

Lovforslag nr. L 24. Fremsat den 2. oktober 1991 af finansministeren (Henning Dyremose)

Forslag

til

Lov om Ørestaden m.v.

Ørestadsselskab

§ 1. Københavns Kommune og finansministeren kan stifte et interessentskab. Interessentskabets navn er Ørestadsselskabet I/S. Københavns Kommune ejer 55 pct. af interessentskabet, finansministeren 45 pct.

Stk. 2. Ørestadsselskabet I/S kan stifte et interessentskab sammen med Frederiksberg Kommune. Dette interessentskabs navn er Frederiksbergbaneselskabet I/S. Ørestadsselskabet I/S ejer 70 pct. af interessentskabet, Frederiksberg Kommune 30 pct.

Stk. 3. Ørestadsselskabet I/S kan stifte et interessentskab sammen med Københavns Amtskommune. Dette interessentskabs navn er Østamagerbaneselskabet I/S. Ørestadsselskabet I/S ejer 60 pct. af interessentskabet, Københavns Amtskommune 40 pct.

Stk. 4. Hvert af selskaberne ledes af en bestyrelse og en direktion. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 5. Bestyrelsen for Ørestadsselskabet I/S består af 6 medlemmer, heraf 3 udpeget af Københavns Kommune og 3 udpeget af finansministeren. Bestyrelsen for Frederiksbergbaneselskabet I/S består af 6 medlemmer, heraf 4 udpeget af Ørestadsselskabet I/S og 2 udpeget af Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen for Østamagerbaneselskabet I/S består af 6 medlemmer, heraf 4 udpeget af Ørestadsselskabet I/S og 2 udpeget af Københavns Amtskommune.

Stk. 6. Bestyrelsen for Ørestadsselskabet I/S ansætter en direktion, som varetager den daglige administrative og økonomiske ledelse in-

den for rammerne af det vedtagne budget. Direktionen ansætter selskabets personale.

Stk. 7. De nærmere regler om selskabernes styrelse, budget og regnskab samt revision fastsættes i vedtægter, der vedtages af bestyrelserne og godkendes af finansministeren.

Stk. 8. Bestyrelserne er beslutningsdygtige, når mindst 5 medlemmer er til stede. Bestyrelsernes beslutninger træffes ved stemmeflertal. Beslutninger om alle væsentlige afgørelser, herunder i forbindelse med planlægning, anlæggsforslag, offentligt udbud, salg af arealer og om lånoptagelse kræver dog, at mindst 5 medlemmer stemmer for beslutningen.

Stk. 9. Et medlem af selskabernes bestyrelser, der gør sig skyldig i grov tilsidesættelse af de pligter, som den pågældendes hverv medfører, straffes med bøde. Simpel uagtsom pligttilsidesættelse straffes dog ikke. Påtale kan kun ske efter finansministerens begæring. Sager om overtrædelse behandles som statsadvokatsager.

Stk. 10. Dersom deltagerne i de i stk. 1, 2 og 3 nævnte selskaber er enige derom, kan selskaberne opløses. Vilklårene for selskabernes opløsning skal godkendes af finansministeren, der i tilfælde af uenighed mellem deltagerne fastsætter disse vilkår.

§ 2. Københavns Kommune og finansministeren indskyder den østlige del af det areal på Vestamager, som ejes af Københavns Kommune og staten i fællesskab. Samejet af 1963, i Ørestadsselskabet I/S. Dette areal kaldes Ørestaden. Ørestadens afgrænsning fremgår af kortbilag 1 til denne lov.

Stk. 2. Selskabet skal forestå udviklingen af Ørestaden, herunder sælge arealer fra Ørestaden.

Stk. 3. Selskabet kan, helt eller delvist uden vederlag, stille arealer til rådighed for kulturelle formål og for fritids- og rekreative formål.

§ 3. Ørestadsselskabet I/S skal anlægge en letbane, Ørestadsbanen, langs med Ørestaden og videre under Christianshavn til Nørreport, en vej langs med Ørestaden med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard og cykelruter gennem Ørestaden til den ubebyggede Kalvebodkile.

Stk. 2. Efter gennemførelse af de i stk. 1 omhandlede anlæg kan Ørestadsselskabet I/S, under forudsætning af at det økonomiske grundlag herfor er til stede, sammen med Frederiksberg Kommune stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S, jf. § 1, stk. 2. Dette selskab kan anlægge en letbane fra Nørreport til Frederiksberg station og videre ad den eksisterende S-banes tracé til Vanløse station, Frederiksbergbanen.

Stk. 3. Efter stiftelse af Frederiksbergbaneselskabet I/S kan Ørestadsselskabet I/S, under forudsætning af at det økonomiske grundlag herfor er til stede, sammen med Københavns Amtskommune stifte Østamagerbaneselskabet I/S, jf. § 1, stk. 3. Dette selskab kan anlægge en letbane mellem Christianshavn og lufthavnen i Amagerbanens tracé, Østamagerbanen.

Stk. 4. Trafikministeren stiller vederlagsfrit den nødvendige del af DSBs Amagerbane og DSBs arealer fra det gamle banetracé langs Landbohøjskolen til rådighed.

§ 4. Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S kan optage lån til finansiering af de i § 3 nævnte trafik anlæg samt til selskabernes drift. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår.

Stk. 2. Finansministeren er bemyndiget til at dække en del af selskabernes finansieringsbehov gennem statslån indenfor en låneramme på 1570 mill. kr. i 1990 prisniveau til finansiering af de i § 3 nævnte trafik anlæg og til selskabets drift, jf. stk. 1.

§ 5. Såfremt Ørestadsselskabet I/S og Frederiksberg Kommune henholdsvis Køben-

havns Amtskommune danner Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S, jf. § 1, stk. 2 og 3, forpligter Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune sig til at finansiere deres andele af anlægsudgifterne for Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

Stk. 2. Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune kan optage lån til dækning af deres andele af anlægsudgifterne for Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, jf. stk. 1.

