

Susanne Janum

Fra: TMF-Forkontor
Emne: Træer og beplantning på Godsbaneterrænet ved Otto Busses Vej (2019-0039141)
Vedhæftede filer: Brev til Ninna Hedeager Olsen_DOCX.PDF; kbenhavn-som-hovedstad-hovedbanegrden-_1346 (3).pdf

Fra: Borgmesteren TMF
Sendt: 19. februar 2019 15:14
Til: Fællespostkasse Vesterbro Lokaludvalg
Cc: Julie Wolfsberg Oscilowski
Emne: Træer og beplantning på Godsbaneterrænet ved Otto Busses Vej (2019-0039141)

Kære Thomas Egholm og Vesterbro Lokaludvalg

Tak for jeres henvendelse om godsbaneterrænet fra den 6. februar 2019.

Allerførst skal jeg beklage, at jeg på grund af vinterferie først svarer nu.

Jeg er glad for, at mit tidligere svar kunne bruges til noget, og jeg ser frem til at se udfaldet af jeres møder med forvaltningen.

Med venlig hilsen

Ninna Hedeager Olsen

Teknik- og Miljøborgmester

KØBENHAVNS KOMMUNE

Københavns Rådhus, 1.sal vær.36
1599 København V



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

TMF Rådhussekretariatet

6. februar 2019

Sagsnr.
2018-0052840

Dokumentnr.
2018-0052840-171

Kære Ninna Hedeager Olsen

Vi takker dig mange gange for det grundige svar på vores henvendelse om træer og beplantning på Godsbaneterrænet ved Otto Busses Vej.

Sagen viser med al ønskelig tydelighed, at det giver en falsk sikkerhedsfølelse, når lokalplanen benytter betegnelser "værdifulde træer og karaktergivende beplantning", når det jf. forvaltningens notat, hverken kræver dispensation eller godkendelse fra forvaltningen at fjerne/fælde dem.

Dette bør der efter vores mening fremtidigt være opmærksomhed omkring ved udarbejdelsen af lokalplaner.

Vi er glade for, at du vil tage det op med DSB Ejendomme og internt med Økonomiforvaltningen, således at der ikke forsvinder yderligere træer og beplantning. Vi henviser i den sammenhæng til en publikation "Værdifulde kulturmiljøer i København - Hovedbanegården", som netop Teknik og Miljøforvaltningen udarbejdede i 2014 (vedlagt). Her fremhæves på side 11 netop det område, vores henvendelse drejede sig om, ligesom hele Centralværkstedsområdet på Otto Busses Vej betegnes som "en opdagelsesrejse i dansk industrikultur".

Vi kan oplyse, at vi også selv vil tage emnet op med DSB Ejendomme, idet vi har aftalt møde med dem i februar måned. Her vil vi også forhøre os om indholdet af undersøgelsen "Otto Busses Vej – Bevaringsværdige træer", som DSB Ejendomme har fået udarbejdet ved Gottlieb Paludan Architects i 2018.

Samtidig vil vi rette henvendelse til "Byens anvendelse" i din forvaltning med henblik på et møde med dem om den fremtidige dialog om håndteringen af området ved Otto Busses Vej, herunder ikke mindst træer og beplantning.

**Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN nummer
5798009800275

Vi vil på baggrund af disse møder bedre kunne svare dig med hensyn til vores vurdering af, om de iværksatte tiltag er tilstrækkelige, indtil der formentlig til næste år tages fat på at udarbejde ny lokalplan, eller om det er nødvendigt at lave et tillæg til lokalplanen.

Med venlig hilsen

Thomas Egholm
Formand for Vesterbro Lokaludvalg

VÆRDIFULDE KULTURMILJØER I KØBENHAVN KØBENHAVN SOM HOVEDSTAD

1.9

Hovedbanegården



1.9 Hovedbanegården og jernbanestrækningen til kommunegrænsen

Stedet

Kulturmiljøet omfatter Hovedbanegården og banestrækningen med bygninger og anlæg frem til kommunegrænsen.

