

Til lovforslag nr. L 58. Betænkning afgivet af Miljø- og Planlægningsudvalget den 6. december 1995

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om Ørestaden m.v.

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til finansministeren, som denne har besvaret skriftligt.

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

Bella Center A/S,
Danmarks Naturfredningsforening og
Friluftsrådet.

Nogle af udvalgets spørgsmål til finansministeren og ministerens svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets og Enhedslistens medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* inden for flertallet (Venstres medlemmer af udvalget) ville have foretrukket, at Folketinget ventede med den endelige vedtagelse af lovforslaget, til Københavns Kommunes VVM-høring var afsluttet, således at reaktionerne herfra kunne indgå i udvalgets overvejelser.

Mindretallet har dog accepteret, at flertallet vurderer, at lovforslaget bør vedtages forud for høringen.

Skulle det senere vise sig, at udformningen af Ørestads Boulevard skaber trafikale problemer andre steder på Amager, noterer mindretallet sig, at Folketinget på dette tidspunkt har mulighed for at ændre loven, hvis man vil løse disse problemer.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Da loven om Ørestaden blev vedtaget i 1992, stemte Fremskridtspartiet imod lovforslaget. Fremskridtspartiet mener ikke, at det er en statsopgave at hjælpe en kommune med dens byudvikling. Dette må være en kommunal eller amtskommunal opgave.

I 1992 stod der i hovedstadsområdet 700.000 etagemeter kontorlokaler tomme. I maj 1995 var der 650.000 etagemeter ubenyttede kontorlokaler samt 600.000 etagemeter ubenyttede lokaler til lager og produktion. Endvidere er der i hovedstadsområdet tusindvis af kvadratmeter byggemoden jord, som ikke kan sælges.

Fremskridtspartiet mener bl.a. på den baggrund, at Ørestaden er et projekt, der ikke er behov for, og kan derfor ikke stemme for lovforslaget.

Et *andet mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslisten kan ikke støtte lovforslaget, da den tilsyneladende miljøforbedring alene dækker over, at man friholder et større areal til naturformål på bekostning af at gøre byggeriet tilsvarende højere, samtidig med, at vådområderne indskrænkes yderligere.

At støtte lovforslaget opfatter mindretallet som en accept af hele projektet, der i bund og grund er en helt forkert sammenblanding af misforstået erhvervs politik og kollektiv trafik politik, og mindretallet forventer, at hele konstruktionen vil kollapse, når økonomien i pro-

jektet allerede fra næste år begynder at løbe løbsk.

Udvalget ønsker lovforslaget tilbage til fornyet behandling i udvalget efter 2. behandling.

Martin Glerup (S) Helen Beim (S) Dorte Bennedsen (S) Inger Bierbaum (S)

Peter Christensen (S) Steen Gade (SF) fmd. Elsebeth Gerner Nielsen (RV)

Bent Hindrup Andersen (EL) Lis Greibe (S) Hanne Severinsen (V)

Hans Christian Schmidt (V) Peter Hansen-Nord (V) Jens Vibjerg (V)

Niels J. Langkilde (KF) Gitte Seeberg (KF) Jens Jørgensen (KF)

Aage Brusgaard (FP) nfmd.

Centrum-Demokraterne og Dansk Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.

Nogle af udvalgets spørgsmål til finansministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 3:

Udelukkes muligheden for at bygge en østlig havnetunnel fra Langelinie til Refshaleøen, hvis man bygger en tosporet Ørestads Boulevard og samtidig ikke ønsker at udvide Amager Strandvej kapacitetsmæssigt?

Trafikberegningerne i Trafikministeriets rapport om en østlig havnetunnel viser, at en væsentlig del af trafikafviklingen af tunnelen vil ske ad Amager Strandvej. Med Riviera-udvalgets planer og lokalbefolkningens modstand mod øget trafik ad Amager Strandvej og en underdimensioneret Ørestads Boulevard er det så overhovedet muligt at bygge en havnetunnel?

Svar:

I Trafikministeriets rapport »Østlig havnetunnel i København« fra 1995 er der foretaget beregninger af trafikken med og uden en havnetunnel i år 2000. Beregningerne viser, at en havnetunnel ikke giver øget trafik på Amager, men at den vil aflaste Knippelsbro og Langebro.

En havnetunnel vil ifølge beregningerne heller ikke give markante ændringer i den nord-sydgående trafik på Amager. Trafikken på det centrale Amager vil på et hverdagsdøgn falde med godt 3.000 køretøjer, mens der vil komme en merbelastning på ca. 5.000 køretøjer på den nordlige og 2.000 køretøjer på den sydlige del af Amager mod Amager Strandvej. Beregningerne tyder derfor på, at biltrafikken fra en havnetunnel i år 2000 ikke vil søge til Ørestads Boulevard uanset dimensioneringen heraf, medmindre der foretages indgreb for at lede trafikken den vej.

