placere attraktive boliger syd for og eventuelt integreret i uddannelses- og forskningsområdet i nærheden af Peder Lykkesvej, hvor der i forvejen ligger skole og institutioner. Flertallet er desuden enige i Københavns overborgmesters forslag om, at det vil være oplagt at bruge området omkring søerne til udstillingsområde, f.eks. en baltisk udstilling i forbindelse med Københavns status som kulturby i 1996. Flertallet forudsætter, at bebyggelsen bliver let, så den kan indpasses i søområdet og spille sammen med naturen, og at bygningerne efter udstillingen kan overgå til varige kulturelle aktiviteter.

Flertallet forudsætter, at søer og moser afgrænses efter reglerne i den nye naturbeskyttelseslov, som træder i kraft 1. juli 1992. Hermed øges lovforslagets ca. 16 ha til ca. 31 ha beskyttede områder. Kompetencen til at foretage den præcise afgrænsning af de beskyttede områder ligger efter naturbeskyttelsesloven hos Københavns Kommune. Med henblik på allerede nu at foretage en endelig afgrænsning af områderne finder flertallet, at kommunens kompetence på dette konkrete område bør overføres til Miljøministeriet.

Flertallet finder, at der syd for Bella Centret kan bygges til mere cityorienterede erhvervsformål, og at der specielt omkring stationen på Øresundsbanen mellem Sverige, Københavns

Lufthavn og Hovedbanegården bør åbnes for en meget intens bebyggelse.

I lovforslaget er der forudsat en gennemsnitlig bebyggelsesprocent i hele Ørestaden på 110. Den oprindeligt planlagte mulighed for erhvervsbyggeri reduceres ved at udflytte en række uddannelsesinstitutioner fra den indre by og flytte 1.000 boliger fra Amager Fælled til Ørestaden samt forøge arealet, der af naturmæssige årsager beskyttes direkte i loven, fra ca. 16 ha til ca. 31 ha. Som følge heraf bør bebyggelsesprocenten syd for Bella Centret forøges til 180, mens den reduceres til 100 nord for Bella Centret.

Den sydlige del af Ørestaden er i Regionplan 1989 udlagt til erhverv m.v. Området, hvoraf størstedelen er byzone og resten landzone, er desuden holdt uden for den fredning, der er gennemført på Vestamager. Som det fremgår af lovbemærkningerne, er hele Vestamager EF-fuglebeskyttelsesområde. Den del af området, som indgår i Ørestaden, hører imidlertid til de ornitologisk mindst interessante dele af området, hvorfor effekterne af en udbygning vil være beskedne for fuglelivet.

Flertallet har derfor bemærket miljøministerens tilkendegivelse ved 1. behandling af lovforslaget om, at regeringen i forbindelse med den endelige afgrænsning af fuglebeskyttelsesområderne justerer grænsen for dette område, således at Ørestaden holdes udenfor, og samtidig som kompensation udlægger et erstatningsareal, der har større betydning for fuglelivet, som nyt fuglebeskyttelsesområde. Samlet vil der således ske en forbedring af forholdene for fuglelivet. Der henvises i øvrigt til regeringens brevveksling med EF-Kommissionen, som udvalget er orienteret om, jf. L 24 bilag 23 og bilag 27.

Flertallet lægger vægt på, at det i arkitektkonkurrencen sikres, at planlægningen af Ørestaden koordineres med planlægningen af de tilgrænsende fredede områder på Amager, således at der opnås det bedst mulige samspil både arkitektonisk og funktionelt mellem byggeriet i Ørestaden og den landskabelige udformning af den grønne kile. Amager Fælled bør få karakter af en stor bypark til gavn for befolkningen på det nordlige Amager og på Islands Brygge, og det bør overvejes, ud over de forudsatte stier til parken fra de nuværende bydele på Amager, at skabe en stiforbindelse fra de

tætte gamle boligområder på Vesterbro over havnen ved Dybbølsbro.