Det umiddelbare kerneområde afgrænses af Banegårdspladsen, Bernstorffsgade, Københavns Godsbanegård og området sydvest herfor frem til området vest for broen over Dybbølsbro, Vasbygade, det grønne bælte nord for Banestyrelsen og de virksomheder, der ligger langs Vasbygade, Enghavevej, Ingerslevsgade og Reventlowsgade. Endvidere indgår stationsbygninger og anlæg omkring Valby Station inkl. gangbro, viadukt og perroner samt jernbane og jernbaneterræn til og med kommunegrænsen inkl. grønne beplantningsbælter og rabatter, der afgrænses af matrikelgrænserne syd og nord for jernbanen.

Tid

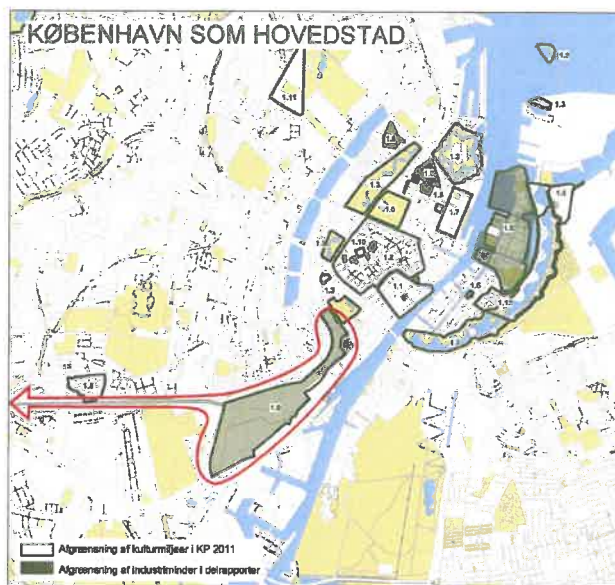
Kulturmiljøet omfatter industrialismens tidsepoke fra omkring 1847 og frem til i dag.

Begrundelse

Kulturmiljøet udgør en del af hele jernbanestrækningen mellem København og Korsør, der i 2007 af Kulturarvsstyrelsen er udpeget som ét af de 25 nationale industriminder, som illustrerer den danske industrihistorie i perioden 1840-1970. Kulturarvsstyrelsen begrundet bl.a. udpegningen med, at jernbanen er

- den første jernbanestrækning i Danmark
- med til at binde landet sammen og lette godstransporten til gavn for handelen
- sammen med dampmaskinen et symbol på den begyndende industrialisering. Hovedbanegården og Centralværkstedet er tillige typiske for den anden industrialiseringsbølge.

Kulturmiljøet fortæller historien om perioden, hvor staten påtager sig ansvaret for bl.a. infrastrukturen. Med jernbanen som den nye transportform, kunne København i 1840'erne tage kampen op som vigtigt handelscentrum, og byen blev sidenhen landets vigtigste trafikknudepunkt med den største lufthavn og banegård og en af de største havne. Hovedbanegården udgør sammen med Centralværkstedet området, Centralpostbygningen,



Oversigtsskorten viser de 12 kulturmiljøer i Kommuneplan 2011 i afsnittet "København som hovedstad". For hver af de markerede flader er der udarbejdet en baggrundsrapport. Denne rapport omhandler 1.9 Hovedbanegården og jernbanestrækningen til kommunegrænsen.

skinnenettet mv., den fysiske ramme for fortællingen om en tid, hvor industrialisering var i højsædet, og hvor velfærdssamfundet blev grundlagt.

Centralværkstedets-området er med sin størrelse og funktionalitet et af de første bud på et moderne statsligt industriområde. Bygningerne rummer en autenticitet og de er vidnesbyrd om datidens materialer og teknologi, og giver et enestående tidsbillede af dansk industrikultur i det 20. århundrede.

Med sit enorme areal udgør kulturmiljøet en by i byen med sine mange bygninger med tilhørende omgivelser og små, grønne oaser, som er bygget op omkring banelegemets struktur, der danner ryggraden i hele kulturmiljøet.

Kulturmiljøets bevaringsværdier

Følgende strukturer, elementer og deres indbyrdes sammenhænge er bærende for opfattelsen og formidlingen af kulturmiljøet som helhed:

- Hovedbanegården med banearaler
- Centralpostbygningen
- Området ved Otto Busses Vej med Centralværkstedet, herunder Den Gule By mm., som i sig selv udgør en samlet helhed.

