

[Trafikministeren]

sion blev yderligere aktualiseret med Folketingets vedtagelse i maj 1990 af den nye lov om trafikhavne m.v., hvor forholdene vedrørende landets øvrige trafikhavne blev liberaliseret. Man har imidlertid ment, at en revision af loven om bestyrelsen af Københavns havnevesen burde afvente resultatet af overvejelserne om de tidligere havneområders ibrugtagen til nye formål.

Efter lovforslaget stiftes der to aktieselskaber, nemlig havneselskabet Københavns Havn A/S, hvis hovedopgave bliver at stille havneanlæg og havneservice til rådighed i København, og Udviklingselskabet Københavns Havnefront A/S, hvis hovedopgave bliver at tilrettelægge omdannelsen af de havneområder, der efterhånden kan overgå til anden anvendelse.

Jeg vil i øvrigt henvise til lovforslagets bemærkninger.

Hermed tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.

Finansministeren (Henning Dyremose):

Jeg skal hermed tillade mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om Ørestaden m.v.
(Lovforslag nr. L 183).

Med dansk økonomi på vej ind i en ny vækstperiode er det vigtigt, at offentlige investeringer medvirker til at skabe grundlag for ny erhvervsudvikling. En god infrastruktur er der fremtid i. Midt i 90'erne kan vi se enden på et stort anlægsprojekt, Storebæltsbroen. Sammen med de store motorvejsinvesteringer og DSB's nye IC3-tog binder det Danmark sammen. Når investeringerne heri klinger af, er der plads til at tage fat på nye områder.

Med bygning af en Øresundsbro tager vi et skridt på vejen til at placere Danmark i det ny Europa. Ikke i centrum, men på det sted, hvor kontinentet og Skandinavien knyttes sammen. Der er muligheder for at give Danmark en ny placering i Europa, hvis vi vel at mærke forstår at udnytte hovedstadens potentiale som centrum i Øresundsregionen. Det store sydsvenske opland bliver vigtigt, når Sverige bliver medlem af EF. For at udnytte disse muligheder må vi gribe chancen nu, hvor vi er inde i en god økonomisk udvikling. Det kræver, at vi etablerer ny infrastruktur, kulturelle udfoldelsesmuligheder og flotte bygningsværker og mulighed for inter-

nationalt orienteret erhvervsudvikling, der ellers ikke ville komme til Danmark.

Et udvalg, som blev nedsat som led i den fireårige aftale om DSB's økonomi, har netop afgivet rapport. Med udgangspunkt i kommissoriets krav om styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet og utraditionelle finansieringskilder samt i Folketingets tilkendegivelse om at styrke hovedstadens udvikling ved debatten den 20. marts 1990 har udvalget fremlagt et forslag, der kombinerer disse tre krav.

Udvalget har peget på, at Amager med bygningen af Øresundsforbindelsen får en meget central placering i Københavns fremtidige udvikling. Amager vil så at sige komme til at ligge ved indkørslen til København fra den overordnede internationale jernbane og vej. Amager har allerede i dag Københavns Lufthavn, som vil få en styrket position i konkurrencen med de øvrige nordeuropæiske lufthavne. Amager vil derfor være et oplagt sted at placere ny internationalt orienteret byvækst.

Staten og Københavns Kommune ejer på Amager et meget stort areal, det såkaldte Sameje af 1963. Hovedparten af dette areal er fredet med en kendelse fra 14. november 1990. En lille del, et byzoneareal, som ligger på grænsen mellem det bebyggede Amager og det fredede område, er dog ikke omfattet af fredningen, men reguleret i regionplanen. Den sydlige del af dette areal er udlagt til internationale, nationale og regionale funktioner inden for uddannelse, forskning, administration og erhverv, mens den nordlige del er udlagt til universitetsudvidelse, boligformål og parkformål.

Dette byzoneareal har en overordentlig attraktiv beliggenhed og forventes derfor at kunne tiltrække nye internationale erhvervs virksomheder og institutioner. Forudsætningen er imidlertid, at området knyttes til Københavns city med gode nærtrafikforbindelser, således at den nye bydel kaldet Ørestaden bliver et nyt city, en pendant til middelalderbyen.

Muligheden for at skabe ny byvækst sammen med behovet for bedre nærtrafik kombineres til et fælles udviklingsprojekt mellem staten og kommunerne. Den værditilvækst, som Øresundsforbindelsen og nærtrafikinvesteringerne kan give arealerne, kan netop benyttes til at finansiere de selv samme trafikinvesteringer, således at projektet både funktionelt og økono-