Arkitektkonkurrencen bør ligeledes særligt behandle forholdet mellem bebyggelsen i den nordlige del af Ørestaden og de beskyttede søer og moser med henblik på at opnå et harmonisk samspil mellem arkitektur og natur. I den forbindelse skal der i videst muligt omfang tages et særligt hensyn til søernes og mosernes nærmeste omgivelser og mulige faunapassager mellem disse og i forhold til Amager Fælled. Dette formål imødekommes ved, foruden ved ca. 31 ha søer og moser og lignende, at oprettholde mindst 15 ha i den nordlige del af Ørestaden som områder, der er friholdt for bygge-ri.

Flertallet finder desuden, at arkitektkonkurrencen om Ørestaden bør inddrage forholdet til de tilgrænsende bebyggede områder på Amager både for at sikre et arkitektonisk og funktionelt samspil mellem de gamle og de nye byområder, og for at Ørestaden kan medvirke til en fornyelse og samlet kvalitetsforbedring af Amager. Arkitektkonkurrencen bør ligeledes behandle linieføringen for Ørestads Boulevard, således at der både tages hensyn til den nye bebyggelse i Ørestaden, til de eksisterende byområder og til naturområderne på Amager.

Flertallet lægger vægt på, at planlægningen af Ørestaden indgår i en samlet planlægning og markedsføring af hele Hovedstadsområdet. Den samlede udvikling i Hovedstadsområdet bør kombineres med en nøje prioritering af erhvervsudbygningen i København og den øvrige hovedstad med henblik på at samle erhvervsudviklingen stationsnært og at afkontoriserer Københavns Middelalderby. Flertallet finder, at dette bør lægges til grund for den kommende regionplanrevision, som skal afstemmes indbyrdes mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Københavns Amt, Roskilde Amt og Frederiksborg Amt.

Den konkrete planlægning af Ørestaden må ske i fuld åbenhed. Ud over de sædvanlige offentlighedsprocedurer i forbindelse med projektets indarbejdelse i kommuneplanen og i lokalplaner må resultaterne af den internationale arkitektkonkurrence danne grundlag for en bred folkelig debat, hvor Københavns befolkning og ikke mindst Amagers nuværende beboere får mulighed for at få indflydelse på Ørestadens udformning.

Arkitektkonkurrencen vil give konkrete forslag til, hvordan bebyggelsen kan udformes, og hvordan landskab og bygninger kan spille sammen, og vil derfor være et godt grundlag for en konstruktiv og virkelighedsnær offentlig debat.

Ørestadsrådet, der besidder sagkundskab inden for kultur og natur, skal bistå ved arkitektkonkurrencen og vil derfor også få en vigtig rolle i forbindelse med den offentlige høring om konkurrencens resultater. Flertallet lægger i den forbindelse vægt på, at der gives Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet mulighed for at lade sig repræsentere i Ørestadsrådet.

Flertallet forudsætter, at Ørestadsselskabet fremsender sit forslag til program for arkitektkonkurrencen til partierne bag loven til drøftelse inden udskrivelse af konkurrencen. Ørestadsselskabet fremsender ligeledes sit forslag til helhedsplan til partierne bag loven til drøftelse forud for den endelige afgivelse af planen til Københavns Kommune.

For at medvirke til en hurtig styrkelse af beskæftigelsen finder flertallet, at det offentlige udbud af anlæg af en letbaneforbindelse bør iværksættes samtidig med gennemførelsen af arkitektkonkurrencen, således at banen kan stå færdig i 1997. Den endelige linieføring og placering af stationer i region- og kommuneplanlægningen må under alle omstændigheder ske på grundlag af såvel arkitektkonkurrencen og helhedsplanen som af den trafikbetjeningsmæssige, tekniske og økonomiske vurdering af forskellige alternative letbaneløsninger.

Flertallet lægger desuden vægt på, at der findes den for passagererne og omgivelserne bedste linieføring og udformning af letbanerne under hensyn til de økonomiske rammer.

