

# Rådhuspladsen Metrostationsplads

Bilag 1

## Forslag til lokalplan

Borgerrepræsentationen har den xx. xxxxx vedtaget forslag til lokalplan.  
Lokalplanområdet ligger i bydelen Indre By

Offentlig høring fra xx. xxxxx til xx. xxxxx 2012



20 m

# Indhold

## Redegørelse for lokalplanen

Formål .....	3
Lokalplanens baggrund .....	3
Lokalplanområdet og kvarteret .....	3
Metropolzonen .....	5
Åben tegnestue - tal med arkitekten .....	6
Byggeønsker: Rådhuspladsen .....	7
Lokalplanens indhold .....	8
Miljøvurdering .....	8

## Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

Lov om en cityring .....	9
Overordnede strategier .....	9
Kommuneplan .....	9
Bydelsplan for Vesterbro .....	9
Lokalplaner i kvarteret .....	10
Miljø i byggeri og anlæg .....	10
Regnvand .....	10

## Tilladelser efter anden lovgivning

Affald .....	11
Jordforurening .....	11
Museumsloven .....	11

## Lokalplanforslag til lokalplan Rådhuspladsen metrostationsplads

§ 1 Formål .....	12
§ 2 Område .....	12
§ 3 Anvendelse .....	12
§ 4 Vej-, sti- og pladsforhold .....	12
§ 5 Beplantning .....	13
§ 6 Bebyggelsens ydre fremtræden .....	13
§ 7 Retsvirkninger .....	13

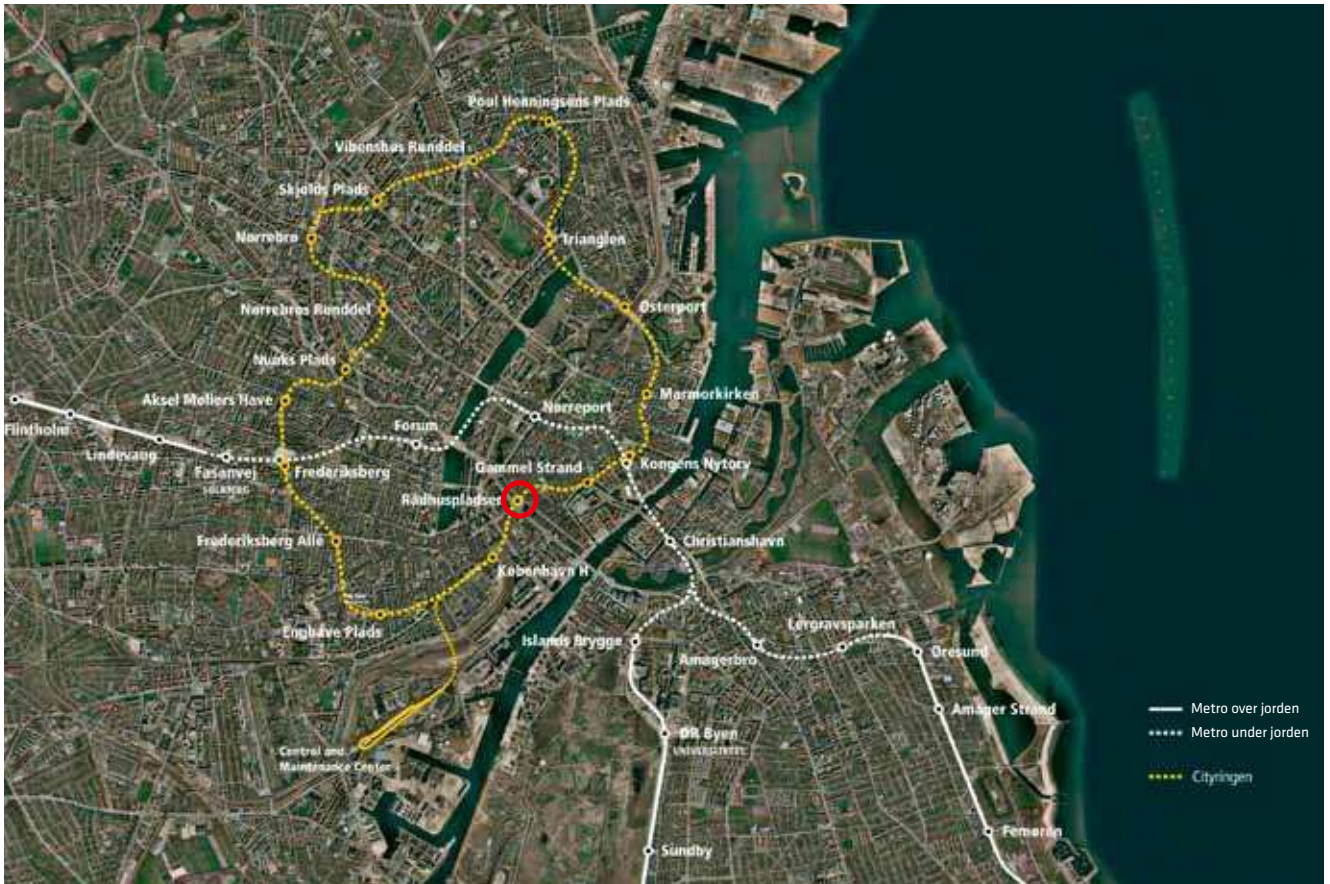
Tegning 1 .....	16
-----------------	----