Bane- og vejanlæg

§ 6. Ørestadsselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Ørestadsbanen. Ørestadsbanen føres i terræn eller som højbane langs Ørestaden med niveaufri skæringer i fornødent omfang og herefter i tunnel under Christianshavn til Nørreport. Hvor Ørestadsbanen krydser Øresundsbanen mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen etableres et fælles stationsanlæg.

Stk. 2. Frederiksbergbaneselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Frederiksbergbanen. Frederiksbergbanen føres i tunnel fra Nørreport til Forum og herfra enten i terræn, i åben grav eller som højbane til Falkoner Allé. Frederiksbergbanen krydser Falkoner Allé ude af niveau og føres videre ad den eksisterende S-banes tracé til Vanløse.

Stk. 3. Østamagerbaneselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Østamagerbanen. Østamagerbanen føres mellem Ørestadsbanen og lufthavnen i Amagerbanens tracé. Mellem Christianshavn og Nørreport benytter Østamagerbanen samme anlæg som Ørestadsbanen.

Stk. 4. Principperne for de tre letbaners linieføring og placering af stationer fremgår af kortbilag 2 til denne lov. Den endelige linieføring og placering af stationer fastlægges i region- og kommuneplanlægningen, for Ørestaden på baggrund af helhedsplanen, jf. § 13.

§ 7. Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S foretager offentligt udbud af anlæg og drift af Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen. De tre letbaner skal drives i fællesskab således, at de kommer til at udgøre et samlet banesystem med fælles materiel og infrastruktur og fælles drift.

Stk. 2. Selskaberne kan udbyde forskellige typer letbane, herunder bybane, minimetro og magnetbane.

§ 8. Bestemmelserne om sikkerhed og ansvar i de for jernbanedrift gældende love gælder også for drift af letbanerne.

§ 9. Ørestadsselskabet I/S bemyndiges til at anlægge Ørestads Boulevard med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard.

Stk. 2. Selskabet bemyndiges til at anlægge cykelruter gennem Ørestaden til de fredede områder vest og syd for bydelen og til Amager Fælled.

Stk. 3. Principperne for linieføringen af Ørestads Boulevard fremgår af kortbilag 2 til denne lov. Den endelige linieføring og udformning fastlægges i kommuneplanlægningen på baggrund af helhedsplanen for Ørestaden.

Stk. 4. Efter anlæg af Ørestads Boulevard og cykelruter, jf. stk. 1 og 2, overdrages disse anlæg vederlagsfrit til Københavns Kommune.

Ørestadsrådet

§ 10. Miljøministeren udpeger et sagkyndigt råd, Ørestadsrådet.

Stk. 2. Rådet har 5 medlemmer, som besidder sagkundskab indenfor kultur og natur. Formanden udpeges af miljøministeren.

Stk. 3. Miljøministeren godkender rådets vedtægter.

Stk. 4. Miljøministeren varetager sekretariatsfunktioner for rådet.

§ 11. Ørestadsrådet yder sagkyndig bistand til Ørestadsselskabet I/S i arkitektoniske spørgsmål og ved varetagelse af naturbeskyttelseshensyn.

Stk. 2. Ørestadsrådet bistår selskabet med en åben, international arkitektkonkurrence om en helhedsplan for Ørestaden.

Stk. 3. Ørestadsrådet bistår selskabet med offentlige arkitektkonkurrencer om bebyggelse af Ørestadens delområder.

Planlægning

§ 12. Ørestaden skal have en bymæssig udformning, der er af høj arkitektonisk kvalitet som en pendant til City og Middelalderbyen og samtidig med hensyntagen til områdets naturværdier.

Stk. 2. Ørestaden skal anvendes til erhvervsbebyggelse med mulighed for etablering af kulturelle anlæg og boliger.

Stk. 3. Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for Ørestaden må ikke overstige 110.

Stk. 4. I forbindelse med planlægningen af Ørestadsområdet forudsættes den i regionplanen fastlagte boliganvendelse af den vestlige del af Amager Fælled taget op til ny vurdering.

Stk. 5. Eksisterende søer og moser i Ørestadsområdet skal bevares. Områdets søer og moser er skønmæssigt angivet på kortbilag 3 til denne lov.

Stk. 6. De naturfredningsmæssige hensyn vedr. arealanvendelse inden for Ørestadsområdet varetages alene ved denne lov samt gennem den fysiske planlægning.

§ 13. Ørestadsselskabet I/S skal med bistand fra Ørestadsrådet på grundlag af en åben, international arkitektkonkurrence tilvejebringe en helhedsplan for Ørestaden.

Stk. 2. Helhedsplanen skal fastlægge bebyggelsens omfang og anvendelse samt den nærmere linieføring og stationsplacering for Ørestadsbanen. Helhedsplanen skal fastlægge den nærmere linieføring og udformning af Ørestads Boulevard.

Stk. 3. Helhedsplanen skal med udgangspunkt i stationsplaceringen fastlægge en etapeuddeling af udbygningen af Ørestaden.

§ 14. Ørestadsselskabet I/S' helhedsplan indgår i grundlaget for Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg.

Stk. 2. Selskabet kan med bistand fra Ørestadsrådet bestemme, at større bebyggelser i Ørestaden kun kan gennemføres efter afholdelse af en offentlig arkitektkonkurrence.

§ 15. Frederiksberg Kommune udarbejder med bistand fra Ørestadsrådet et kommuneplantillæg for bebyggelse af Frederiksberg stationsarealer. Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent må ikke overstige 150.

Andre bestemmelser

§ 16. Finansministeren bemyndiges til for Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til gennemførelse af de i denne lov omhandlede anlæg. Selskaberne afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom.

§ 17. Loven træder i kraft den 1. juli 1991.
Stk. 2. Med virkning fra denne dato bortfalder verserende sager efter lovgivningen om naturfredning inden for Ørestadsområdet.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Nærværende lovforslag er en genfremsættelse af L 183, der blev fremsat af finansministeren den 3. maj 1991 (Folketingstidende 1990-91 sp. 5995-6016) og 1. behandlet den 8. maj 1991 (Folketingstidende 1990-91 sp. 5790-5815).

