

Lovforslaget fastholder fortsat den etapevise beslutningsprocedure, der er indeholdt i den gældende Ørestadslov. Formålet er at begrænse den økonomiske risiko, som Ørestadsselskabet I/S kan pådrage sig ved anlæg af banestrækninger, udover Ørestadsbanen. Etapedelingen er dog i forslaget knyttet til beslutningerne om anlæg af baner, som er forbundet med væsentlige økonomiske omkostninger, og ikke som i den gældende lov til stiftelsen af baneselskaberne, som kun giver anledning til meget begrænsede omkostninger. Forslaget ændrer ikke ved de ansvars- og kompetenceforhold, som er forudsat i Ørestadsloven.

2. Administrative og økonomiske konsekvenser

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser, idet det forudsættes, at Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S undlader at etablere selvstændige administrationer, og i stedet lader Ørestadsselskabet I/S udføre de nødvendige undersøgelser på de to selskabers vegne. Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S kan desuden, såfremt man finder det hensigtsmæssigt, bemyndige Ørestadsselskabet I/S til at forestå udbudsforretningerne på de to selskabers vegne.

Økonomisk indebærer forslaget, at der kan gennemføres en hensigtsmæssig udbudsprocedure og en effektiv teknisk tilrettelæggelse af anlæg af alle tre letbaner. Herved undgås meromkostninger ved anlæg af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, hvis størrelse ikke kan beregnes, fordi de afhænger af en fremtidig konkurrencesituation, men som utvivlsomt er betydelige. På kort sigt, vil der være tale om fremrykning af omkostninger til stiftelse af selskaberne og til gennemførelse af nødvendige supplerende undersøgelser samt til udbud af de to baner samtidig med udbud af Ørestadsbanen. Der skønnes at være tale om fremrykning af omkostninger på 5-10 mill. kr.

3. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget har ingen erhvervsøkonomiske konsekvenser.

4. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

5. Høring

Lovforslaget er sendt til Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Københavns Amt og Trafikministeriet.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til nr. 1

Lovforslaget indebærer, at Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S kan stiftes, når det findes mest hensigtsmæssigt. Af hensyn til gennemførelse af det planlagte udbud af Ørestadsbanen i sommeren 1995 er det tanken at etablere de to selskaber så hurtigt som muligt.

Til nr. 2

Efter den gældende Ørestadslov er beslutningerne om stiftelse af baneselskaberne opdelt i etaper, således at Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S først kan stiftes, når Ørestadsselskabet I/S vurderer, at der er økonomiske grundlag herfor og efter færdiggørelsen af Ørestadsbanen. Med lovforslaget erstattes dette af en etapedeling af beslutningerne om anlæg af banestrækningerne, således at Frederiksbergbanen og Østamagerbanen først kan anlægges, når Ørestadsselskabet I/S vurderer, at der er økonomisk grundlag herfor, og uden at afvente at Ørestadsbanen er gennemført.

Den gældende lovs begrænsning af de økonomiske risici for Ørestadsselskabet I/S er herved fastholdt uændret. Det er således fortsat en forudsætning for anlæg af først Frederiksbergbanen og derefter Østamagerbanen, at Ørestadsselskabet I/S vurderer, at der er økonomisk grundlag for at anlægge banestrækninger udover Ørestadsbanen. Derimod er det ikke forudsat, at beslutning om anlæg af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen skal afvente gennemførelse af Ørestadsbanen, idet det anses for teknisk og økonomisk mere hensigtsmæssigt at have mulighed for at koordinere anlægget af de tre banestrækninger, i det omfang der træffes beslutning om gennemførelse af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

Til nr. 3

Med bestemmelsen åbnes der mulighed for, at Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S kan bemyndige Ørestadsselskabet I/S til at udbyde de tre baner samlet. I praksis er det hensigten, at der sammen med udbud af anlæg og drift af Ørestadsbanen skal udbydes optioner på anlæg og drift af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen. Dette indebærer, at der samtidig med indgåelse af kontrakter om Ørestadsbanen indgås optionsaftaler om de to øvrige baner. Optionerne vil binde entreprenører og producenter til at levere til aftalte priser og betingelser, men binder ikke baneselskaberne til at udnytte optionerne og altså heller ikke til at anlægge hverken Frederiksbergbanen eller Østama-