Tegning 2 .....	17
-----------------	----

## Praktiske oplysninger på bagsiden

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen



Oversigt over Cityringens linjeføring

## Redegørelse for lokalplanen

### Formål

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at etablere lokalplanområdet som stationsplads for et vigtigt trafikalt knudepunkt i forbindelse med Cityringen. Indretningen af stationspladsen skal ske i samspil med de tilgrænsende områder.

### Lokalplanens baggrund

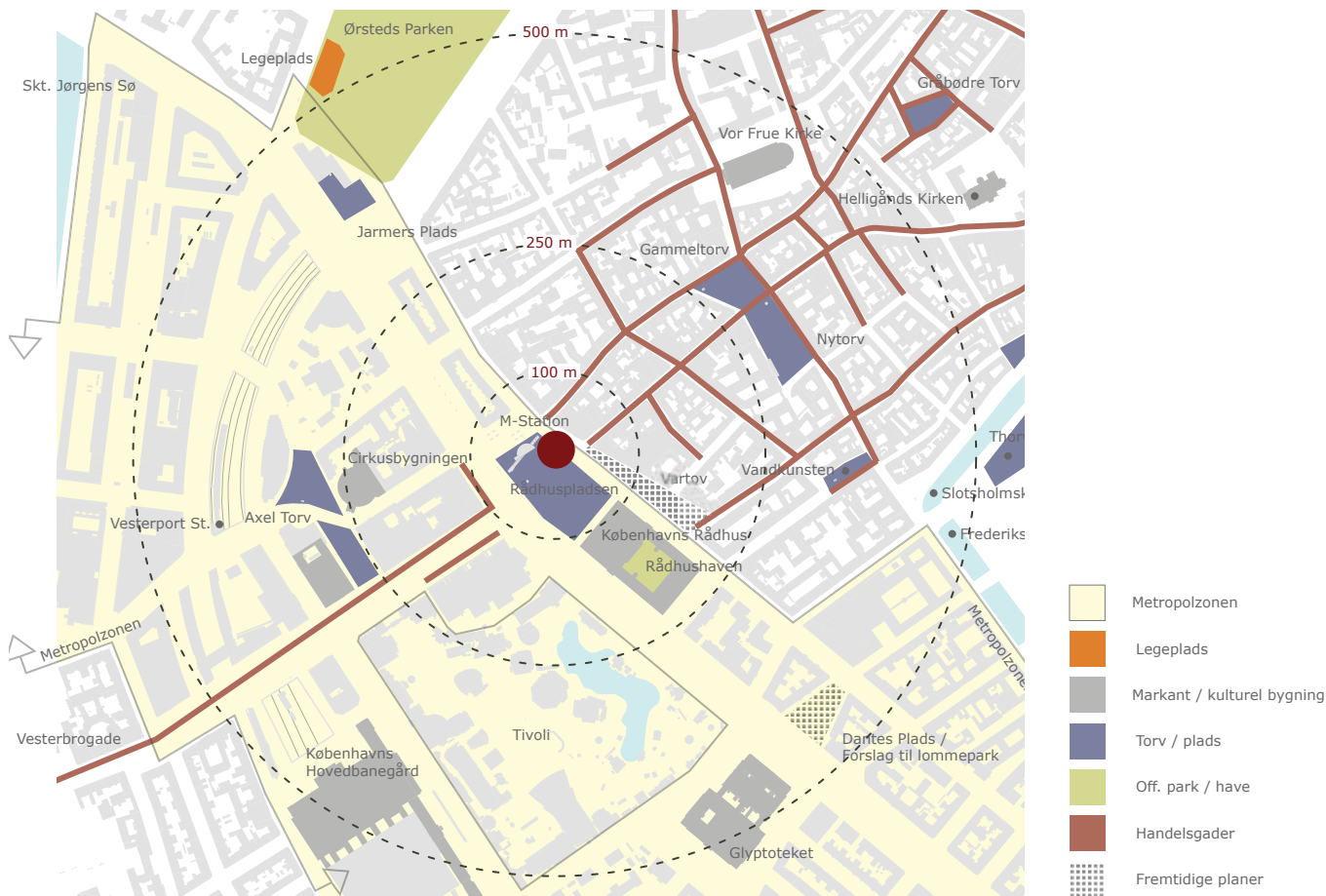
Folketinget vedtog i juni 2007 "Lov om en Cityring" om anlæg af en ny, underjordisk metroringlinje, der betjener Vesterbro, Indre By, Østerbro, Nørrebro og Frederiksberg. Den nye linje anlægges bl.a. med 17 underjordiske stationer, hvoraf de 14 er placeret i Københavns Kommune. Cityringen skal åbne i 2018, og pladserne ved stationerne skal udføres i perioden 2015-2018.

