

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