En alternativ linieføring af Østamagerbanen, således at letbanen føres et stykke ad Amagerbrogade og derfra via Amagercentret og Øresundsvej til den gamle Amagerbanes tracé, vil således give mulighed for, at yderligere 15.000 eksisterende beboere og arbejdspladser kan betjenes af letbanerne. Hvis strækningen mellem Amagerbro og Amagercentret medtages i en 1. etape, vil det indebære en fordyrelse af denne etape på mindst 100 mio. kr. afhængigt af, hvor stor en del af baneanlægget der tunneleres. Til gengæld kan der spares 50 mio. kr. på 2. etape af Østamagerbanen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

des sammen med et økonomisk uholdbart projekt som Ørestaden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ændringsforslag

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

Til § 1

1) *Stk. 3* affattes således:

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

Til § 2

2) *Stk. 3* affattes således:

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

Til § 3

3) *Stk. 1* affattes således:

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

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

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

Til § 4

5) *Stk. 2* affattes således:

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

Til § 6

6) Paragraffen affattes således:

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

havns 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 Allé ude af niveau og føres videre ad den eksisterende S-banes tracé til Vanløse.

Stk. 3. Østamagerbaneselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Østamagerbanen. Østamagerbanen føres fra Amagercentret til lufthavnen delvis i Amagerbanens tracé. 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.«

Til § 12

7) *Stk. 2-5* affattes således:

»*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.«

Til § 13

8) Efter stk. 3 indsættes som nyt stykke:

»*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.«

Af et *mindretal* (FP):

Ny paragraf

9) Efter § 16 indsættes som ny paragraf:

»§ 01. Der afholdes efter lovens vedtagelse en vejledende folkeafstemning om Ørestaden i Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Tårnby Kommune.

Stk. 2. Berettiget til at deltage i afstemningen er enhver, der på afstemningsdagen opfylder betingelserne for valgret til Folketinget, og som er optaget på de valglisten, der er omtalt i stk. 3.

Stk. 3. Det påhviler kommunalbestyrelsen i de i stk. 1 nævnte kommuner at udarbejde en valgliste over kommunens vælgere og at udsende valgkort efter reglerne i kapitel 4 i lov om valg til Folketinget.«

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

Til § 17

10) I *stk. 1* ændres datoen »1. juli 1991« til: »1. juli 1992«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringen er en konsekvens af, at den nordlige del af Østamagerbanen indgår i 1. etape som en del af Ørestadsbanen. Den resterende del af Østamagerbanen vurderes at koste 450 mio. kr.; heraf udgør strækningen i Københavns Amtskommune 45 pct. Fordelingen af ejerandele ændres i overensstemmelse hermed, således at Københavns Amtskommunes bidrag fortsat udgør 200 mio. kr. i afrundede tal. Ændringen indebærer samtidig, at overskud fra Østamagerbanen, i det omfang det ikke medgår til den nødvendige drift af banen efter dens etablering, fordeles med 55 pct. til Ørestadsselskabet I/S og 45 pct. til Københavns Amtskommune.

Til nr. 2

Ændringen åbner mulighed for, at selskabet kan stille arealer til rådighed for bl.a. universitetsformål forudsat, at dette kan finansieres inden for selskabets økonomiske rammer.

Til nr. 3 og 4

Ændringsforslagene er en konsekvens af ændringsforslag nr. 6. Der henvises til bemærkningerne hertil.

Til nr. 5

Ændringen er en konsekvens af overførelsen af en del af lovforslagets Østamagerbane til Ørestadsbanen og den ændrede linieføring af denne strækning, jf. bemærkningerne til ændringsforslag nr. 6.

Lånerammen for Ørestadsbanen forøges derfor med 100 mio. kr., hvoraf staten bærer 45 pct. Selskabernes samlede låneramme til de i lovforslaget omhandlede trafikprojekter er herefter på 4,1 mia. kr. i 1990-prisniveau.

Til nr. 6

Ændringsforslaget indebærer, at Ørestadsbanen føres vest om Universitet og dermed nærmere det tæt befolkede Islands Brygge og Ny Tøjhusgrunden.

Ændringsforslaget indebærer desuden, at den nordlige del af lovforslagets Østamagerbane indgår i 1. etape som en del af Ørestadsbanen. Samtidig ændres linieføringen, således at banen føres fra Amagerbro til Amagercentret. Denne del af banen kan tunneleres delvis eller føres i niveau.

Den sydlige del af Østamagerbanen følger fortsat Amagerbanens tracé.

