

kan danne et interessentskab, som kan stå for udviklingen af Ørestaden på grundlag af den østlige del af Samejearealerne. Folketingets vedtagelse af lovforslaget forudsætter, at Københavns Kommune efter beslutning i Borgerrepræsentationen tilkendegiver vilje til at stifte Ørestadsselskabet I/S på grundlag af Samejearealerne.

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 der 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 Amager øst og nord for Ørestaden 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 og til Amager Fælled.

Udviklingen vil få Ørestadsarealerne til at stige i værdi. Denne værdistigning vil kunne danne finansielt grundlag for de omtalte infrastrukturinvesteringer. Efter forslaget får Ørestadsselskabet I/S 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 provenu fra Ørestadsselskabet I/S' 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 Ørestadsselskabet I/S' 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 I/S at stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S og til at medvirke til 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 Amagerbanes 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 meget 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 Naturfredningsforening 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.

EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 111 afgrænses mod nord af vejen 'Sjællandsbroen' og mod øst af diget langs det hidtil bebyggede område. Den del af Ørestaden, der ligger syd for vejen 'Sjællandsbroen' ligger således inden for fuglebeskyttelsesområdet. Fuglebeskyttelsesområde nr. 111 udgør i sin helhed et sammenhængende naturområde af meget betydelig værdi for fuglelivet. Men den sydlige del af Ørestaden hører til de ornitologisk mindst interessante dele af dette område, hvorfor effekterne af en udbygning vil være beskedne for fuglelivet. Arealet, der indgår i den sydlige del af Ørestaden, er holdt uden for den fredning, der er gennemført på Vestamager. Denne fredning omfatter iøvrigt langt den største del af fuglebeskyttelsesområdet.

I betragtning af, at det i forbindelse med meddelelsen til EF-kommissionen i 1983 om de udpegede fuglebeskyttelsesområder blev angivet, at der kunne blive tale om mindre justeringer som konsekvens af den regionale planlægning, og at det pågældende område blev udlagt som område til erhverv m. v. i Regionplan 1989, vil grænsen for fuglebeskyttelsesområdet blive justeret i overensstemmelse hermed.

For at inddrage hensynet til naturværdierne og for at sikre området en bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet skal miljøministeren efter lovforslaget udpe-