Den 22. marts 2010 traf Teknik- og Miljøudvalget beslutning om, at der skal udarbejdes lokalplaner for alle 14 metro-stationspladser. Metroselskabet har udarbejdet dispositionsplaner, som vises senere, der danner grundlag for lokalplanforslagene, og den offentlige høring i lokalplanprocessen giver borgerne mulighed for at komme med bemærkninger til forslagene.

### Lokalplanområdet og kvarteret

Rådhuspladsen er på hverdage primært et transitrum og passeres af både københavnere og turister på vej gennem byen, men det er også den store festplads og samlingspunkt ved nationale begivenheder.

Rådhuspladsen fik sit nuværende omrids, da Rådhuset blev opført omkring år 1900. Husrækken langs Vester Voldgade har det forløb, som Middelalderbyens grænse mod den omgivende vold havde. Den øvrige bebyggelse omkring pladsen ligger, hvor voldanlægget med voldgrav, bastioner og den smalle vej gennem Vesterport til ravelinen lå. Omkring 1870 begyndte reguleringen af dette område. I 1872 stod Industriforeningens Bygning med omtrentlig placering som det nuværende Industriens Hus færdig. Bygningen indgik i Den store nordiske Industriudstilling, som dette år fandt sted på Gyldenløves Bastion (omtrent hvor Rådhuset i dag ligger). I 1870'erne



Stationsnærhedsområde ved Rådhuspladsen metrostationsplads (illustration Metroselskabet)

**"Flere træer giver skygge på en varm plads."  
Fra 'Skitsebogen'**

Visualisering af mulig fremtidig metrostationsplads - Rådhuspladsen (illustration Metroselskabet)



opførtes en hjørnebebyggelse på den anden side af den nuværende Vesterbrogades udmunding i Rådhuspladsen. Hermed var den sydlige begrænsning af pladsen fastlagt. Vis a vis Rådhuset begrænses Rådhuspladsen af "Utrecht-bygningen", der rettelig hedder Helmerhus og stod færdig i 1892. Denne bebyggelses placering er fastlagt i bebyggelsesplanen fra 1885 for det nedlagte voldterræn.