Følgende strukturer, elementer og sammenhænge har desuden betydning for forståelsen af kulturmiljøet som helhed:





- Valby Station samt jernbanespor og grønne beplantningsbælter til kommunegrænsen.



Kulturhistorie

Baggrund og hovedtræk

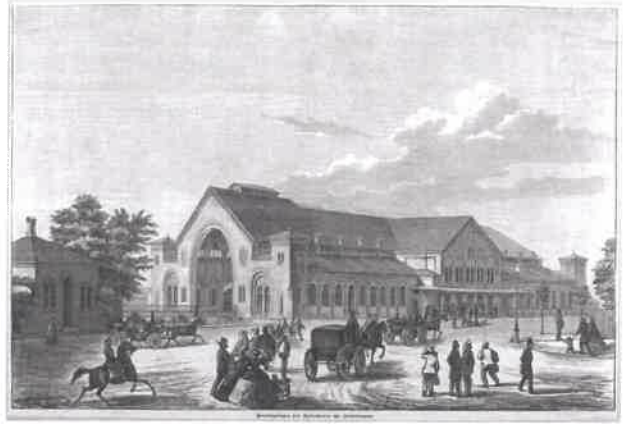
Det 20. århundrede var en periode med meget fremdrift. Varer blev produceret og skulle fragtes vidt omkring, og befolkningen benyttede i højere og højere grad togene som transportmiddel. Området med hovedbanegården, Centralpostbygning og Centralværkstedetsområdet på Otto Busses Vej vidner om en ny og omfattende infrastrukturplanlægning, der var blevet nødvendig at foretage af statsmagtens institutioner med udgangspunkt i landets hovedstad.

-  Afgrænsning af kulturmiljøet Hovedbanegården
-  Afgrænsning af industrimindet Hovedbanegården
-  Bærende bevaringsværdi
-  Værdifuldt landskabstræk





Afgangs- og ankomsthallen ca. 1911.



Den første hovedbanegård fra 1865 tegnet af H.J. Herholdt.



Postpakketterminal på Hovedbanegården. Hovedbanegården var datidens kommunikationscentrum.



Oven for og th. ses baneterrænet og postterminalen ved Kalvebod Brygge ca. 1975.



Den første jernbanestrækning i Danmark, København-Roskilde, blev åbnet i 1847 på privat initiativ, men det blev hurtigt klart for staten, at jernbanen var en samfundsmæssig nødvendighed, og at landet måtte forbindes på tværs via et jernbanenet. Jernbanen skulle således gøre Danmark til en sammenhængende nationalstat med København som økonomisk og handelsmæssigt centrum over for de andre store industrinationer som England, Frankrig og Tyskland.

Jernbanen fra København og videre mod Roskilde og Korsør har et forløb i bløde kurver og med et jævnt profil uden stejle stigninger, og dette vidner om, at den blev anlagt på et tidspunkt, hvor lokomotiverne havde begrænset trækraft. Selvfølgelig kom teknologien fra England, hvor den første personbefordrende jernbane fra Manchester til Liverpool blev åbnet i 1825. Det var også en engelsk ingeniør, Willam Radford, som fik ansvaret for anlægsarbejderne i Danmark.

Delområder og enkeltelementer

Hovedbanegården og området frem til vest for Dybbølsbro
Allerede i 1870'erne kunne den daværende banegård (placeret, hvor Palads nu ligger) ikke klare det stigende transportbehov. Efter en plan udarbejdet af Københavns stadsingeniør, C. Ambt, blev der i 1890'erne foretaget en

meget stor opfyldning af Kalvebod Strand. Her var der plads til den nuværende hovedbanegård, sporanlæg og en godsbanegård, der blev anlagt i perioden 1895-1911. Samtidig blev centralværkstederne og et boligområde - kaldet Den Gule By - anlagt ved Otto Busses Vej. Godsbanegården blev dog nedrevet i 1968 og erstattet af den nuværende Postterminal, som samtidig er et godt eksempel på den industrielle udvikling, hvor kommunikation både nationalt og internationalt fik større og større betydning.



Jernbanestrækningen København-Korsør er Danmarks første. Skinnenettet med tilhørende bygninger og anlæg fortæller om en tid, hvor industrialiseringen var i højsædet.

