

[Finansministeren]

misk kan hvile i sig selv. Der er tale om et samlet investeringsomfang på 4 mia. kr. Målsætningen er dels at betjene eksisterende byområder med kollektiv trafik, dels at placere ny by- og erhvervsudvikling dér, hvor det er muligt at skabe god kollektiv trafikbetjening.

Lovforslaget om Ørestaden har til formål at åbne mulighed for, at regeringen sammen med Københavns Kommune kan igangsætte dette udviklingsprojekt. Tanken er at etablere et interentseskab, som kan stå for udviklingen af Ørestaden og for anlæg og drift af letbaner, som kan betjene den nye Ørestad, det vestlige Amager, Christianshavn, Kgs. Nytorv og Nørreport. Herefter kan der etableres en linie til Forum, Frederiksberg og Vanløse og en linie til Østamager og Københavns Lufthavn. De to sidstnævnte linier forudsætter, at også Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune vil medvirke i projektet.

Hvis Ørestaden skal tiltrække internationale og nationale virksomheder, er det nødvendigt, at den får en attraktiv udformning. Derfor skal der udpeges et sagkyndigt råd, Ørestadsrådet, som kan medvirke til, at områdets planlægning og bebyggelse bliver af høj arkitektonisk kvalitet. Dette skal også sikres gennem udskrivelsen af en åben, international arkitektkonkurrence, således at bydelen bliver en ny attraktion af internationalt format for København.

Ørestadsrådet skal ud over kultursagkundskab have natursagkyndige medlemmer, således at de naturværdier, der findes i området, sikres på bedst mulig måde til gavn for både dyre- og planteliv og for befolkningen i København. For yderligere at udnytte området, både dets naturværdier og dets bymæssige placering, indeholder forslaget betænelser om helt overordnede planlægningspørgsmål, mens den nærmere planlægning skal ske i region- og kommuneplanlægningen.

I forbindelse med så stort et projekt, som Ørestaden jo er, er det vigtigt at understrege, at projekter af den størrelsesorden ikke kan løses uden et positivt samspil mellem regeringen og de lokale myndigheder. Med dette projekt bygges ny infrastruktur ved en finansiering på fifty-fifty-basis mellem staten og de berørte kommuner.

Regeringen går ud fra, at der andre steder i landet er tilsvarende højt prioriterede infra-

strukturprojekter, som de lokale kræfter er villige til at medfinansiere, fordi de anses for betydningsfulde for ny erhvervsudvikling.

Der er derimod næppe tilsvarende arealer i fælles statsligt-kommunalt eje, der kan danne basis for investeringer. Men visse statslige arealer vil kunne danne grundlag for fælles selskaber – f.eks. i forbindelse med Esbjerg og Frederikshavn Statshavne. I den forbindelse kan der være basis for, at staten går ind i projekter, der indebærer investeringer i udviklingsfremmende infrastruktur, såfremt der kan tilvejebringes tilsvarende medfinansiering fra de lokale interessenter. Ligeledes kan det komme på tale, at de berørte kommuner skyder udviklingsarealer ind til finansiering af trafikkanlæg.

Det kunne ligeledes overvejes at fremrykke anlæg af visse af de jyske tværveje, der med det nuværende anlægsprogram først kan påbegyndes efter år 2000.

Såfremt der er kommunal interesse i fremrykning af anlægsprojekter, forudsættes, at de involverede amter og kommuner danner et interentseskab, der har ansvaret for finansiering af den kommunale andel. Hvorvidt der kan skydes statslige arealer ind, må afklares konkret. Selskabets indtægter baseret på arealsalg kan så anvendes til renter og afdrag på et anlægslån.

Såfremt der er tale om økonomisk realistiske projekter, er regeringen indstillet på at forøge lånerammen for de kommuner, der deltager i et sådant anlægsfinansieringsselskab, og det kan tænkes, at enten staten eller de interesserede kommuner eller begge parter skyder arealer eller kontanter ind i sådanne interentseskaber.

Som eksempler på projekter, der kan overvejes, hvis der lokalt er interesse herfor, kan nævnes:

- * Staten skyder arealer i forbindelse med Esbjerg Statshavn ind i et arealbaseret udviklingsselskab sammen med bidrag fra de kommuner, der er interesseret i Esbjerg-Koldingvejens fremskyndelse. Den er i dag planlagt etableret i perioden 1993–98, koster 1,1 mia. kr. og kunne med nye finansieringsbidrag fremskyndes.
- * Staten skyder arealer i forbindelse med Frederikshavn Statshavn ind i et arealbaseret udviklingsselskab sammen med bidrag fra de kommuner, der er interesseret i en fremskyn-