Indretningen og udseendet af pladsen foran Rådhuset har været diskuteret og kritiseret siden Rådhusets opførelse. Det har ført til mange forslag og flere konkurrencer med henblik på at gøre pladsen til et mere attraktivt byrum. Den seneste konkurrence fandt sted i 1979, og vinderprojektet derfra danner grundlag for den omlægning af pladsen, som fandt sted i 1995: Ved at lukke Vesterbrogades forlængelse ind over pladsen blev der skabt ét stort, sammenhængende areal for fodgængere. Dette areal blev gjort svagt skålformet i stil med den tidligere "muslingeskal" foran Rådhuset. Mange af de busser, der er en central del af pladsens daglige liv, blev samlet i en udvidet holdeplads. Denne blev adskilt fra resten af pladsen af den nu nedrevne, meget udskældte HT-terminalbygning.

Dragespringvandet, står i dag ved H. C. Andersens Boulevard lige ved den hævede kant af den skålformede plads. Springvandet har siden den første opstilling i 1904 levet en omskiftelig tilværelse. Det har haft flere forskellige udformninger og flere forskellige placeringer på pladsen. Den hævede dyregruppe og dragerne er skabt af Joakim Skovgaard, de øvrige dele af springvandet af Thorvald Bindesbøll. De oprindelige drager fra bassinkanten sidder i dag på kanten af balustraden foran Rådhuset. En ydre granitkumme, der i sin tid blev tilføjet, har i mange år været selvstændigt opstillet på Brønshøj Torv men er i dag i magasin. Et andet indslag på pladsen er "nulpunktstenen", tegnet af arkitekten P. V. Jensen-Klint og opstillet i 1925. Den står, hvor Vesterport lå og betegner dermed det sted, hvorfra kilometerne måles ad hovedvejene mod vest.

## Metropolzonen

I Københavns Kommuneplan 2009 står at Metropolzonen, der strækker sig fra Havnefronten til Sankt Jørgens Sø og fra Hovedbanegården til Rådhuspladsen, skal være byens dynamiske centrum, der markerer København som international storby.

Metropolzoneprojektet blev sat i gang for at koordinere en række udviklingsinitiativer og helt overordnet at gennemtænke og udvikle området, for at skabe et mere sammenhængende og velfungerende byområde både funktionelt, trafikalt og oplevelsesmæssigt. Målet med de kommunale Metropolzone projekter, der er på vej, er at skabe større kvalitet i byrummene. Der skal skabes bedre sammenhæng for de bløde trafikanter på vej til og igennem området, og der skal skabes byrum med bedre mulighed for ophold.

## Vester Voldgade

Vester Voldgade, der strækker sig fra Jarmers Plads til Christians Brygge skal være en grøn og attraktiv forbindelse til havnefronten. Byrummet indrettes med cykelstier, plads til fodgængere og muligheder for ophold. Nye pladsdannelser ved Vartov, Dantes Plads og Den Classenske Legatskole giver mulighed for aktiviteter og kobler promenadeforløbet til andre funktioner og forbindelser i byen.

## Pladsen ved Vartov

Den fremtidige udformning af pladsen ved Vartov er resultat af en international arkitektkonkurrence, der blev udskrevet i 2009. Det overordnede greb er en tredeling af pladsen og en iscenesættelse af den historiske Vartov-bygning. På pladsens sydlige del opstår der et nyt selvstændigt byrum, med plads til aktiviteter og ophold, på pladsens midterste del etableres en lund af træer med opholdsmuligheder, og ved Strøgets udmunding et mere transitpræget rum. Den nye plads vil formidle overgangen mellem Rådhuspladsen og Middelalderbyen i sammenhæng med den nye Vester Voldgade.

## Vesterbro Passage

Som det foreløbig sidste i rækken af kommunale Metropolzone-projekter arbejder Københavns Kommune med en omdannelse af den første del af Vesterbrogade - også kaldet Vesterbro Passage.

Vesterbro Passage, der i dag primært fungerer som transitrum, bliver med ny helhedsløsning for trafik og byrum, tilført ny kvalitet og status som et centralt og levende sted i byen. Det skal være plads til oplevelser og ophold, mere grønt og bedre forhold for fodgængere og cyklister. Vesterbro Passage er en vigtig brik i dannelsen af et mere sammenhængende fodgænger- og byrumsnetværk, der kan understøtte det byliv, der udspringer af områdets erhvervsliv og mange kultur- og underholdningstilbud.