Hovedbanegården ligger i dag placeret i midten af byen som i andre storbyer. Til forskel herfra lå den på opførelsestidspunktet i udkanten af byen - Hovedbanegården var derfor en port til byen, som adskilte by fra land, og når man trådte gennem "porten" blev man københavner. I industrialismens periode lokkede industrisamfundets nye muligheder landbefolkningen til hovedstaden, og i perioden 1860-1901 blev Københavns indbyggertal øget med 125.000. Hovedbanegården blev derfor mange nye københavneres møde med byen.

Centralværkstedets-området

Centralværkstedets-området er i sig selv en opdagelsesrejse i dansk industriekultur i det 20. århundrede. I 1909 moderniserede statsbanerne de værksteder, hvor vedligeholdelsen og reparationen af togene blev foretaget. Der blev skabt et kæmpe værkstedskompleks - Centralværkstedet - som skulle holde togmateriellet rullende på landets skinner.

Da Centralværkstedet åbnede, omfattede det flere værksteder, der hver havde sin funktion. Her var lokomotiv- og vognreparationsværksteder, kedel-, kobber- og grovsmedje, elektrisk værksted, kogehus til rengøring af motordele, kraftcentral med tilknyttet badeanstalt for arbejdere samt kontor- og magasinbygninger.

Al forsyning kom fra en kraftcentral i midten af området, hvor der også blev produceret strøm, damp og trykluft. Damp og trykluft blev ledt ud til de enkelte værksteder gennem store rør, hvoraf flere er bevaret. Værkstedbygningerne var desuden gensidigt forbundne af mere end 10 km skinner, som er bevarede og har kulturhistorisk betydning for forståelsen af bygningernes funktionelle sammenhæng i kulturmiljøet.

Centralværkstedets-områdets op imod 1400 medarbejdere sørgede for vedligeholdelsen og reparationen af togene, men i dag er området mest et monument for en svunden tids arbejdsliv og hverdagskultur.

Københavns Museum har foretaget en gennemgang af Centralværkstedets-områdets bygninger, skinner og omgivelser:

- **Bygning 1: Kontor- og magasinbygning.** En langstrakt bygning fra 1908, der rummede kontorer, og senere blev der indrettet bl.a. et kemisk laboratorium og en lejlighed til portneren. Bygningen er rytmisk opdelt i tre blokke, der skiller sig ud fra de rå værkstedbygninger og fortæller historien om det administrative personale.



Hovedbanegården med perroner. Bygninger og anlæg er beskyttet ved fredning.

- **Bygning 2: Lokomotivværkstedet.** Bygningen er fra 1907 og kendetegnet ved sin størrelse og sit shedtag, som gav arbejderne et ensartet ovenlys hele dagen. Desuden er det et tidligt eksempel på en kombineret flade- og hallebygning (en hallebygning er en en-længet, treskibet bygning med en bred port i gavlen og to halvdøre over for hinanden på langsiderne). I den store bygning blev damplokomotiver og senere andet lokomotivmateriel efterset og repareret. I hele området kan sporene fra det ene værksted til det andet følges, så det er muligt at se, hvordan de enkelte værksteder afhang af hinandens ekspertise.
- **Bygning 3: Kedelsmedjen.** Sporene fra lokomotivværkstedet fører direkte ind i kedelsmedjen fra 1907. Ved hjælp af en stor loftræn løftedes kedlerne af lokomotivet, så de kunne blive skilt ad, repareret og rensat. Der er stadig et smalspor, som blev brugt til at fragte materiel rundt mellem værkstederne.
- **Bygning 4: Kraftcentralen.** Kraftværket er en af områdets mest centrale bygninger, herfra fik resten af værkstederne elektricitet, damp, trykluft, lys og varme, og området omkring Otto Busses Vej var således selvforsynende på langt de fleste områder og uafhængig af andre i udførelsen af sin produktion og vedligeholdelse. I samme bygning var der også et badrum med damprum til arbejderne.



Tidligere vandtårn på Otto Busses Vej.



Centralværkstedets karakteristiske bygninger.



Området set mod øst. Centralværkstedets-området ligger som en velafgrænset helhed, der er omgivet af skinner på alle sider. Det tætte Vesterbro ses til venstre, Fisketorvet og H.C. Ørstedværket til højre og Bavneshøjkvarteret i forgrunden. (JW Luftfoto juni 2006).