Lovforslaget er en uændret genfremsættelse.

Med en beslutning om en fast forbindelse over Øresund er grundlaget skabt for, at København kan udvikle sig til en storby i international forstand. Danmarks hovedstad får et godt udgangspunkt for at klare sig i konkurrencen med andre storbyer i Nordeuropa. Øresundsforbindelsen vil ændre Københavns plads på europakortet. København vil ved at ligge i det nordlige hjørne af EF og i det sydlige hjørne af Skandinavien få en plads netop der, hvor disse to økonomisk stærke områder møder hinanden og bindes sammen. Det giver København en enestående chance for en ny opblomstring til gavn for hele Danmark. For at sikre denne positive effekt på erhvervsudviklingen i Danmark er regeringen indstillet på at indgå i samarbejde med amter og kommuner om konkrete udviklingsprojekter i hele landet.

Forudsætningen for, at det lykkes at skabe en ny udvikling i Hovedstaden, er, at chancen gribes, mens den er der. Store infrastrukturinvesteringer som Øresundsforbindelsen er nødvendige, men ikke tilstrækkelige forudsætninger for vækst og udvikling. Vækst og udvikling kræver også velbeliggende erhvervsarealer med god nærtrafikbetjening, kulturelle anlæg, attraktive boligområder og smukke omgivelser.

Med udgangspunkt i den fireårige aftale om DSBs økonomi nedsatte regeringen i foråret 1990 et udvalg om trafikinvesteringer i hovedstadsområdet. Udvalget, der har været sammensat af statslige og kommunale repræsentanter, har netop afsluttet sit arbejde med en rapport, hvis flertalsindstilling danner grundlag for dette lovforslag.

Det er udvalgets opfattelse, at ligesom den faste forbindelse over Øresund ændrer Københavns placering på europakortet, ændrer forbindelsen også Amagers placering på københavnskortet. Fra at ligge i et hjørne af Hovedstaden, vil Amager blive pla-

ceret centralt i den fremtidige udvikling. Amager vil så at sige komme til at ligge ved indkørslen til København fra de overordnede internationale trafikforbindelser, jernbane og motorvej. Amager har allerede idag lufthavnen, som vil få en styrket position i konkurrencen med de øvrige nordeuropæiske lufthavne, fordi Øresundforbindelsen giver den en højklasset bane- og vejbetjening og hertil et nyt, stort kundeopland i Sydsverige.

Med denne nye status er Amager det sted, hvor en satsning på ny internationalt orienteret byvækst er realistisk. Staten og Københavns Kommune ejer i fællesskab en stor del af det vestlige Amager i henhold til en Samejeoverenskomst fra 1963. Samejearealerne består dels af et stort landzoneareal, som for den helt overvejende del er fredet i henhold til en fredningskendelse fra 14. november 1990, dels af et byzoneareal, som ligger på grænsen mellem det bebyggede Amager og det fredede område. Byzonearealets anvendelse er reguleret i regionplanlægningen. Den sydlige del er sammen med et mindre, ikke fredet landzoneareal i den nuværende regionplan udlagt til internationale, nationale og regionale funktioner inden for uddannelse, forskning, administration og erhverv, mens den nordlige del af byzonearealerne er udlagt til universitetsudvidelse, boligformål og parkformål.

Den sydlige del af de arealer, som i regionplanen er udlagt til bebyggelse, krydses af Øresundsforbindelsens landanlæg. Det giver mulighed for, at der på arealet kan etableres såvel en station på den højfrekvente, internationale banestrækning som et tilslutningsanlæg til motorvejen. Arealet ligger samtidig i meget kort afstand fra lufthavnen.

Dette areal har således en overordentlig attraktiv beliggenhed og vil derfor kunne tiltrække nye internationale erhvervsvirksomheder og institutioner.

Forslaget forudsætter, at regeringen og Københavns Kommune er enige om i fællesskab at satse på en udvikling af disse arealer, som af Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer kaldes Ørestaden. Lovforslaget har til formål at åbne mulighed for, at regeringen og Københavns Kommune

kan danne et interessentskab, som kan stå for udviklingen af Ørestaden på grundlag af den østlige del af Samejearealerne. Folketingets vedtagelse af lovforslaget forudsætter, at Københavns Kommune efter beslutning i Borgerrepræsentationen tilkendegiver vilje til at stifte Ørestadsselskabet I/S på grundlag af Samejearealerne.

Forudsætningen for, at Ørestaden kan få sin fulde attraktionsværdi, er imidlertid, at den nye bydel byplanmæssigt knyttes til Københavns City og forbindes med dette nationale center med gode nærtrafikforbindelser. Samtidig består der et behov for en bedre kollektiv trafikbetjening af Amager, Christianshavn og Kgs. Nytorv. Efter lovforslaget etableres der derfor en letbane, Ørestadsbanen, langs med Ørestaden og derfra via Christianshavn til Kgs. Nytorv og Nørreport. Ørestadsbanen skal både betjene den nye bydel, Ørestaden, den eksisterende bebyggelse på Amager øst og nord for Ørestaden og de centrale bydele i København. Det foreslås desuden, at der til betjening af Ørestaden etableres en vej, Ørestads Boulevard, med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard samt cykelruter til betjening af Ørestaden og med forbindelser fra byen til den fredede Kalvebodkile og til Amager Fælled.

Udviklingen vil få Ørestadsarealerne til at stige i værdi. Denne værdistigning vil kunne danne finansielt grundlag for de omtalte infrastrukturinvesteringer. Efter forslaget får Ørestadsselskabet I/S derfor til opgave at etablere disse anlæg og at finansiere dem.

