

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 kommuneplantillæg.

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 bebyggelsestæthed 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 i 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
Cykelruter	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