

bergbaneselskabet I/S, og Frederiksberg Kommune ejer 30 pct. Pr. 1. januar 2007 blev Ørestadsselskabet I/S ene-ejer af Østamagerbanen, idet Østamagerbaneselskabet I/S blev opløst i forbindelse med, at Københavns Amtskommune blev nedlagt i henhold til strukturreformen, jf. lov nr. 310 af 19. april 2006 om ændring af lov om Ørestaden mv. (opløsning af Østamagerbaneselskabet).

Ørestadsselskabet I/S' formål er at planlægge, udvikle og sælge arealerne i Ørestaden, at anlægge metroens 1. etape, Ørestadsbanen, at anlægge metroens 2. etape, Frederiksbergbanen for Frederiksbergbaneselskabet I/S, at anlægge metroens 3. etape, Østamagerbanen for Østamagerbaneselskabet I/S samt udbyde og indgå aftale om driften af metroen.

Grundlaget for de tre selskabers virke er, ud over bestemmelserne i lov om Ørestaden mv., fastlagt i interessentskabskontrakter, der samtidig er godkendt som vedtægter for selskaberne.

Ørestadsloven er inspireret af det engelske New town-princip, hvorefter ny infrastruktur finansieres af de værdistigninger, som samme infrastruktur skaber i sine omgivelser. Ørestadsselskabet I/S har således optaget lån til finansiering af anlæg af metroen, som skal tilbagebetales bl.a. gennem indtægter fra salg af arealer i Ørestaden.

Den overordnede økonomiske styring af det nuværende Ørestadsselskab I/S tager udgangspunkt i en låneramme, der er tiltrådt af ejernes respektive kompetente organer (Folketingets Finansudvalg og de kompetente politiske organer i Københavns Kommune).

Lånerammestyningen har vist sig utilstrækkelig, fordi det har ført til for meget fokus på likviditetssituationen frem for værdiskabelsen. Det vil med andre ord sige, at passivside har fået for stor vægt i forhold til aktivside på selskabets balance. Særligt i forhold til de af selskabets forretningsområder, der skaber indtægter, kan det føre til skævvridninger i de forretningsmæssige dispositioner.

Derfor foreslås der i den nye selskabsstruktur med et metroselskab og et arealudviklingsselskab etableret særskilte økonomistyringssystemer for de enkelte hovedforretningsområder i Metroselskabet I/S (Metrodrift og Metroanlæg) og for arealudviklingen i Arealudviklingsselskabet I/S.

### 3.2. Lov om Københavns Havn A/S

Københavns Havn A/S er oprettet i medfør af lov nr. 471 af 31. maj 2000 om Københavns Havn A/S. Før omdannelsen til et statsligt aktieselskab var Københavns Havn en selvejende institution inden for den statslige forvaltning. Københavns Havn A/S' formål

er dobbelt, idet selskabet både skal drive havnevirksomhed i Københavns Havn samt stå for at tilrettelægge og gennemføre omdannelsen af de havneområder i København, som ikke længere skal anvendes til havnedrift. Selve havnedriften foregår i selskabet Copenhagen Malmö Port AB, hvor Københavns Havn A/S ejer 50 pct. af aktierne. Desuden deltager Københavns Havn A/S i byggemodnings- og udviklings-selskaber.

### 3.3. Regler om planlægning i gældende ordninger

I lov om Ørestaden mv. er der fastsat regler om planlægning. I 1995 blev der i henhold til reglerne i loven udarbejdet en helhedsplan for Ørestaden. Planen blev udarbejdet af Ørestadsselskabet I/S i samarbejde med det daværende Ørestadsråd. Helhedsplanen blev udarbejdet på baggrund af en international arkitektkonkurrence om Ørestaden. Ved en ændring af lov om Ørestaden i 1995, lov nr. 1074 af 20. december 1995, blev der skabt hjemmel til at muliggøre Helhedsplanen. Bl.a. blev de i Helhedsplanen indeholdte byggemuligheder om bebyggelsestætheder indarbejdet i lovgrundlaget.

I henhold til loven indgik Helhedsplanen i Københavns Kommunes udarbejdelse af kommuneplantillæg for Ørestaden. Der er således udarbejdet kommuneplantillæg for området samt udarbejdet følgende lokalplaner for området, lokalplan 277 Bybanens kontrol- og vedligeholdelsescenter, lokalplan 301 med tillæg 1, 2, 3 og 4 for området mellem Njalsgade og Grønjordsvej, lokalplan 301 med tillæg 1 for området mellem Grønjordsvej og Vejlands Allé - øst for metroen, lokalplan 309 for området mellem Vejlands Allé og Øresundsforbindelsen - ekskl. Fields og området vest for Fields, lokalplan 325 for Fields og området vest for Fields samt området syd for Øresundsforbindelsen. (Heraf er området syd for Øresundsforbindelsen, vest for Metroen senere kommet med i en ny lokalplan), og lokalplan 398 for området syd for Øresundsforbindelsen (ekskl. arealet øst for metroen) til Ørestads sydlige grænse.

I lov om Københavns Havn A/S er det anført i formålsparagraffen, at selskabet i sin arealdisponering skal agere inden for rammerne af planloven. Selskabet har bl.a. til opgave at sørge for, at havnens arealer udvikles og sælges i overensstemmelse med en udviklingsstrategi, som selskabet fastlægger i lyset af den fysiske planlægning for arealerne.

### 3.4. Infrastrukturforpligtelser i gældende ordninger

Lov om Ørestaden mv. indeholder bemyndigelse til at anlægge Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.