Salget af Ørestadsarealerne forventes at kunne indbringe et større beløb end nødvendigt til at finansiere Ørestadsbanen, Ørestads Boulevard og cykelruterne. Efter forslaget skabes der derfor mulighed for, at provenu fra Ørestadsselskabet I/S' salg af arealer kan bruges til at videreføre Ørestadsbanen til Frederiksberg og Vanløse. Dette forudsætter, at Frederiksberg Kommune er indstillet på at bidrage med 30 pct. af omkostningerne ved Frederiksbergbanens etablering, og at Ørestadsselskabet I/S' bestyrelse skønner, at der er finansielt grundlag for finansiering af de resterende 70 pct. ved fortsat arealsalg.

Efter forslaget vil Frederiksbergbanen derfor først kunne etableres, hvis Frederiksberg Kommune tilkendegiver vilje til sammen med Ørestadsselskabet I/S at stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S og til at medvirke til finansiering af Frederiksbergbanen.

Ørestadsselskabet I/S kan endvidere efter forslaget stifte et Østamagerbaneselskab I/S sammen med Københavns Amtskommune, hvis selskabet vurderer, at der er økonomisk grundlag herfor efter beslutning om etablering af Frederiksbergbanen. Østamagerbaneselskabet I/S kan etablere en letbane på

Østamager i Amagerbanes tracé til Københavns Lufthavn. Forudsætningen for etableringen af Østamagerbaneselskabet er, at Københavns Amtskommune er villig til at medvirke til at stifte selskabet og til at bidrage med 40 pct. af omkostningerne ved etablering af Østamagerbanen.

En anden forudsætning for, at Ørestaden kan tiltrække de ønskede internationale virksomheder, er, at området får en attraktiv udformning. Det må derfor sikres, at området arkitektonisk bliver af international standard. I den forbindelse er det vigtigt at udnytte områdets fornemme placering ved det meget store fredede område og at tage hensyn til de naturværdier, der findes i selve området.

I 1987 afgav et udvalg betænkning om den fremtidige arealanvendelse i Kalvebodkilen. Udvalget var sammensat af repræsentanter for Miljøministeriet, Hovedstadsrådet, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet. Ifølge udvalgsbetænkningen skulle den østlige del af byzonearealet på Amager Fælled i regionplanen udlægges til universitetsudvidelse og parkformål. I overensstemmelse hermed blev den østlige del af byzonearealet på Amager Fælled i Regionplan 1989 udlagt til universitetsformål og parkområde. En bebyggelse af den nordlige del af Ørestaden, som er beliggende på den østlige del af Amager Fælled, forudsætter derfor, at regionplanen ændres på dette punkt.

EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 111 afgrænses mod nord af vejen 'Sjællandsbroen' og mod øst af diget langs det hidtil bebyggede område. Den del af Ørestaden, der ligger syd for vejen 'Sjællandsbroen' ligger således inden for fuglebeskyttelsesområdet. Fuglebeskyttelsesområde nr. 111 udgør i sin helhed et sammenhængende naturområde af meget betydelig værdi for fuglelivet. Men den sydlige del af Ørestaden hører til de ornitologisk mindst interessante dele af dette område, hvorfor effekterne af en udbygning vil være beskedne for fuglelivet. Arealet, der indgår i den sydlige del af Ørestaden, er holdt uden for den fredning, der er gennemført på Vestamager. Denne fredning omfatter iøvrigt langt den største del af fuglebeskyttelsesområdet.

I betragtning af, at det i forbindelse med meddelelsen til EF-kommissionen i 1983 om de udpegede fuglebeskyttelsesområder blev angivet, at der kunne blive tale om mindre justeringer som konsekvens af den regionale planlægning, og at det pågældende område blev udlagt som område til erhverv m. v. i Regionplan 1989, vil grænsen for fuglebeskyttelsesområdet blive justeret i overensstemmelse hermed.

For at inddrage hensynet til naturværdierne og for at sikre området en bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet skal miljøministeren efter lovforslaget udpe-

ge et særligt råd, Ørestadsrådet. Rådet skal medvirke til, at de nævnte hensyn varetages ved planlægningen og bebyggelsen af Ørestaden. Rådet skal således bistå Ørestadsselskabet I/S' bestyrelse i naturfredningsmæssige og arkitektoniske spørgsmål.

Efter forslaget pålægges Ørestadsselskabet I/S at udarbejde en helhedsplan for Ørestaden på grundlag af en åben, international arkitektkonkurrence. Der kan desuden stilles betingelse om gennemførelse af arkitektkonkurrencer om udformningen af de enkelte større bebyggelser i Ørestaden. Ørestadsrådet bistår selskabet med såvel helhedsplanen som arkitektkonkurrencen. Helhedsplanen skal indgå i grundlaget for kommunens efterfølgende forslag til et kommuneplanteilæg.

Ørestadsrådet, hvori både naturfaglig og arkitektonisk ekspertise vil være repræsenteret, vil således få en væsentlig indflydelse på udformningen af den samlede plan for Ørestaden og dermed for varetagelsen af hensynet til områdets naturværdier.

Udgangspunktet for arkitektkonkurrencen og helhedsplanen er lovforslagets bestemmelser om de kvalitative krav om bebyggelsestætheden og om bevaringen af eksisterende § 43-områder.

Med baggrund heri og i byplanmæssige hensyn er det i loven fastlagt, at den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for Ørestadsområdet under et ikke må overstige 110. En bebyggelsesprocent på 110 muliggør på den ene side opførelse af en selvstændig bebyggelse af bymæssig karakter. På den anden side sikres det, at den nye bydannelse kan føjes til den eksisterende by på en byplanmæssig forsvarlig måde. Det ligger i sagens natur, at bebyggelsestætheden for Ørestadens enkelte områder vil være stærkt varierende fra delområder i den nordlige del af Ørestaden med åben bebyggelse og med friholdelse af værdifulde naturelementer til områder nær stationerne især den sydlige del med meget tæt bebyggelse. Områdernes afgrænsninger og bebyggelsestætheder fastsættes i kommuneplanlægningen.