Beregningerne peger tillige på, at der er valgfrihed med hensyn til tilslutningsforbindelser til en eventuel havnetunnel. Både en lokal havnetunnel, hvor der ikke foretages ændringer i det eksisterende vejnet, og en regio-

nal tunnel, hvor der samtidig sker ændringer på det eksisterende vejnet, er mulig.

På denne baggrund finder jeg det hverken nødvendigt eller hensigtsmæssigt at kæde det aktuelle forslag til dimensioneringen af Ørestads Boulevard sammen med overvejelserne om en eventuelt kommende havnetunnel.

Spørgsmål 4:

Forventer regeringen, at Folketinget skal vedtage lovforslaget inden VVM-høringen om Ørestads Boulevard er gennemført? Eller forventes det, at man afventer resultatet af VVM-høringen?

Svar:

VVM-vurderingen af Ørestads Boulevard og bybanen er et led i Københavns Kommunes forslag til tillæg til kommuneplanen. VVM-vurderingen er udarbejdet på grundlag af helhedsplanen for Ørestaden og den deri indeholdte linjeføring og udførmning af Ørestads Boulevard.

Gennemførelse af helhedsplanen og kommuneplantillægget forudsætter den lovændring, som Folketinget nu har til behandling. Derfor skal lovforslaget under alle omstændigheder vedtages, før kommuneplantillægget kan endeligt besluttes af Københavns Kommune, hvilket forventes at kunne ske næste forår. Det vil være mest hensigtsmæssigt, hvis lovforslaget vedtages så tidligt, at der under den offentlige høring om kommuneplantillægget og den dertil knyttede VVM-redegørelse er sikkerhed for, at tillægget kan gennemføres, og at de i VVM-redegørelsen beskrevne miljømæssige konsekvenser er dækkende for den plan, som ønskes gennemført.

Af hensyn til den kommende VVM-høring vil det derfor være hensigtsmæssigt, hvis lovforslaget får en hurtig behandling i Folketinget.

Til udvalgets orientering vedlægges 20 eksemplarer af »Forslag til Kommuneplanlægning for Ørestaden m.v. – Bybane, boulevarder og byområder. Med miljøvurderinger af bybanen og boulevarderne samt forslag til lokalplan for bybanens og boulevardernes linjeføring i Ørestaden«. De vedlagte eksemplarer udgør restoplaget af indstillingen til Borgerrepræsentationen den 7. december 1995 og vil umiddelbart herefter blive trykt i et større oplag i en endelig udgave til brug i forbindelse med den offentlige høring. Der vil på det tidspunkt blive eftersendt 80 eksemplarer af den endelige udgave til Miljø- og Planlægningsudvalgets orientering.

Endelig kan det oplyses, at den offentlige høring forventes gennemført i en to måneders periode fra den 20. december 1995.

Spørgsmål 5:

Hvilke kommentarer har ministeren til henvendelsen af 4. december 1995 fra Bella Center, jf. bilag 5?

Svar:

Spørgsmålet har været forelagt Ørestadsselskabet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Som det er nævnt i henvendelsen fra Bella Centers administrerende direktør, har der været ført en række forhandlinger mellem Ørestadsselskabet og Bella Center om relationerne mellem Bella Center og Ørestaden. I modsætning til Bella Centers administrerende direktør er det Ørestadsselskabets opfattelse, at disse forhandlinger fortsat pågår. På det seneste møde, som fandt sted den 27. november 1995, blev det således aftalt, at Bella Center hurtigt skulle vende tilbage med dels en vurdering af, om en udvidelse af tilkørselsarealet på Bella Centers østside fra 6 m til 10 m ville være tilstrækkelig, dels en vurdering af, hvor store omkostninger der vil være forbundet med at fjerne det østligste modul af Østhallerne på 9 m og erstatte det med en tilsvarende bygning et andet sted. Samtidig blev det aftalt, at parterne skulle indlede et samarbejde om så vidt muligt at tilgodese Bella Centers ønsker i anlægsfasen for bybanen og Ørestads Boulevard. Bella Center er endnu ikke fremkommet med de lovede vurderinger.

Det er således ikke Ørestadsselskabets opfattelse, at forhandlingerne er afsluttet, ligesom selskabet ikke er enig i, at man ikke har vist forståelse eller imødekommenhed over for Bella Centers ønsker. Tværtimod har Ørestadsselskabet forsøgt med forskellige forslag at mindske de gener, som anlæg af en ny bane og vej uundgåeligt vil påføre eksisterende naboer.