- Bygning 5: Kogehuset fra 1908. I kogehusene blev alle maskindelene rensset for olie og snavs. Maskindelene blev fragtet i små vogne på smalspor.
- Bygning 6: Elektrisk værksted med tre bygninger fra 1909-10, fra 1924 og fra 1949. Denne bygning havde mange funktioner. I stuen lå bl.a. det elektriske værksted, hvor der blev foretaget fornyelser og udbedringer af akkumulatorbatterier til den elektriske togbelysning. På førstesalen blev der bl.a. fremstillet sæder og gardiner mv. til togene.
- Bygning 7: Vognværkstedet fra 1910. Her blev togvognene repareret, og her var der både et maskinsnedkeri og et snedkerværksted. Bygningen har de for industribygninger karakteristiske shedtage, som gav et roligt og ensartet ovenlys.
- Bygning 8: Grovsmedjen. I grovsmedjen foregik bl.a. vedligeholdelse og reparation af hjulene. Mellem vognværkstedet og grovsmedjen var hjulgården, hvor alle hjulene blev opbevaret.
- Bygning 9: Trælager. Bygningerne består af en række træhuse, der fungerede som trælager. Den lille samling træhuse ligger nede bag en tidligere æblehave og adskiller sig markant fra de andre murstensbyggerier i området.



Trælageret i området nærmest Enghavevej er omgivet af haveliggende beplantning.



Vognværkstedet fra 1910.



Skydebroen blev brugt til at fragte togvogne og lokomotiver mellem de forskellige værkstedsfunktioner inde i det store Vognværksted.

- Bygning 10: Jernmagasin. Ved hjulgården ligger det gamle jernmagasin fra 1909, hvor jern og grovere varer blev opbevaret. Typisk for tidens brugs- og lagerbygninger ses hejsekviste og døre ud mod vejen.
- Bygning 11: Malerværkstedet fra 1922. Loftets trækonstruktion er imponerende. I dag bruger Danmarks Jernbanemuseum bygningen til at istandsætte museumstog. Væsentligt er det også at fremhæve den store skydebro, der går mellem vognværkstedet og malerværkstedet.
- Bygning 12: Trykluftsværksted fra 1923. Her blev tryklufsbremserne repareret og eftersat.
- Bygning 13: Lyntogs(løfte)hallen fra 1939. Dette er lyntogs(løfte)hallen, som skiller sig ud ved sin lange og smalle form og sit karakteristiske tøndehvælv. Lyntogene var længere, fordi flere vogne skulle være på den samme bogie (hjulaksler på et køretøj). Den store hal er formentlig den første i den størrelse, som er udført i spændbeton.
- Bygning 14: Hovedlager fra 1940. Bygningen blev brugt som ekstra lagerplads, da det gamle jernlager (bygning 10) ikke længere var stort nok. Bygningen er den højeste i området og fortæller historien om, hvor meget plads det krævede at vedligeholde de mange tog.
- Bygning 15: Portvagt. Denne bygning fortæller, at virksomheden var en lukket enhed, hvor der var streng kontrol med, hvornår arbejderne kom og gik. Hele området var omkranset af et 2,5 meter højt hegn.
- Bygning 16: Akkumulatorværksted fra 1951. Værkstedet bliver stadig brugt som akkumulatorværksted.
- Bygning 17: Værkstedskontor eller rationaliseringsbygningen fra 1953 er en af de nyere bygninger i området.
- Bygning 18: Det Gule Palæ er en tidligere kommandocentral, der ligger på rangerterrænet bag godsbanegården ud til Enghavevej. Bygningen har et boh-lendachtag (en let rundet tagkonstruktion), som også kendes fra Holmen.
- Bygning 19: Omformerstationen fra 1933. Ved siden af Den Gule By ligger omformerstationen, der leverer strøm ved omformning fra H.C. Ørstedværket til Stogene.
- Skydebroen. I området ligger der flere skydebroer, og den største ligger foran det gamle vognværksted. En skydebro er en sideforskydende skinnebåret platform, som brugtes - og som fortsat bruges - til at fragte lokomotiver og togvogne på tværs mellem parallelle spor og værkstedfunktioner.



Den Gule By er for nylig blevet renoveret og fremstår som et særdeles attraktivt haveboligområde.

