

skab, mod at Frederiksberg Kommune forpligter sig til at finansiere sin andel af anlægsudgifterne for Frederiksbergbanen.

Bestyrelsen kan herefter, hvis den vurderer, at der er økonomisk grundlag herfor, tilbyde Københavns Amtskommune at stifte et interessentskab, mod at amtskommunen forpligter sig til at finansiere sin andel af anlægsudgifterne for Østamagerbanen.

DSB ejer og driver en enkeltsporet godsbane langs Østamagers kyst. Godsbanen har efter nedlæggelse af en række virksomheder på Østamager ikke længe nogen væsentlig betydning. Det er derfor forudsat, at Østamagerbanen benytter godsbanens tracé, og at dette af staten stilles vederlagsfrit til rådighed til formålet. Dette er forudsætningen for, at anlægget af Østamagerbanen kan gennemføres for en meget begrænset anlægssum, og for at anlægget kan etableres uden væsentlige gener.

Til § 4

Forudsætningen for udviklingen af Ørestadsarealerne og dermed for arealernes værdistigning er etableringen af de nødvendige trafik anlæg. Etableringen af trafik anlæggene må derfor påbegyndes, før der kan opnås et tilstrækkeligt salgsprovenu. Der er således behov for, at Ørestadsselskabet I/S kan optage lån til finansiering af disse trafik anlæg. Lånefinansiering vil desuden være hensigtsmæssig for at give selskabet mulighed for at sælge arealerne på de økonomisk set mest optimale tidspunkter.

Selskabets drift bør kunne påbegyndes, inden der er solgt arealer fra selskabet, og bør derfor i første omgang også lånefinansieres.

Vurderer selskabets bestyrelse, at der er økonomisk grundlag for udover Ørestadsbanen at etablere Frederiksbergbanen og herefter Østamagerbanen, stifter Ørestadsselskabet I/S sammen med Frederiksberg Kommune Frederiksbergbaneselskabet I/S og herefter sammen med Københavns Amtskommune Østamagerbaneselskabet I/S. Disse selskaber kan optage de fornødne lån til formålene og igangsætte planlægning og projektering af anlæggene. Loven indeholder dermed en forøgelse af de kommunale lånemønstre.

Til § 5

Efter lovforslaget forpligtes Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune til, såfremt Frederiksbergbanen henholdsvis Østamagerbanen besluttet etableret, og kommunen/amtskommunen danner interessentskaber sammen med Ørestadsselskabet I/S, at finansiere deres respektive andele af omkostningerne ved Frederiksbergbanen og Østama-

gerbanen. Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune gives samtidig mulighed for at låne til finansieringen af deres andele af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

Til § 6

Forslagets § 6 indeholder bemyndigelse for Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S til at etablere de tre letbaner som fastlagt i loven.

Efter forslaget føres letbanerne i tunnel under Christianshavn, Kgs. Nytorv, Middelalderbyen, Nørreport og frem til Forum. På de øvrige strækninger kan letbanerne udføres enten i terræn, som højbane eller evt. i åben grav. Letbanernes nærmere linieføring m.v. er forudsat fastlagt i region- og kommuneplanlægningen. Miljøministeren vil derfor ved stillingtagen til et forslag til region- eller kommuneplan tillæg sammen med trafikministeren vurdere letbanernes linieføring og stationernes placering. Ørestadsbanens linieføring gennem Ørestaden vil forud for fastlæggelsen i region- og kommuneplanlægningen blive behandlet i helhedsplanen for Ørestaden, jf. § 13, stk. 2.

Ved planlægningen af letbanernes linieføring og udformningen af stationerne skal der sikres gode omstigningsforhold til det øvrige banenet. Det gælder både ved Ørestadsbanens og Øresundsbanens fælles station i Ørestaden og på Nørreport og Vanløse station. Det forudsættes derfor, at planlægningen af letbanernes anlæg og drift sker i et tæt samarbejde med DSB.

Til § 7

Efter forslaget skal både anlæg og drift af letbanerne udbydes i offentlig licitation, med henblik på at der gennem konkurrence kan findes det bedste forslag i både teknisk og økonomisk henseende. Udbud af anlæg og drift kan ske samlet eller for anlæg for sig og drift for sig. Det skal dog sikres, at de tre letbaner drives samlet med henblik på det bedst mulige tilbud til kunderne.

Ved de i forslaget angivne linieføringer og de beregnede omkostninger er det forudsat, at der etableres moderne bybaner. Det vil imidlertid være hensigtsmæssigt, at der udbydes forskellige typer af letbaner, herunder også automatiske letbanesystemer som minimetro og magnetbane, således at det kan vurderes hvilken type, der funktionelt og økonomisk bedst opfylder formålet.

Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune kan gennem de observatørposter i Ørestadsselskabet I/S' bestyrelse, som er omtalt i be-