

skabet er gældfrit og giver et driftsmæssigt overskud, vil betale sit grundskyldsprovenu fra de afhændede Ørestadsarealer tilbage til Ørestadsselskabet I/S, efter at der er sket udligning.

Af aftalen skal desuden fremgå, at bestyrelsen kan beslutte at etablere Frederiksbergbaneselskabet I/S og derefter Østamagerbaneselskabet I/S, hvis den vurderer, at der er økonomisk grundlag herfor. Det kan iøvrigt aftales at give Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune mulighed for hver at udpege en observatør, som kan deltage i Ørestadsselskabet I/S' bestyrelsesmøder, når bestyrelsen behandler spørgsmål om offentligt udbud af letbanerne. Det gælder især spørgsmål om hvilke typer letbane, der skal udbydes og efter udbud anlægges, og hvilken driftsform, der skal vælges, således at det sikres, at de tre letbaner kommer til at udgøre et samlet banesystem med fælles materiel og infrastruktur og fælles drift, jf. § 7.

Det forudsættes, at aftalen indgås, inden vedtagelsen af lovforslaget.

Ørestadsselskabet I/S skal anvende provenuet fra arealsalget til så hurtigt som muligt at tilbagebetale lånene. Selskaberne kan således kun bruge lånene til finansiering af de i loven omhandlede trafik anlæg samt til den nødvendige drift af selskaberne. Efter etablering af de i loven omhandlede anlæg skal selskabernes overskud, i det omfang de ikke medgår til driften af de tre letbaner, for Ørestadsselskabet I/S fordeles mellem Københavns Kommune og staten med 55 pct. til kommunen og 45 pct. til staten, for Frederiksbergbaneselskabet I/S med 70 pct. til Ørestadsselskabet I/S og 30 pct. til Frederiksberg Kommune og for Østamagerbaneselskabet I/S med 60 pct. til Ørestadsselskabet I/S og 40 pct. til Københavns Amtskommune.

Til § 2

Københavns Kommune og staten ejer i henhold til en Samejeoverenskomst fra 1963 en stor del af Vestamager i fællesskab. Kommunens andel af Samejet er 55 pct., statens 45 pct. Samejet styres af en fælles bestyrelse, hvori kommunen har 3 repræsentanter og staten ved Miljøministeriet 2 repræsentanter. Hovedparten, over 90 pct. af Samejearealerne bestående af de opfyldte områder, er landzone og omfattet af Kalvebodkilefredningen fra 14. november 1990. De resterende 5-10 pct., der udgøres af de gamle strandarealer, er byzone og reguleret gennem regionplanretningslinier. Den østlige del af byzonearealet og en mindre del af landzonearealet skal efter lovforslaget danne grundlag for udviklingen af en ny

bydel, Ørestaden. Afgrænsningen af Ørestaden fremgår af kortbilag 1.

I Samejet er der regnskabsmæssigt opført et indestående til Københavns Kommune og staten på 670 mill. kr. En del af dette indestående kan henføres til Ørestadsarealerne.

For at give mulighed for et varieret udbud af funktioner i Ørestaden åbner lovforslaget mulighed for, at selskabet eventuelt vederlagsfrit kan stille arealer til rådighed for kulturelle formål og fritids- og rekreative formål.

Til § 3

Ørestadsselskabet I/S' formål er dels at forestå udviklingen af Ørestaden, dels at sælge arealerne for at finansiere de foreslåede trafik anlæg med salgsprovenuet, og endelig at drive letbanerne. De planlagte trafik anlæg i tilknytning til Ørestaden er en letbane, Ørestadsbanen, langs med Ørestaden og videre under Christianshavn og Kgs. Nytorv til Nørreport, en vej langs med Ørestaden, Ørestads Boulevard, med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard samt cykelruter gennem Ørestaden til den fredede Kalvebodkile og til Amager Fælled.

En videreførelse af Ørestadsbanen fra Nørreport til Frederiksberg og Vanløse, en Frederiksbergbane, vil trafikalt set være hensigtsmæssig. Frederiksberg vil få en ny, effektiv baneforbindelse til City og til det eksisterende S-togssystem. Dette vil endvidere føre til, at letbanen får et større opland. En sådan videreførelse af letbanen fra Nørreport må teknisk set ske i umiddelbar forlængelse af etableringen af Ørestadsbanen. Det er forudsat, at Ørestadsbanen skal føres i en boret tunnel under Christianshavn til Nørreport. En forlængelse skal derfor ske ved en videreførelse af tunnelboringen fra Nørreport til Forum.

Såfremt Københavns Kommune i sin planlægning ønsker at fremme en udvikling også på Østamager, vil det være hensigtsmæssigt at forsyne området med en letbane i Amagerbanens tracé. En sådan bane kan forbindes med Ørestadsbanen, således at de to baner begge kan benytte forbindelsen gennem de centrale bydele til Nørreport. Der åbnes derfor efter lovforslaget mulighed for at etablere en sådan letbane, Østamagerbanen.

I Udvalget om Hovedstadsområdes Trafikinvesteringers tidsplan er det forudsat, at Ørestadsbanen etableres 1994-97, Frederiksbergbanen 1998-2000 og Østamagerbanen 1998-99.

For at få en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af såvel planlægning, projektering og udbud som anlægsarbejderne vil der være behov for, at Ørestadsselska-