- Lige op ad skinnerne ligger en mindre bygning, der tidligere husede kobbersmeden også kaldet kirken p.g.a. bygningens udformning. Tæt på "kirken" står tre store oliesiloer, som blev bygget, da togene begyndte at køre på diesellole i stedet for kul og damp.
- Godsbanegårdens Remiser fra 1903. Oprindeligt havde dette værksted plads til 44 lokomotiver og rummede også en indvendig skydebro.
- Vandtårne. Til området hører også en dobbeltvandtårnsbygning. Det ene tårn blev bygget i 1903 og det andet blev bygget i 1908 sammen med en etagebygning, der rummede opholdsværelser samt badeværelser og toiletter.

Den Gule By

Fysisk fremstår Centralværkstedets-området som en organisk helhed. I denne helhed indgår også en lille by af små gule rækkehuse, den såkaldte kineserby, som var DSB's svar på Søværnets Nyboder, og som ligger fuldkommen skjult og isoleret fra omverdenen.

De gule rækkehuse blev bygget til de medarbejdere, der arbejdede på hjælpevognen, en beredskabsvogn, som hurtigt rykkede ud, hvis der skete en afsporing eller en ulykke i Danmark. Medarbejderne havde tidligere bopælspligt på Otto Busses Vej, og størrelsesforskellene på husene vidner om hierarkiet, der var mellem medarbejderne. Den Gule By bestod af 33 rækkehuse med tilhø-



Den Gule Bys tjenesteboliger, veje, pladser og torve udgør en særlig kulturhistorisk, arkitektonisk og landskabelig helhed. Området ligger fuldkommen skjult og isoleret for omverdenen.

rende små haver og to større mesterboliger.

Boligerne anvendes fortsat som tjenesteboliger, og de enkelte bygningers historier bidrager derfor til fortællingen om et moderne industriområde.

Valby

Valby Station var et af hovedstadens væsentligste trafikknudepunkter, hvor det første tog allerede kørte til perron i 1847. Stationsbygningen er blevet flyttet og ombygget gennem tiderne og bestod oprindeligt af en træbygning.

Landskab



Valby Station er om- og tilbygget flere gange, bl.a. med gangbroen over banearealet fra begyndelsen af 1950'erne.

Landskabskarakter

Det opfyldte tidligere kystområde med Hovedbanegården og det store åbne, flade jernbaneareal er i dag domineret af bymæssig bebyggelse og anlæg. I området i og omkring Centralværkstedet ses markante beplantninger i form af rækker og grupper af træer. Bl.a. fungerer de markante trærækker syd for Centralværkstedets-området som afgrænsning af kulturmiljøet på denne strækning. Beplantningsbælter og trægrupper er med til at understrege både banelegemets struktur og bebyggelsesstrukturen med de meget enkle og store bygningskroppe.

Oplevelsesrige delområder og enkeltelementer

Centralværkstedets æbletræslund og allé

Otto Busses Vej har et spændende vejforløb, der veksler mellem en strækning med tæt randbebyggelse i 1-2 etager og en grøn strækning. I den vestligste del af området, ved trælager-bygningerne, findes en grøn oase i form af en frugttræslund, som med sine mange æbletræer blot kaldes Æblehaven. Haven står med sine mange æbletræer i kontrast til de store og rå værkstedsbygninger, som dominerer området. Mellem Centralværkstedet og den lille gule rækkehusbebyggelse er bevaret en alléstrækning, der opdeler de to områder.



Det grønne område foran lokomotivværkstedet minder med sine store træer om en park.



Æblehaven er en lille grøn oase bag trælager-bygningerne, der rummer landskabelige kvaliteter i samspil med bygningerne.



Beplantningsbælterne langs jernbanen har værdi som strukturgivende landskabsselement og rummer desuden naturmæssige kvaliteter.

Arkitektur

Hovedtræk og bebyggelsesmønstre

Kulturmiljøets åbne arealer og de store enkeltbygninger står i stærk kontrast til Vesterbros høje tætte bykvarterer mod nord og vest og havnen mod øst. Dominerende bygninger inden for kulturmiljøets afgrænsning er Hovedbanegården, Postterminalen samt Centralværkstedets områdets værksteder og remiser på Otto Busses Vej.