## Metropol for mennesker

København skal være verdens bedste by at leve i. En bæredygtig by med byrum, der inviterer til et mangfoldigt og unikt byliv. Det er visionen i udspillet 'Metropol for mennesker' som er godkendt af Borgerrepræsentationen. Udspillet sætter konkrete mål for Københavns byliv frem mod 2015 om, at der skal være mere byliv for alle, at flere går mere og at flere bliver længere. Teknik- og Miljøforvaltningen følger op på de tre mål med et årligt bylivsregnskab, der beskriver tendenser i det københavnske byliv.

## Åben tegnestue - Tal med arkitekten

Metroselskabet afholdt i samarbejde med Københavns Kommune borgerdialog "Åben tegnestue - tal med arkitekterne" i sommeren 2010. I hver bydel blev et telt opstillet med modeller og tegninger af de forskellige stationer i bydelene. Borgerne kunne i dialog med Me-



Rådhuspladsen

troelskabet landskabsarkitekter komme med idéer og kommentarer til byrummene ved Metrostationerne. I samarbejde med lokaludvalgene kunne borgerne komme med yderligere idéer til hver enkelt station på efterfølgende opfølgingsmøder.

Alle kommentarer og idéer er samlet i et katalog og indgår i den videre projektering af byrummene hos Metroelskabet.

Det kom frem, at der er et ønske om at bevare Rådhuspladsen som den store nationale plads, hvor mange mennesker kan samles, deltage i store arrangementer og fejre nationale begivenheder. Samtidig er der også ønsker om, at pladsen skal indbyde til at man slår sig ned og måske nyder en kop kaffe, mens man betragter det pulserende liv og bygningerne der omkranser pladsen.

På borgerdialogmøderne blev der fremført mange ønsker om at tilføre de fremtidige stationsbyrum lokal identitet og byliv. Da dispositionsplanerne omhandler funktionelle forhold som trafik, busser og cykelparkering, vil det først være i næste fase af projektudviklingen, der fokuseres på de elementer, som kan medvirke til at understøtte den lokale identitet såsom belægnings, beplantninger, belysning og byinventar.

Metroelskabet har i samarbejde med Københavns Kommune udarbejdet dispositionsplaner for stationspladserne. Dispositionsplanerne er blevet bearbejdet i forhold til de kommentarer og ideer, der er fremkommet ved borgerdialogen "Åben tegnestue".