Ørestadsselskabet har således tilbudt at overlade de arealer, som ikke er absolut nødvendige for banen og vejen, til Bella Center, uanset at disse arealer indgår i lovgrundlaget for Ørestaden. Selskabet har desuden tilbudt at forsøge at opnå Københavns Kommunes accept af, at cykelsti og fortorv i begge retninger samles på den østlige side af vejen, hvilket ville kunne give de ovenfor omtalte 10 m.s adgangsareal til Bella Center. Endvidere har selskabet tilbudt at kompensere Bella Center for de mistede arealer med tilsvarende arealer umiddelbart syd for Bella Center, som ifølge centrets egne oplysninger er den foretrukne udviklingsretning. Endelig har selskabet tilbudt, at Bella Center kan få væsentligt større råderum i de i hvert fald 5-8 år, mens banen og vejen etableres, og hvor der derfor ikke er behov for cykelstier og fortorv.

Det er rigtigt, at Helhedsplanens kanalsystem berører nogle af Bella Centers parkeringsarealer. Dette skyldes, at disse arealer er en del af Ørestadsområdet ifølge lovgrundlaget. Ørestadsselskabet har imidlertid tilbudt Bella Center at ændre kanalens forløb, således at Bella Center kan beholde disse parkeringspladser. Der er således ikke tale om, at Ørestadsselskabet gør krav på arealer, der tilhører Bella Center, til andre formål end til bybanen og Ørestads Boulevard, og således heller ikke om at ekspropriere med det formål at skabe bedre mulighed for salg af arealer med henblik på ny bebyggelse.

Bella Center har i sit brev til Folketinget fremsat forslag om at flytte cykelstier og fortove over på den østlige side af banen og kanalen. Dette forslag har ikke tidligere været oppe. Det er dog næppe et realistisk forslag, idet det vil vanskeliggøre adgangen til Bella Center for gående og cyklister og desuden være kostbart, fordi det vil kræve to ekstra krydsninger ude af niveau mellem banen, kanalen og stianlæggene.

Med i billedet skal imidlertid også, at bybanens etablering med en station ved Bella Center og den direkte tilslutning til motorvejen vil give Bella Center en kolossal forbedret trafikalk beliggenhed. I det hele taget vil opbygningen af Ørestaden give Bella Center en væsentlig værdiforøgelse. Det forekommer derfor lidt ude af proportion at gøre spørgsmålet om nogle få meters adgangsareal til et afgørende problem. Det egentlige perspektiv i sagen er snarere, at Bella Center vil få fordel af at åbne sig mod øst mod den nye station, og at Bella Center derfor under alle omstændigheder vil have en interesse i at ændre Østhallerne fra at være centrets bagside til at være en ny attraktiv publikumsindgang med direkte adgang fra stationen. En ombygning af Østhallerne er derfor efter Ørestadsselskabets opfattelse meget sandsynlig i løbet af en årrække.

I den forbindelse kan det nævnes, at Bella Centers synspunkt om, at det ikke er rigtigt, som det står i lovforslagets bemærkninger, at forslaget ikke har erhvervsøkonomiske konsekvenser, beror på en misforståelse. De økonomiske konsekvenser for Bella Center af etablering af bybanen og motorvejstilslutningen samt udviklingen af Ørestaden er utvivlsomt positive, men disse konsekvenser følger allerede af Ørestadsloven og har således ikke noget med ændringsforslaget at gøre. De negative

konsekvenser, som Bella Center fokuserer på, vil der til gengæld blive taget højde for enten gennem en forhandlingsløsning mellem Bella Center og Ørestadsselskabet eller gennem Ekspropriationskommissionens medvirken. Den erstatning, som Ekspropriationskommissionen fastsætter, hvis parterne ikke kan nå en forhandlingsløsning, skal netop fastsættes med henblik på, at indgrebet ikke får negative økonomiske konsekvenser for de berørte virksomheder. Derfor er lovforslagets oplysninger om de erhvervsøkonomiske konsekvenser korrekte.

På denne baggrund er det Ørestadsselskabets opfattelse, at der bør kunne findes en forhandlingsløsning mellem de to selskaber, hvor Bella Centers arealbehov på kort sigt tilgodeses ved en nøje planlægning af anlægsarbejderne for bybanen og vejen – og ved en begrænset ændring af Boulevardens udformning – og på lidt længere sigt ved, at Bella Center åbner sig også mod den bybanestation, som placeres umiddelbart ud for Bella Centers østside. Endelig kan det indgreb i Bella Centers egne parkeringsarealer, som forårsages af vejen og banen, kompenseres dels ved, at flere gæster ankommer med bybanen, dels ved, at Bella Center får stillet nogle arealer syd for centret til rådighed for den fremtidige udvikling.«