De stærkt trafikerede færdselsårer Bernstorffsgade, Ingerslevsgade, Kalvebod Brygge, Vasbygade og Enghavevej, rundt om kulturmiljøet får området til at fremstå som en bydel i sig selv. Fra Tietgensgade, Enghavevej og Dybbølsbro er der udsigt over kulturmiljøet, og disse vejforbindelser forbinder samtidig byområder på begge sider af det store barrieredannende jernbaneareal.

Den ny hovedbanegård fra 1911, tegnet af overarkitekt Wenck, var udtryk for en radikal ændret byplanlægning på jernbaneområdet i København. Langt hovedparten af de bymæssige strukturer og enkeltelementer, der blev fastlagt dengang, kan fortsat aflæses i området.

Den nordøstlige del af kulturmiljøet, der afgrænses af bl.a. Ingerslevsgade, Enghavevej og Vasbygade, rummer selve Hovedbanegården og sporarealer. I den sydlige del



Et kig fra Dybbølsbro ned over stationen ind mod byens tårne.



Hovedbanegårdens markante nationalromantiske bygning afslutter kultmiljøet mod nord.

ses en omfattende bebyggelse, der knytter sig til den øst-vestorienterede Otto Busses Vej med Centralværkstedsområdet, der er tilsluttet Vasbygade. Bebyggelsen her består overvejende af store værkstedsbygninger og bygninger til forskellige jernbanefunktioner. For enden af Otto Busses Vej ses den lille rækkehusenklave, Den Gule By, som er tegnet af arkitekterne C. Brandstrup og Holger Rasmussen. Endelig fortsætter kulturmiljøet mod vest, som et ensartet smalt område, kun afbrudt af Valby Station.

Delområder og elementer i bebyggelsen

Området med Hovedbanegården, Centralpostbygningen mv.

Som nogle af de første store organisationer fik jernbanselskaberne tidligt egne bygningsafdelinger. Mange af bygningerne følger typetegninger udarbejdet af arkitekterne N.P.C. Holsøe og Heinrich Wenck, der var ledere af Statsbanernes bygningsafdeling. Både Holsøe og Wenck regnes for at være blandt tidens førende arkitekter. Især stationerne blev opfattet som repræsentative bygninger og har derfor mange fine bygningsdetaljer.

Overarkitekt Wenck har tegnet Københavns Hovedbanegård, der blev opført 1904-1911, Tietgensbroen, der blev opført i 1907, samt Centralpostbygningen, der blev opført 1910-12. Hovedbanegården er den arkitektonisk mest

markante og dominerende bygning på banegårdspladsen. Byggestilen er nationalromantisk og inspireret af Martin Nyrops rådhus med brug af tegl- og sandsten, udskåret træværk og en rig skulpturel udsmykning.

Centralpostbygningen er landets største posthus, og det er fortsat hovedsæde for postvæsenet. Bygningen er et monumentalt, firefløjet anlæg i tre etager omkring en mindre gård, og bag dette er et T-formet anlæg, som omslutter en større, indre gård. Mod banen har bygningen også en underetage, hvorfra der tidligere har været forbindelse til Hovedbanegården. Bygningen er udstyret med rækker af kobbertækkede tagkviste og et centralt placeret, kobbertækket tårn med spir. Stilistisk refererer huset med sin pompøse fremtræden, sine ødsle dekorationer og indre gårde til 1600-tallets franske adelspalæer.

Postterminalen er opført omkring 1970 i modernistisk arkitektur og er udtryk for det industrialiserede byggeri, og fremstår som en arkitektonisk markant og dominerende bygning for sin tid.



Centralposthuset på hjørnet af Bernstorffsgade og Tietgensgade udgør kulturmiljøafgrænsningen mod vest.

Centralværkstedets-området

Alle bygninger i Centralværkstedets-området er indtil 1922 sandsynligvis tegnet af arkitekt H. Wenck. Hans karakteristiske bygestil er gennemgående for området. Bygninger, der er opført efter 1922, er formentlig tegnet af K. T. Seest, der afløste Wenck som banernes overarkitekt. Området rummer flere markante jernbanebygninger, hvoraf to enkelte skal fremhæves: Det store Centralværksted tegnet af H. Wenck, Otto Busses Vej 5 (Bygning 1), samt dobbeltvandtårnsbygningen.