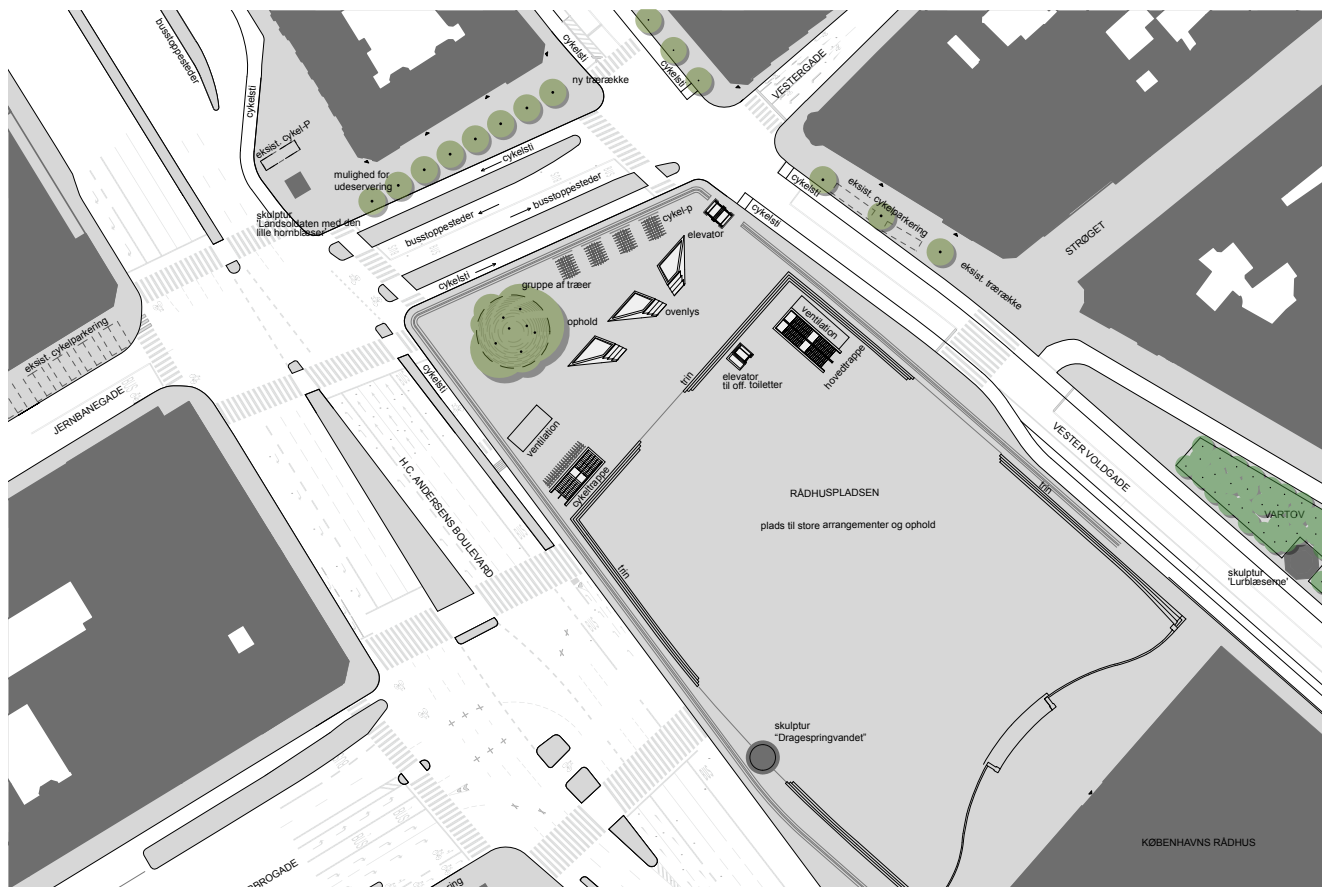
I lokalplanen fastlægges rammer og bestemmelser, der følger principperne i de dispositionsplaner Metroelskabet har udarbejdet. Lokalplanerne fastlægger ikke aktiviteter og inventar i detaljer, men de mere overordnede rammer.

Udgangspunktet for dette arbejde har været de af Borgerrepræsentationen godkendte byrumsprogrammer, der er udarbejdet i august 2008 og opdateret i januar 2010.

## Byggeønsker: Rådhuspladsen

### Rådhuspladsen - dispositionsplan

Metroens stationselementer er primært placeret på den del af Rådhuspladsen, hvor terminalbygningen tidligere var placeret. Hovedtrappen og elevatoren til det nye underjordiske toilet er placeret inde på den svagt skålformede del af Rådhuspladsen.



Dispositionsplan (illustration Metroselskabet)

Arealet nordvest for stationselementerne mod busterminalen øges, idet to af de fire eksisterende busperroner nedlægges. Herved skabes et nyt pladsareal i tilknytning til stationselementerne.

Som opsamlende omdrejningspunkt samt et modstykke til skålenes konkave form og kontrapunkt til Rådhusårnet, etableres et hævet plateau på pladsens nordvestlige hjørne.

Stationens ovenlys og det hævede plateau med træer, giver stedet en ny karakter og funktion som omdrejningspunktet for strømmene af mennesker over pladsen.

### Beplantning

Den nye beplantningsstruktur er tilrettelagt så den understøtter og supplerer den rumlige struktur.

Trægruppen er placeret på det hævede plateau. Plateauet, der er befæstet, beplantes med en gruppe af markante træer. Plateauet fungerer desuden som opholds- og mødested under træernes kroner og bliver anlagt med en højde, der gør det muligt at se henover det.

På det brede fortov langs pladsens nordlige facade plantes en række af træer. Trærækken fungerer både som skalaformidling mellem den åbne plads og bygningen og

skabes desuden gode forhold for ophold og udeservering. Træerne er opstammede, så man let kan færdes under dem.

### Trafik

Den eksisterende busterminal reduceres fra fire til to busperroner og cykelstien bibeholdes, men gøres bredere.