Med loven sikres det, at eksisterende søer og moser i Ørestadsområdet bevares i det omfang, de i dag er omfattet af de gældende regler i naturfredningslovens § 43. Herved vil de eksisterende § 43-områder også indgå som forudsætning for kommunens videre planlægning af Ørestadsområdet. Det skønnes, at de beskyttede søer og moser i dag udgør omkring 16 ha.

Den endelige og præcise fastlæggelse af § 43-områderne foretages af kommunen i forbindelse med områdets nærmere planlægning. Også efter de gældende regler i naturfredningsloven er det Københavns Kommune, der fastlægger afgrænsningen af § 43-områderne. Forskellen fra den almindelige regel i naturfredningslovens § 43 er, at kommunen ikke

efter nærværende lovforslag vil kunne tillade konkrete indgreb i § 43-områderne i Ørestaden. Der er i konsekvens heraf heller ikke i lovforslaget indeholdt regler om klage over sådanne afgørelser fra kommunen.

På denne baggrund og på baggrund af de kvalitative krav til områdets fremtidige anvendelse og indretning, der stilles i lovforslaget, og som vil blive detaljeret i den omfattende planlægningsproces, der begynder med gennemførelse af arkitektkonkurrence og udarbejdelse af helhedsplan forud for iværksættelsen af den normale kommuneplanlægningsproces, er det fundet naturligt, at den arealmæssige regulering sker gennem den fysiske planlægning og ikke f. eks. også gennem en fredning efter naturfredningsloven.

Økonomiske og administrative bemærkninger

Opbygningen af Ørestaden er en opgave, som Hovedstaden og staten må realisere i fællesskab til styrkelse af byen og til gavn for hele landet.

Udviklingen af Ørestaden og salg af arealer i området skal samtidig ses som en realistisk mulighed for at skaffe økonomiske midler til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik i København, uden at det belaster hverken de statslige eller kommunale budgetter.

Forudsætningen for, at Ørestaden kan realiseres, er, at der etableres et organisatorisk grundlag herfor. Det foreslås derfor, at Københavns Kommune og staten går sammen om at danne Ørestadsselskabet I/S, som økonomisk bygger på de værdistigninger, som Samejearealerne vil få som følge af udviklingen af Ørestaden. Ørestadsselskabet I/S vil senere kunne stifte interessentskaber sammen med henholdsvis Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune med henblik på etablering af Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer har beregnet, at de i lovforslaget nævnte trafik anlæg i 1990 prisniveau vil koste:

	mill. kr.
Ørestadsbanen	2.470
Ørestads Boulevard	200
Cykelruiter	45
Frederiksbergbanen	670
Østamagerbanen	500
I alt	3.885

Med de i lovforslaget forudsatte ejerandele i de tre interessentskaber vil fordelingen af det økonomiske ansvar, hvis alle anlæg etableres, i afrundede tal være følgende:

	mill. kr.
Københavns Kommune	1.920
Finansministeren	1.570
Frederiksberg Kommune	195
Københavns Amtskommune	200
I alt	3.885

Selskaberne vil kunne låne til de i lovforslaget omhandlede trafikprojekter inden for en ramme på 4 mia. kr. i 1990 prisniveau.

Det er forudsat, at selskaberne får takstindtægter fra letbanerne i overensstemmelse med HT-lovens fordelingsprincipper og dækker omkostningerne ved banernes drift. For at skabe hjemmel hertil fremsætter trafikministeren samtidig forslag om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Den fornødne økonomiske basis for finansieringen af trafikinvesteringerne er en betydelig erhvervs-mæssig udvikling i området, der øger arealernes værdi og dermed muliggør finansieringen af områdets udvikling samt en udvikling af det kollektive trafiknet i København. Værdien af Samejets byzone-arealer kan kun ansættes meget skønmæssigt, og realiseringen af værdien afhænger af udviklingen i en række efterspørgselsfaktorer. Vurdering af disse forhold og af den økonomisk set optimale afhændelsestakt må foretages af Ørestadsselskabet I/S. Det skønnes, at et gennemsnitligt årligt arealsalg fra området svarende til 75.000 etagemeter vil være tilstrækkeligt til at finansiere udviklingen af området.

Gennemsnittet for de seneste 30 års erhvervsbyggeri i København har været ca 175.000 etagemeter, mens der i hele regionen er blevet realiseret ca. 850.000 etagemeter om året i gennemsnit.

Der er således forudsat et erhvervsbyggeri i Ørestadsområdet på under 10 pct. af det samlede erhvervsbyggeomfang i hovedstadsområdet.

Ørestadens samlede areal udgør 264 ha. Heraf udgør eksisterende søer og moser, som efter lovforslaget skal bevares, ca. 16 ha. Ørestads Boulevard og letbanen samt Øresundsmotorvej og -bane vil lægge beslag på godt 20 ha. Når der desuden tages hensyn til lokale trafikantlæg, vil det bebyggelige areal herefter udgøre i alt ca. 210 ha. Med en bebyggelsesprocent på i gennemsnit 110 giver det mulighed for et samlet byggeri på ca. 2,3 mill. m² etageareal svarende til omkring 30 års erhvervsbyggeri af det forudsatte omfang.

De solgte arealer er grundskyldspligtige og vil tilføre Københavns Kommune et merprovenu i grundskyld, hvoraf en del udlignes ifølge de gældende udligningsordninger. Det er forudsat, at Københavns Kommune tilbagefører merprovenuet efter udlig-

ning til Ørestadsselskabet I/S, indtil selskabet er gældfrit og giver et driftsmæssigt overskud.

Regeringen er indstillet på at følge en beslutning om dannelse af et Ørestadsselskab op ved at medvirke til dannelsen af tilsvarende selskaber i det øvrige land. Formålet med sådanne selskaber skal være at styrke erhvervsudviklingen ved at sælge erhvervsarealer og muliggøre amters og kommuners medfinansiering af infrastrukturinvesteringer.