Principperne for den nye linieføring af Ørestadsbanen og Østamagerbanen er vist på et kortbilag, som udgør en korrektion til lovforslagets kortbilag 2.

Ændringsforslaget giver Ørestadsselskabet I/S større handlefrihed til at vælge den mest optimale udformning af letbanerne. Forslaget åbner således mulighed for, at banen kan føres i tunnel på hele strækningen mellem Amagerbro og Frederiksberg, eller for at dele af strækningen kan føres i terræn eller på højbane. Det er forudsat, at selskabet kan vælge mellem at gennemføre anlægget som en boret tunnel eller

som en cut and cover-tunnel. Selskabets valg må afhænge af, hvad den nærmere planlægning og projektering viser vil være bedst for passagererne og for banernes omgivelser inden for de fastlagte økonomiske rammer, jf. bemærkningerne til § 4.

Det er forudsat, at Ørestads Boulevard tilsluttes Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard, jf. § 9. Tilslutningen til Amager Boulevard skal udformes med henblik på at skabe en visuel sammenhæng mellem Christianshavns Vold og Amager Fæled. Der skal desuden tages hensyn til udformningen af byggeriet på Ny Tøjhusgrunden, således at der opnås en harmonisk sammenhæng mellem denne bebyggelse og universitets- og forskerparken i Ørestaden. Det forudsættes derfor, at Ørestads Boulevard indføres i Amager Boulevard øst for Hotel Scandinavia i stedet for som vist på lovforslagets kortbilag 2.

For at medvirke til en hurtig styrkelse af beskæftigelsen vil offentligt udbud af anlæg og drift af Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, jf. § 7, kunne ske samtidig med gennemførelsen af arkitektkonkurrencen, uanset bestemmelsen i § 6, stk. 4. Det er herved forudsat, at den endelige fastlæggelse af linieføring og placering af stationer i region- og kommuneplanen må ske på grundlag såvel af arkitektkonkurrencen og helhedsplanen som af den trafikbetjeningsmæssige, tekniske og økonomiske vurdering af forskellige alternative letbaneløsninger.

Til nr. 7

Ændringsforslaget har til formål at sikre, at den nordlige del af Ørestaden drager nytte af den særlige beliggenhed tæt ved Københavns City og Københavns Universitet og af de særlige naturværdier i området.

De første elementer i udbygningen af Københavns City imod Ørestaden er allerede etableret med SAS-hotellet, Seruminstitutet, Ny Tøjhusprojektet med conferencecenter og musikhus samt Københavns Universitet. Disse bebyggelser og letbanerne knytter Ørestaden sammen med Københavns City og havnen. Det vil således være naturligt at satse på en videreudbygning af Københavns Universitet, lokalisering af andre læreanstalter i sammenhæng med en forskerparkudbygning med nye forskningsinstitutioner og forskningsbaserede

virksomheder og eventuelt senere Symbion. Området skal også kunne tiltrække virksomheder med et stort forsknings- og udviklingsbehov og internationale institutioner.

Det er forudsat, at Undervisningsministeriets aktuelle planer om udvidelse af Københavns Universitet og Det Kongelige Bibliotek kan gennemføres uden at afvente arkitektkonkurrencen, men med et selvstændigt kommuneplantillæg og lokalplan. Der må ikke herved lægges uhensigtsmæssige begrænsninger for valg af linieføringen for Ørestads Boulevard og Ørestadsbanen.

I området mellem universitets- og forskningsområdet og søerne er der mulighed for placering af attraktive boliger. Dette vil samtidig indebære, at en del af de i regionplanen fastlagte boligområder i den vestlige del af Amager Fælled flyttes til Ørestaden, jf. § 12, stk. 4. Københavns Kommune har i sit forslag til kommuneplan tilkendegivet, at man er indstillet på at opgive boligerne på Amager Fælled og i stedet i samarbejde med staten rejse en fredningssag for denne del af Fælleden med henblik på at føre den grønne Kalvebodkile helt ind til det centrale København.

Ændringsforslaget lægger op til, at området omkring søerne skal gives en særlig udformning, der tager hensyn til naturværdierne i dette område samtidig med, at disse naturværdier kan berige den bebyggelse, som etableres.