### Cykler

Der placeres i alt 200 cykelparkeringspladser ved Metrostationen på Rådhuspladsen, heraf 120 under terrænet. Cykelstativerne er placeret i tilknytning til cykelstien samt et mindre antal ved cykeltrappen.

## Lokalplanens indhold

Lokalplanen regulerer kun selve metrostationspladsen og tilhørende byrumselementer. Placeringen af stationen med tilhørende trapper, elevatorer, nødtrapper, ventilationsanlæg, ovenlys m.m. er fastlagt med hjemmel i Lov om en Cityring.

### Stationspladsen

Lokalplanen fastlægger de funktionelle elementer der naturligt knytter sig til stationen (færdsels- og opholdsareal, cykelparkering og grønne elementer).

Stationspladsen skal udformes således, at området fremstår som en arkitektonisk helhed, skal have et lokalt præg med en god indpasning i omgivelserne, og med vægt på at byrummene opleves som trygge at færdes i.

## **MPP, lov om miljøvurdering af planer og programmer**

Lokalplanen vurderes ikke at medføre, at der skal foretages en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (lovbek. nr. 936 af 24. september 2009). Det skyldes, at planerne ikke muliggør anlægsarbejder, der er optaget i lovens bilag 3 og 4. Endvidere er der ikke tale om projekter, der i størrelse og omfang, og i forhold til lokalplanområdets nuværende omfang og karakter får væsentlig indvirkning på dette eller omkringliggende områder eller bebyggelser. Lokalplanen skal muliggøre etableringen af en stationsplads i forbindelse med cityringens station København H. Effekten af metrostationen er vurderet i "Cityringen - VVM-redegørelse og miljørapport, som konkluderer:

*"Det vurderes, at det færdige anlæg medfører, at mange byrum får tilført kvaliteter ved omdannelsen. Der vil i udformningen af stationsforpladser blive lagt vægt på såvel en fortsat lokal anvendelse som et effektivt flow af passagerer og tilfredsstillende forhold for cykelparkering."*

Afgørelsen er offentliggjort samtidig med planforslaget.



# Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

## Lov om en Cityring

Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007) trådte i kraft den 10. juni 2007.

Ifølge lovens § 4 beslutter transportministeren den endelige linjeføring og placering af stationer, CMC, skakte m.m. efter en koordineret indstilling fra Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.

Transportministeren har godkendt anlægget af Cityringen i henhold til denne bestemmelse.

Ifølge lovens § 13 kan transportministeren for Metroselskabet erhverve fast ejendom ved ekspropriation, bl.a. i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendige til at gennemføre Cityringens anlæg, f.eks. supplerende adgangsveje for stationer. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

## Overordnede strategier

Lokalplanen set i forhold til mål og værdier i planlægningen

Kommuneplan 2009 bygger på fire grundlæggende værdier for Københavns udvikling: "Den dynamiske by", "Den bæredygtige by", "Byen for alle" og "Byen ned til vandet".

Borgerrepræsentationen har desuden i 2009 vedtaget: "Metropol for mennesker" og "Arkitekturby København", der beskriver kommunens målsætninger for udviklingen af et velfungerende byliv og byens arkitektur.

I det efterfølgende vurderes det, hvorledes lokalplanen kan bidrage til disse værdier og målsætninger. Den samlede vurdering er, at lokalplanforslaget er i overensstemmelse med kommunens mål og værdier.

### Metropol for mennesker

Det nye byrum indgår i et varieret udbud af offentlige byrum i området, hvor der er plads til såvel støjende som mere stille aktiviteter. I udformningen af byrummet lægges vægt på at fremme tryghed og tilgodesede de forskellige behov, som beboere, brugere og øvrige, der færdes i området, har.

### Arkitekturby København

Københavns Kommunes arkitekturpolitik sigter mod at fremme byens egenart, byrum og urbane landskaber, bæredygtigt byggeri samt arkitektonisk kvalitet. Der er arbejdet med byrummets arkitektoniske kvalitet og egenart, herunder skala og proportionering.

## Kommuneplan

Lov om en Cityring, § 3 fastslår, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i fællesskab forestår udarbejdelsen af VVM-redegørelse, herunder høring og eventuel miljøvurdering, for hele Cityringen.