Lovforslaget medfører ikke udgifter for staten og Københavns Kommune. Frederiksberg Kommune finansierer sin andel af Frederiksbergbanen gennem låntagning indenfor en ramme på 200 mill. kr. Københavns Amtskommune finansierer sin andel af Østamagerbanen gennem låntagning indenfor en ramme på 200 mill. kr.

Lovforslaget kræver ikke ekstra personaleressourcer hverken i staten eller i kommunerne. Det er forudsat, at Miljøministeriets sekretariatsfunktion for Ørestadsrådet kan bestrides inden for Miljøministeriets nuværende personaleressourcer.

Høring

Lovforslaget har inden fremsættelsen været til høring i Hovedstadens Udviklingsråd.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Med henblik på en fælles indsats for en udvikling af Ørestaden stifter Københavns Kommune og staten efter lovforslaget et interessentskab kaldet Ørestadsselskabet I/S.

Det er forudsat, at der indgås en aftale mellem Københavns Kommune og staten med henblik på at sikre parterne ligelig indflydelse i Ørestadsselskabet I/S. I aftalen skal der træffes bestemmelse om valg af bestyrelse og om nærmere regler for bestyrelsens virke, herunder om indholdet af vedtægter og forretningsorden, om valg af formand og om afstemningsmetode. Det forudsættes, at disse regler sikrer kommunen og staten ligelig indflydelse, bl. a. ved bestemmelse om at alle væsentlige beslutninger i bestyrelsen skal træffes ved kvalificeret flertal.

Det skal i aftalen indgå, at deltagerne i selskabet hæfter direkte, personligt og solidarisk for selskabets forpligtelser, og at deltagerne i det indbyrdes forhold hæfter i forhold til den andel, hvori de ejer selskabet. Eventuelt overskud af selskabet udbetales til interessenterne. Overskuddet fordeles mellem interessenterne i det forhold, hvori de ejer selskabet.

Der skal endvidere i aftalen indgå bestemmelse om, at Københavns Kommune, indtil Ørestadssel-

skabet er gældfrit og giver et driftsmæssigt overskud, vil betale sit grundskyldsprovenu fra de afhændede Ørestadsarealer tilbage til Ørestadsselskabet I/S, efter at der er sket udligning.

Af aftalen skal desuden fremgå, at bestyrelsen kan beslutte at etablere Frederiksbergbaneselskabet I/S og derefter Østamagerbaneselskabet I/S, hvis den vurderer, at der er økonomisk grundlag herfor. Det kan iøvrigt aftales at give Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune mulighed for hver at udpege en observatør, som kan deltage i Ørestadsselskabet I/S' bestyrelsesmøder, når bestyrelsen behandler spørgsmål om offentligt udbud af letbanerne. Det gælder især spørgsmål om hvilke typer letbane, der skal udbydes og efter udbud anlægges, og hvilken driftsform, der skal vælges, således at det sikres, at de tre letbaner kommer til at udgøre et samlet banesystem med fælles materiel og infrastruktur og fælles drift, jf. § 7.

Det forudsættes, at aftalen indgås, inden vedtagelsen af lovforslaget.

Ørestadsselskabet I/S skal anvende provenuet fra arealsalget til så hurtigt som muligt at tilbagebetale lånene. Selskaberne kan således kun bruge lånene til finansiering af de i loven omhandlede trafik anlæg samt til den nødvendige drift af selskaberne. Efter etablering af de i loven omhandlede anlæg skal selskabernes overskud, i det omfang de ikke medgår til driften af de tre letbaner, for Ørestadsselskabet I/S fordeles mellem Københavns Kommune og staten med 55 pct. til kommunen og 45 pct. til staten, for Frederiksbergbaneselskabet I/S med 70 pct. til Ørestadsselskabet I/S og 30 pct. til Frederiksberg Kommune og for Østamagerbaneselskabet I/S med 60 pct. til Ørestadsselskabet I/S og 40 pct. til Københavns Amtskommune.

Til § 2

Københavns Kommune og staten ejer i henhold til en Samejeoverenskomst fra 1963 en stor del af Vestamager i fællesskab. Kommunens andel af Samejet er 55 pct., statens 45 pct. Samejet styres af en fælles bestyrelse, hvori kommunen har 3 repræsentanter og staten ved Miljøministeriet 2 repræsentanter. Hovedparten, over 90 pct. af Samejearealerne bestående af de opfyldte områder, er landzone og omfattet af Kalvebodkilefredningen fra 14. november 1990. De resterende 5-10 pct., der udgøres af de gamle strandarealer, er byzone og reguleret gennem regionplanretningslinier. Den østlige del af byzonearealet og en mindre del af landzonearealet skal efter lovforslaget danne grundlag for udviklingen af en ny

bydel, Ørestaden. Afgrænsningen af Ørestaden fremgår af kortbilag 1.

I Samejet er der regnskabsmæssigt opført et indestående til Københavns Kommune og staten på 670 mill. kr. En del af dette indestående kan henføres til Ørestadsarealerne.

For at give mulighed for et varieret udbud af funktioner i Ørestaden åbner lovforslaget mulighed for, at selskabet eventuelt vederlagsfrit kan stille arealer til rådighed for kulturelle formål og fritids- og rekreative formål.

Til § 3

Ørestadsselskabet I/S' formål er dels at forestå udviklingen af Ørestaden, dels at sælge arealerne for at finansiere de foreslåede trafik anlæg med salgsprovenuet, og endelig at drive letbanerne. De planlagte trafik anlæg i tilknytning til Ørestaden er en letbane, Ørestadsbanen, langs med Ørestaden og videre under Christianshavn og Kgs. Nytorv til Nørreport, en vej langs med Ørestaden, Ørestads Boulevard, med tilslutning til Øresundsmotorvejen og Amager Boulevard samt cykelruter gennem Ørestaden til den fredede Kalvebodkile og til Amager Fælled.