Udgangspunktet for bebyggelsen omkring søerne kan være en international udstilling, f.eks. en baltisk udstilling, hvor forskellige lande og institutioner etablerer lette bygninger tegnet af nogle af de bedste arkitekter. Disse bygninger vil kunne indpasses hensynsfuldt i naturen og samtidig tilføre området nye arkitektoniske kvaliteter og menneskelige aktiviteter.

Efter udstillingen skal bygningerne bevares og gives et nyt og varigt indhold som rammer om bl.a. kulturelle aktiviteter af forskellig art

til glæde for den lokale befolkning på Amager, hovedstadens indbyggere og besøgende både fra Danmark og den øvrige verden.

For at markere forskellen mellem bebyggelsens karakter i den nordlige og i den sydlige del af Ørestaden og for at sikre, at bebyggelsen i den sydlige del drager fordel af beliggenheden ved stationen på den internationale Øresundsbane, og at den desuden bliver tilstrækkelig markant, foreslås en højere gennemsnitlig bebyggelsesprocent i den sydlige del end i den nordlige.

De eksisterende søer og moser i Ørestadsområdet skal bevares. Afgrænsningen, der skal være i overensstemmelse med den nye naturbeskyttelseslov, der træder i kraft den 1. juli 1992, skal foretages endeligt af Miljøministeriet.

Til nr. 8

Ændringsforslaget sikrer, at der, inden sel-skabet udarbejder en helhedsplan, bliver mulighed for, at offentligheden kan få indflydelse på planlægningens indhold. Det gælder både den lokale befolkning på Amager og den øvrige befolkning i hovedstaden. Denne offentlige debat vil efter lovforslaget blive suppleret med de normale offentlighedsprocedurer efter planlovgivningen i forbindelse med helhedsplanens indarbejdelse i kommuneplanen og i lokalplaner, jf. § 14.

Til nr. 9

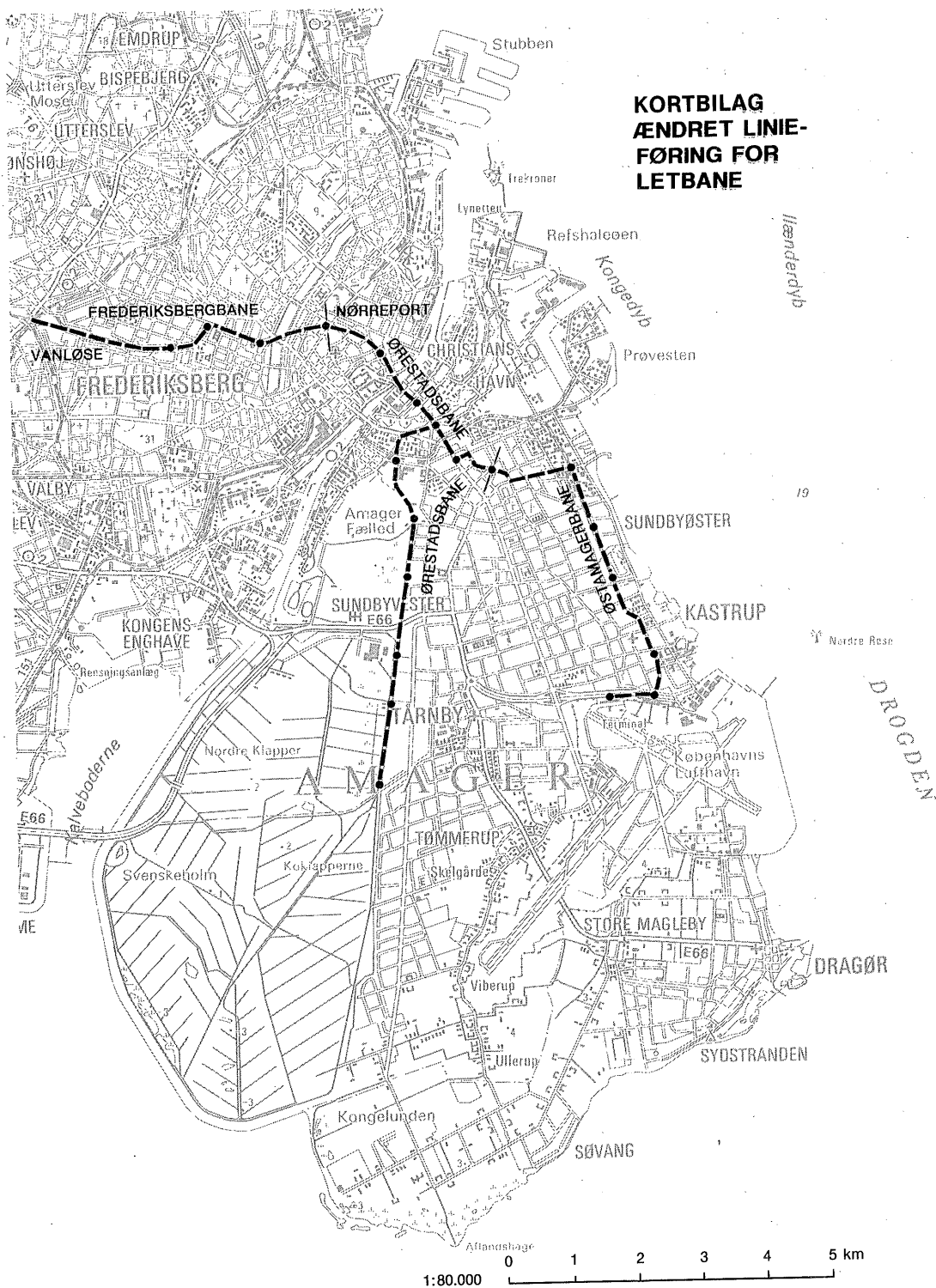
Forslagsstillerne ønsker, at lovforslaget skal til en vejledende folkeafstemning blandt de berørte kommuners borgere.

