

tætte gamle boligområder på Vesterbro over havnen ved Dybbølsbro.

Arkitektkonkurrencen bør ligeledes særligt behandle forholdet mellem bebyggelsen i den nordlige del af Ørestaden og de beskyttede søer og moser med henblik på at opnå et harmonisk samspil mellem arkitektur og natur. I den forbindelse skal der i videst muligt omfang tages et særligt hensyn til søernes og mosernes nærmeste omgivelser og mulige faunapassager mellem disse og i forhold til Amager Fælled. Dette formål imødekommes ved, foruden ved ca. 31 ha søer og moser og lignende, at oprettholde mindst 15 ha i den nordlige del af Ørestaden som områder, der er friholdt for bygge-ri.

Flertallet finder desuden, at arkitektkonkurrencen om Ørestaden bør inddrage forholdet til de tilgrænsende bebyggede områder på Amager både for at sikre et arkitektonisk og funktionelt samspil mellem de gamle og de nye byområder, og for at Ørestaden kan medvirke til en fornyelse og samlet kvalitetsforbedring af Amager. Arkitektkonkurrencen bør ligeledes behandle linieføringen for Ørestads Boulevard, således at der både tages hensyn til den nye bebyggelse i Ørestaden, til de eksisterende byområder og til naturområderne på Amager.

Flertallet lægger vægt på, at planlægningen af Ørestaden indgår i en samlet planlægning og markedsføring af hele Hovedstadsområdet. Den samlede udvikling i Hovedstadsområdet bør kombineres med en nøje prioritering af erhvervsudbygningen i København og den øvrige hovedstad med henblik på at samle erhvervsudviklingen stationsnært og at afkontoriserer Københavns Middelalderby. Flertallet finder, at dette bør lægges til grund for den kommende regionplanrevision, som skal afstemmes indbyrdes mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Københavns Amt, Roskilde Amt og Frederiksborg Amt.

Den konkrete planlægning af Ørestaden må ske i fuld åbenhed. Ud over de sædvanlige offentlighedsprocedurer i forbindelse med projektets indarbejdelse i kommuneplanen og i lokalplaner må resultaterne af den internationale arkitektkonkurrence danne grundlag for en bred folkelig debat, hvor Københavns befolkning og ikke mindst Amagers nuværende beboere får mulighed for at få indflydelse på Ørestadens udformning.

Arkitektkonkurrencen vil give konkrete forslag til, hvordan bebyggelsen kan udformes, og hvordan landskab og bygninger kan spille sammen, og vil derfor være et godt grundlag for en konstruktiv og virkelighedsnær offentlig debat.

Ørestadsrådet, der besidder sagkundskab inden for kultur og natur, skal bistå ved arkitektkonkurrencen og vil derfor også få en vigtig rolle i forbindelse med den offentlige høring om konkurrencens resultater. Flertallet lægger i den forbindelse vægt på, at der gives Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet mulighed for at lade sig repræsentere i Ørestadsrådet.

Flertallet forudsætter, at Ørestadsselskabet fremsender sit forslag til program for arkitektkonkurrencen til partierne bag loven til drøftelse inden udskrivelse af konkurrencen. Ørestadsselskabet fremsender ligeledes sit forslag til helhedsplan til partierne bag loven til drøftelse forud for den endelige afgivelse af planen til Københavns Kommune.

For at medvirke til en hurtig styrkelse af beskæftigelsen finder flertallet, at det offentlige udbud af anlæg af en letbaneforbindelse bør iværksættes samtidig med gennemførelsen af arkitektkonkurrencen, således at banen kan stå færdig i 1997. Den endelige linieføring og placering af stationer i region- og kommuneplanlægningen må under alle omstændigheder ske på grundlag af såvel arkitektkonkurrencen og helhedsplanen som af den trafikbetjeningsmæssige, tekniske og økonomiske vurdering af forskellige alternative letbaneløsninger.

Flertallet lægger desuden vægt på, at der findes den for passagererne og omgivelserne bedste linieføring og udformning af letbanerne under hensyn til de økonomiske rammer.

En alternativ linieføring af Østamagerbanen, således at letbanen føres et stykke ad Amagerbrogade og derfra via Amagercentret og Øresundsvej til den gamle Amagerbanes tracé, vil således give mulighed for, at yderligere 15.000 eksisterende beboere og arbejdspladser kan betjenes af letbanerne. Hvis strækningen mellem Amagerbro og Amagercentret medtages i en 1. etape, vil det indebære en fordyrelse af denne etape på mindst 100 mio. kr. afhængigt af, hvor stor en del af baneanlægget der tunneleres. Til gengæld kan der spares 50 mio. kr. på 2. etape af Østamagerbanen.