En videreførelse af Ørestadsbanen fra Nørreport til Frederiksberg og Vanløse, en Frederiksbergbane, vil trafikalt set være hensigtsmæssig. Frederiksberg vil få en ny, effektiv baneforbindelse til City og til det eksisterende S-togssystem. Dette vil endvidere føre til, at letbanen får et større opland. En sådan videreførelse af letbanen fra Nørreport må teknisk set ske i umiddelbar forlængelse af etableringen af Ørestadsbanen. Det er forudsat, at Ørestadsbanen skal føres i en boret tunnel under Christianshavn til Nørreport. En forlængelse skal derfor ske ved en videreførelse af tunnelboringen fra Nørreport til Forum.

Såfremt Københavns Kommune i sin planlægning ønsker at fremme en udvikling også på Østamager, vil det være hensigtsmæssigt at forsyne området med en letbane i Amagerbanens tracé. En sådan bane kan forbindes med Ørestadsbanen, således at de to baner begge kan benytte forbindelsen gennem de centrale bydele til Nørreport. Der åbnes derfor efter lovforslaget mulighed for at etablere en sådan letbane, Østamagerbanen.

I Udvalget om Hovedstadsområdes Trafikinvesterings tidsplan er det forudsat, at Ørestadsbanen etableres 1994-97, Frederiksbergbanen 1998-2000 og Østamagerbanen 1998-99.

For at få en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af såvel planlægning, projektering og udbud som anlægsarbejderne vil der være behov for, at Ørestadsselska-

bet I/S' bestyrelse vurderer, om arealsalget fra Ørestaden efter etablering af Ørestadsselskabet I/S kan give tilstrækkelige midler til finansiering først af Frederiksbergbanen og derefter af Østamagerbanen, i god tid før disse to baner skal gennemføres. Forudsætningen for at etablere såvel Frederiksbergbanen og Østamagerbanen er, at der er økonomisk grundlag i Ørestadsselskabet I/S herfor.

Vurderer bestyrelsen, at der er økonomisk grundlag for at etablere Frederiksbergbanen, kan den tilbyde Frederiksberg Kommune at danne et interessentskab, 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 amtsskommunen 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 længere 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 Ørestadsselskabet I/S 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 lånerammer.

Til § 5

Efter lovforslaget forpligtes Frederiksberg Kommune og Københavns Amtskommune til, såfremt Frederiksbergbanen henholdsvis Østamagerbanen besluttes etableret, og kommunen/amtsskommunen danner interessentskaber sammen med Ørestadsselskabet I/S, at finansiere deres respektive andele af omkostningerne ved Frederiksbergbanen og Østamagerbanen. 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 kommuneplantillæg sammen med trafikministeren vurdere letbanernes linieføring og stationernes placering. Ørestadsselskabets 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 Ørestadsselskabets og Øresundsbanens fælles station i Ørestaden og på Nørreport og Vanløse stationer. 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 bemærkningerne til § 1, få mulighed for at påvirke valget af banetype og driftsform, som nødvendigvis må fastlægges allerede ved udbuddet af Ørestadsbanen.

Til § 9

Efter forslaget bemyndiges Ørestadsselskabet I/S til at anlægge Ørestads Boulevard og cykelruter gennem Ørestaden til de fredede områder og til Amager Fælled. Det er forudsat, at vejen udformes, således at hastigheden på den dæmpes, f. eks. ved etablering af rundkørsler. Den nærmere linieføring og udformning behandles i helhedsplanen for Ørestaden og fastlægges i Københavns Kommuneplan. Det er forudsat, at vejanlæg og cykelstier tilpasses til det øvrige kommunale og statslige vejnet, og at selskabet etablerer cykelruterne senest samtidig med etablering af vejanlægget.

Københavns Kommune overtager både vej og cykelruter, når de er anlagt.

Til § 10

Det er afgørende, at Ørestaden kan blive en ny attraktiv bydel i København, således at den kan tiltrække også internationale investorer. Bebyggelsen i Ørestaden må derfor være af høj arkitektonisk kvalitet og samtidig ske med hensyntagen til og bedst mulig udnyttelse af områdets naturværdier. Efter lovforslaget udpeger miljøministeren derfor et sagkyndigt råd, Ørestadsrådet.

Ørestadsrådet sammensættes, så det besidder både arkitektonisk, kunstnerisk og naturmæssig sagskundskab. Det er forudsat, at der gives Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet mulighed for at medvirke ved udpegningen af de natursagkyndige medlemmer af rådet.

Til § 11

Ørestadsselskabet I/S inddrager Ørestadsrådet i alle spørgsmål om planlægning, arkitektur og varetage-

gelse af naturbeskyttelseshensyn. Dette hindrer ikke selskabet i at indkalde sagkyndig bistand fra anden side.

Ørestadsselskabet I/S inddrager efter lovforslaget rådet i afholdelsen af en åben, international arkitektkonkurrence om planlægningen af Ørestaden, og i spørgsmål om afholdelse af arkitektkonkurrencer om bebyggelse af Ørestadens delområder. Rådet forudsættes at medvirke såvel ved udformningen af konkurrencegrundlaget som ved bedømmelsen af resultater fra konkurrencerne. Ørestadsrådet bistår selskabet med udarbejdelsen af en helhedsplan for Ørestaden på grundlag af resultaterne fra den internationale arkitektkonkurrence. Rådet forudsættes desuden at rådgive om behovet for udskrivelse af arkitektkonkurrencer om udformningen af Ørestadens delområder.

Ørestadsrådet kan af egen drift udtale sig overfor Ørestadsselskabet I/S i spørgsmål om planlægning, arkitektur og varetageelse af naturhensyn i forbindelse med Ørestadens udbygning.

Til § 12

For allerede med loven at sikre de statslige planlægningsinteresser i området er der foreslået nogle overordnede rammer for områdets planlægning. Rammerne erstatter det landsplandirektiv for området, som oprindeligt var forudsat i rapporten fra Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer.

