

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Nærværende lovforslag er en genfremsættelse af L 183, der blev fremsat af finansministeren den 3. maj 1991 (Folketingstidende 1990-91 sp. 5995-6016) og 1. behandlet den 8. maj 1991 (Folketingstidende 1990-91 sp. 5790-5815).

Lovforslaget er en uændret genfremsættelse.

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 opblomstring til gavn for hele Danmark. For at sikre denne positive effekt på erhvervsudviklingen i Danmark er regeringen indstillet på at indgå i samarbejde med amter og kommuner om konkrete udviklingsprojekter i hele landet.

Forudsætningen for, at det lykkes at skabe en ny udvikling i Hovedstaden, er, 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.

Med udgangspunkt i den fireårige aftale om DSBs økonomi nedsatte regeringen i foråret 1990 et udvalg om trafikinvesteringer i hovedstadsområdet. Udvalget, der har været sammensat af statslige og kommunale repræsentanter, har netop afsluttet sit arbejde med en rapport, hvis flertalsindstilling danner grundlag for dette lovforslag.

Det er udvalgets opfattelse, at 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 pla-

ceret 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 idag lufthavnen, som vil få en styrket position i konkurrencen med de øvrige nordeuropæiske lufthavne, fordi Øresundforbindelsen giver den en højklasset 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 Samejeoverenskomst fra 1963. Samejearealerne består dels af et stort landzoneareal, som for den helt overvejende del 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. Den sydlige del er sammen med et mindre, ikke fredet landzoneareal i den nuværende regionplan udlagt til internationale, nationale og regionale funktioner inden for uddannelse, forskning, administration og erhverv, mens den nordlige del af byzonearealerne er udlagt til universitetsudvidelse, boligformål og parkformål.

Den sydlige del af de arealer, som i regionplanen er udlagt til bebyggelse, krydses af Øresundsforbindelsens landanlæg. Det giver mulighed for, at der på arealet kan etableres såvel en station på den højfrekvente, internationale banestrækning som 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 Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer kaldes Ørestaden. Lovforslaget har til formål at åbne mulighed for, at regeringen og Københavns Kommune