Valby

Valby station blev ligesom hovedbanegården tegnet af overarkitekt Wenck i begyndelsen af 1900-tallets, men blev væsentligt forandret i 1930'erne og igen ved en ombygning i 1951-52 i forbindelse med S-togsbanens forlængelse til Vanløse. Samtidig blev der bl.a. anlagt en ny viadukt, der blev opført en ekspeditionsbygning, tegnet af K.T. Seest, der blev opført en ny gangbro over banen og endelig blev stationsbygningen moderniseret. Området med stationsbygningen er således blevet sammen- og ombygget over en længere årrække.



Dobbeltvandtårnsbygningen er en markant bygning i Centralværkstedets-området.



På baneterrænet nord for Den Gule By ses denne bygning, der rummer arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter.



Centralværkstedets karakteristiske værkstedsbygninger og bygninger er relateret til jernbanefunktioner. Stilen er historicistisk, og kulturmiljøets mange bygninger, torve, pladser og grønne friarealer rummer mange arkitektoniske og landskabelige kvaliteter.

Sårbarhed

Kulturmiljøet fra Hovedbanegården til kommunegrænsen er i sin helhed fortsat i funktion, men de dele af miljøet, der har mistet deres funktion er sårbare. I dag fremstår Centralværkstedets-området stort set som en intakt, værdifuld helhed, men aktiviteterne er droslet kraftigt ned, og derfor er denne del af kulturmiljøet sårbar over for væsentlige ændringer af enkelt bygninger eller strukturer i form af skinner og grønne og ubebyggede omgivelser og deres indbyrdes sammenhænge.

Centralværkstedets-området er omfattet af lokalplan 433 fra 2009, der udgør det planmæssige grundlag for at anlægge et kontrol- og vedligeholdelsescenter for Metroens nye Cityring. Den vedtagne lokalplan er dog samtidig en bevarende lokalplan, som har til formål til at sikre hovedtræk og de bærende bevaringsværdier som en fysisk helhed, men med nye funktioner.

Udviklingsmuligheder

Jernbanemiljøet er stort, homogent og repræsentativt og udgør en del af et større nationalt industriminde, der fortsætter vest for kommunegrænsen. Det omfatter både bebyggede og ubebyggede områder, der bør forvaltes i denne sammenhæng.

Københavns Kommune bør samarbejde med andre kommuner, staten, bevaringsforeninger, borgere m.fl. om at sikre og udvikle dette dynamiske og levende kulturmiljø. Det skal ske på en måde, så der er plads til forandring og udvikling, men i respekt for og med udgangspunkt i det eksisterende kulturmiljøes kulturhistoriske, arkitektoniske og landskabelige kvaliteter og sammenhænge. Herunder bør der bl.a. arbejdes for at få Centralværkstedets-området åbnet for offentligheden og få de mange gode historier fortalt.

Nuværende sikring

Enkelte bygninger er fredede, og området omkring Otto Busses Vej er omfattet af bevarende lokalplan. Dele af området i øvrigt er omfattet af lokalplaner.

Lignende eksempler

-

Kilder

Astrup Frandsen, Lise (2008): Af Banen! Københavns Bymuseum skrifter nr. 8 og Dansk Jernbane Klub Bydelsatlas for Københavns Kommune
John Poulsen: Byens baner. Jernbanen i København i 150 år. Bane bøger, 1997
Jørgen Selmer: Industrisamfundets Kulturarv. Regional indberetning af industriminder i Københavnsregionen i henhold til Kulturarvsstyrelsens brev j. nr. 2003-300-0001 i forbindelse med satsningsområdet "Industrisamfundets Kulturarv". Rapport udarbejdet af Arbejdermuseet, Københavns Bymuseum, Nationalmuseet, Kroppedal, Det Regionale Faglige Kulturmiljøråd for Københavns og Frederiksberg Kommuner, Det Regionale Faglige Kulturmiljøråd for Københavns Amt
Kulturarvsstyrelsen: Industri Industri 25 stk. dansk kulturarv. Gads Forlag 2007
www.kulturarv.dk/25fantastiske/25-fantastiske-industrier
www.kulturarv.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/bygninger/tema/posthuse/posthuse.pdf
www.miljoportal.dk/Arealinformation

København 2014