Det er vigtigt for oplevelsen af Ørestaden som en attraktiv, ny pendant til City, at den kommer til at rumme en stor variation af funktioner og former. Lovforslaget forudsætter derfor, at Ørestaden skal rumme både erhvervsvirksomheder, institutioner, boliger og kulturelle anlæg, således at bydelen kan tiltrække en mangfoldighed af mennesker og rumme en rigt varieret arkitektur.

Det er hensigten, at området skal have bykarakter og være en pendant til City. Samtidig skal der gives stor kunstnerisk frihed ved den arkitektoniske udformning. Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for Ørestaden må efter lovforslaget ikke overstige 110. Det er forudsat, at der indenfor denne samlede bebyggelsesmulighed for de enkelte delområder kan fastsættes væsentligt højere bebyggelsesprocenter, hvor planlægningsmæssige og arkitektoniske hensyn muliggør det. Bebyggelsens tæthed kan derfor variere kraftigt, således at den bliver meget stor i nærheden af stationerne, især i den sydlige del af området, og relativt åben i den nordlige del, hvor de største naturværdier findes.

Med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent for hele arealet på 110 vil der alt efter bebyggelsesplanens

udformning være bebyggelsesmuligheder på rundt regnet 2,3 mill. m² etageareal.

Det fremgår af stk. 4, at den i regionplanen fastsatte boliganvendelse af den vestlige del af Amager Fælled skal tages op til ny vurdering i forbindelse med planlægningen af Ørestadsområdet. Bestemmelsen indebærer, at den gældende regionplan ikke kan følges op af kommune- og lokalplanlægning, før den i bestemmelsen forudsatte nye vurdering af bebyggelsesmulighederne i området er foretaget. Bestemmelsen forudsætter således også, at Københavns Kommune træffer en beslutning om de fremtidige regionale retningslinier for området.

For at sikre naturværdierne er det foreslået, at søer og moser i området skal bevares. Derfor sker denne beskyttelse direkte i loven. På denne baggrund er det fundet mest hensigtsmæssigt at samle de øvrige arealmæssige reguleringer i den fysiske planlægning. Bestemmelsen i stk. 6 udvider således i forhold til varetagelse af de naturfredningsmæssige interesser de emneområder, som kan behandles i kommune- og lokalplaner ifølge planlovgivningen. Herved gøres arealanvendelsesreglerne i lovgivningen om naturfredning overflødige. Det er således lagt til grund, at den fremtidige regulering af arealanvendelsen i Ørestaden, udover gennem dette lovforslag, udelukkende sker gennem den fysiske planlægning og f.eks. ikke gennem fredning. Derimod gælder f.eks. reglerne i naturfredningslovgivningen om almenhedens færdsel og ophold samt bestemmelser fastsat efter naturfredningslovens § 59, herunder om fredning af plante- og dyrearter.

Til § 13

For at sikre at området får den ønskede høje arkitektoniske standard, som skal til for at gøre det attraktivt for både internationale og nationale virksomheder, organisationer og institutioner, skal der efter lovforslaget udskrives en åben, international arkitektkonkurrence om planlægningen af hele Ørestaden.

Resultaterne fra konkurrencen skal danne grundlag for en helhedsplan for bydelen. Helhedsplanen skal både angive bebyggelsens omfang og anvendelse samt den nærmere linieføring og udformning af de nødvendige trafik anlæg.

På kortbilag 2 til lovforslaget er angivet principperne for trafik anlæggenes linieføring. På grundlag af konkurrencens resultater vil helhedsplanen kunne indeholde betydelige ændringer i linieføringerne, når blot de overordnede principper, herunder tilslutningerne til Øresundsforbindelsens landanlæg, fastholdes.

Helhedsplanen skal angive en etapedeling af udbygningen, som primært tager udgangspunkt i stationernes placering, men hvor også hensynet til en hensigtsmæssig udformning af bebyggelsen i de enkelte etaper tages i betragtning.

Til § 14

Helhedsplanen danner grundlag for kommunens udarbejdelse af et tillæg til kommuneplanen, som følger planlovgivningens almindelige procedurer.

Ifølge indstillingen fra Udvalget om Hovedstadsområdet Trafikinvesteringer bør Ørestaden ved den igangværende kommuneplanrevision i Københavns Kommune have høj prioritet. Dette kan ske ved bestemmelser i kommuneplanen dels om arbejdsdeling og tidsfølge i forhold til andre arealer, som i Regionplan 1989 er udpeget til erhvervsformål, dels om gradvis omdannelse af industriområder og blandede bolig- og erhvervsområder til rene boligområder.

Til § 15

Under hensyn til sammenhængen i letbanesystemet helt fra Ørestaden til Frederiksberg skal Ørestadsrådet efter forslaget også bistå Frederiksberg Kommune med planlægningen af de velbeliggende arealer ved Frederiksberg station. Der er givet mulighed for en relativt høj bebyggelsesprocent på arealet.

Til § 16

Bestemmelsen giver hjemmel til at foretage nødvendig ekspropriation til de i loven hjemlede trafik anlæg. Det forudsættes, at Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer, herunder udgifter til sagernes behandling i ekspropriationskommissioner, retssager m.v.

Til § 17

Ikrafttrædelsen skal efter forslaget ske hurtigt, med henblik på at udviklingen af Ørestaden kan ske parallelt med bygningen af Øresundsforbindelsen, således at det udviklingspotentialer, som dette store infrastrukturanlæg indebærer, kan udnyttes bedst muligt, og således at der bliver den fornødne tid til en optimal planlægning af den nye bydel, afholdelse af arkitektkonkurrencer m.v.

For at sikre at planlægningen og realisationen af Ørestaden sker gennem en tæt koordineret proces med inddragelse af alle betydende interesser fra arkitektkonkurrencen over helhedsplanen til kommu-

neplanlægningen og for at hindre, at denne proces forsinkes unødigt, er det fastlagt i stk. 2, at alle verserende arealanvendelsessager efter lovgivningen om

naturfredning bortfalder med virkning fra lovens ikrafttrædelse, jf. også bemærkningerne til § 12.