

Til nr. 2

Ændringen åbner mulighed for, at selskabet kan stille arealer til rådighed for bl.a. universitetsformål forudsat, at dette kan finansieres inden for selskabets økonomiske rammer.

Til nr. 3 og 4

Ændringsforslagene er en konsekvens af ændringsforslag nr. 6. Der henvises til bemærkningerne hertil.

Til nr. 5

Ændringen er en konsekvens af overførelsen af en del af lovforslagets Østamagerbane til Ørestadsbanen og den ændrede linieføring af denne strækning, jf. bemærkningerne til ændringsforslag nr. 6.

Lånerammen for Ørestadsbanen forøges derfor med 100 mio. kr., hvoraf staten bærer 45 pct. Selskabernes samlede låneramme til de i lovforslaget omhandlede trafikprojekter er herefter på 4,1 mia. kr. i 1990-prisniveau.

Til nr. 6

Ændringsforslaget indebærer, at Ørestadsbanen føres vest om Universitet og dermed nærmere det tæt befolkede Islands Brygge og Ny Tøjhusgrunden.

Ændringsforslaget indebærer desuden, at den nordlige del af lovforslagets Østamagerbane indgår i 1. etape som en del af Ørestadsbanen. Samtidig ændres linieføringen, således at banen føres fra Amagerbro til Amagercentret. Denne del af banen kan tunneleres delvis eller føres i niveau.

Den sydlige del af Østamagerbanen følger fortsat Amagerbanens tracé.

Principperne for den nye linieføring af Ørestadsbanen og Østamagerbanen er vist på et kortbilag, som udgør en korrektion til lovforslagets kortbilag 2.

Ændringsforslaget giver Ørestadsselskabet I/S større handlefrihed til at vælge den mest optimale udformning af letbanerne. Forslaget åbner således mulighed for, at banen kan føres i tunnel på hele strækningen mellem Amagerbro og Frederiksberg, eller for at dele af strækningen kan føres i terræn eller på højbane. Det er forudsat, at selskabet kan vælge mellem at gennemføre anlægget som en boret tunnel eller

som en cut and cover-tunnel. Selskabets valg må afhænge af, hvad den nærmere planlægning og projektering viser vil være bedst for passagererne og for barnes omgivelser inden for de fastlagte økonomiske rammer, jf. bemærkningerne til § 4.

Det er forudsat, at Ørestads Boulevard tilsluttes Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard, jf. § 9. Tilslutningen til Amager Boulevard skal udformes med henblik på at skabe en visuel sammenhæng mellem Christianshavns Vold og Amager Fæled. Der skal desuden tages hensyn til udformningen af byggeriet på Ny Tøjhusgrunden, således at der opnås en harmonisk sammenhæng mellem denne bebyggelse og universitets- og forskerparken i Ørestaden. Det forudsættes derfor, at Ørestads Boulevard indføres i Amager Boulevard øst for Hotel Scandinavia i stedet for som vist på lovforslagets kortbilag 2.

For at medvirke til en hurtig styrkelse af beskæftigelsen vil offentligt udbud af anlæg og drift af Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, jf. § 7, kunne ske samtidig med gennemførelsen af arkitektkonkurrencen, uanset bestemmelsen i § 6, stk. 4. Det er herved forudsat, at den endelige fastlæggelse af linieføring og placering af stationer i region- og kommuneplanen må ske på grundlag såvel af arkitektkonkurrencen og helhedsplanen som af den trafikbetjeningsmæssige, tekniske og økonomiske vurdering af forskellige alternative letbaneløsninger.

Til nr. 7

Ændringsforslaget har til formål at sikre, at den nordlige del af Ørestaden drager nytte af den særlige beliggenhed tæt ved Københavns City og Københavns Universitet og af de særlige naturværdier i området.

De første elementer i udbygningen af Københavns City imod Ørestaden er allerede etableret med SAS-hotellet, Seruminstitutet, Ny Tøjhusprojektet med conferencecenter og musikhus samt Københavns Universitet. Disse bebyggelser og letbanerne knytter Ørestaden sammen med Københavns City og havnen. Det vil således være naturligt at satse på en videreudbygning af Københavns Universitet, lokalisering af andre læreanstalter i sammenhæng med en forskerparkudbygning med nye forskningsinstitutioner og forskningsbaserede