Til nr. 10

Ændringsforslaget fastsætter et nyt ikrafttrædelsestidspunkt, der er afpasset Folketingets behandling af lovforslaget.

Helen Beim (S) Henning Gjellerod (S) Martin Glerup (S) Lise Hækkerup (S)
Henning Nielsen (S) Løvig Simonsen (S) Trøjborg (S) Gade (SF) nfm.
Svend Aage Jensen (CD) Eva Møller (KF) Rønholt (KF) Peter Hansen-Nord (V)
Hanne Severinsen (V) Bodil Thrane (V) Aage Brusgaard (FP) fmd. Jørgen Estrup (RV)
Glønborg (KRF)

KORTBILAG ÆNDRET LINIE- FØRING FOR LETBANE



Til lovforslag nr. L 24. Ændringsforslag stillet den 16. juni 1992 uden for betænkningen

Ændringsforslag til 2. behandling af

Forslag til lov om Ørestaden m.v.

Til nr. 11 og 12

Af *Baadsgaard (S)*, *Eva Møller (KF)* og *Hanne Severinsen (V)*:

Til § 9

11) *Stk. 3* affattes således:

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

Til kortbilagene

12) Kortbilag 2 Nye trafik anlæg udgår, og i stedet indsættes: Kortbilag 2 Linieføring for letbaner.

13) Kortbilag 3 § 43-områder udgår.

Bemærkninger

Lovforslagets kortbilag 2 erstattes af et nyt kortbilag 2, som viser den ændrede linieføring for letbanerne.

Det er forudsat, at Ørestads Boulevard indføres i Amager Boulevard øst for Hotel Scandinavia, jf. bemærkningerne til ændringsforslag nr. 6 i udvalgets betænkning. Bortset herfra skal linieføringen af Ørestads Boulevard behandles i arkitektkonkurrencen, således at der både tages hensyn til den nye bebyggelse i Ørestaden, til de eksisterende byområder og til naturområderne på Amager. På det ændrede kortbilag er der derfor ikke angivet principper for linieføringen af boulevarden. I konsekvens heraf foreslås § 9, stk. 3, ændret således, at henvisningen til kortbilaget udgår.

Til nr. 13

I konsekvens af den ændrede formulering af § 12, stk. 5, jf. ændringsforslag nr. 7 i udvalgets betænkning, foreslås det, at kortbilag 3 udgår.