VVM-redegørelse og miljørapport af maj 2008 og det tilhørende kommuneplantillæg nr. 30 til Kommuneplan 2005 for Københavns Kommune blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 29. januar 2009.

Cityringen skal etableres og drives i overensstemmelse med den gennemførte vurdering af anlæggets virkning på miljøet, således at miljøpåvirkningen ligger inden for rammerne af det, der er beskrevet i VVM-redegørelsen og sammenfattet i dennes kapitel 2.

Transportministerens godkendelse af anlægget af Cityringen træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11g, stk. 4 i lov om planlægning.

Lokalplanerne for Cityringens stationsforpladser kan således kun fastlægge bestemmelser for selve stationsforpladserne og ikke for Cityringens linjeføring og placering af stationer eller for placering og udformningen af stationselementer over terræn.

## Bydelsplan for Indre By

Indre By Lokaludvalg har i samarbejde med borgerne og forvaltningerne udarbejdet en bydelsplan, der også omfatter lokalplanområdet. Ønsket er blandt andet at skabe bedre forhold for cyklister; at der skabes mere grønt med træer og beplantning, flere lommeparker og urbane byrum - forhold der tilgodeses med lokalplanen. Bydelsplanen for Indre By bliver sammen med de øvrige bydelsplaner vedlagt som bilag til Kommuneplan 2011.

## Lokalplaner i kvarteret

Lokalplanerne nr. 178 og 152 er strøggadelokalplaner, der primært regulerer anvendelsen af stueetagen, skiltning mv.



Lokalplaner i området

## Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtig" i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg". Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen.

Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder hvor Københavns Kommune er byherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne.

"Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på [www.kk.dk/MBA2010](http://www.kk.dk/MBA2010)

eller fås ved henvendelse til Center for Miljø og Center for Bydesign.

## Regnvand

Af Københavns Kommunes Spildevandsplan fremgår det, at regnvandet skal håndteres lokalt for at imødegå klimaændringerne og det øgede pres på kloakkerne. Lokal håndtering vil sige indenfor egen matrikel i et lokalområde omfattende flere matrikler og eventuelt ved afledning til en nærliggende recipient.

Ved lokal håndtering forstås, at regnvandet opsamles, forsinkes, genanvendes, fordampes, nedsives, afledes til eksisterende vandområde eller til rekreativt udformet vandelement, der etableres til at modtage regnvandet. Dette kaldes under ét Lokal Afledning af Regnvand, LAR. En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav, for eksempel ved at udnytte regnvandet til rekreative formål, grønne tage, toiletskyl, vaskeri, vanding, bilvask. Københavns Kommune har udgivet en LAR-Projekthåndbog, der beskriver en række LAR metoder og løsninger.

# Tilladelser efter anden lovgivning

## Affald

Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald bestemmer, at der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald. Beholderantal og - placering skal aftales med Center for Miljø, der også kan give rådgivning om indretning af kvarter- og gårdmiljøstationer m.m.

## Jord- og grundvandsforurening

Som udgangspunkt er alle byzonearealer områdeklassificerede, dvs. at overfladejorden formodes lettere forurenede.

Håndtering af jord og grundvand i forbindelse med bygge- og anlægsaktiviteter skal udføres i henhold til gældende regler og retningslinier. Anmeldeskema for jord og retningslinier for jord- og grundvandshåndtering kan hentes på Center for Miljø's hjemmeside [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00. Jorden kan også anmeldes via [www.jordweb.dk](http://www.jordweb.dk)

Endelig skal det pointeres, at permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune ikke tillades.

## Museumsloven

Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumsloven § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Københavns Museum skal kontaktes i god tid, så en forundersøgelse kan sættes i gang, inden et jordarbejde påbegyndes.

Metroselskabet har truffet nærmere aftale herom med Kulturarvsstyrelsen og Københavns Museum.

# Lokalplanforslag

## Rådhuspladsen Metrostationsplads

I henhold til lov om planlægning fastsættes følgende bestemmelser for et areal som vist på tegning 1.

### § 1. Formål

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at etablere lokalplanområdet som metrostationsplads for et vigtigt trafikalt knudepunkt i forbindelse med Cityringen. Pladsen skal relatere sig til den øvrige del af Rådhuspladsen.

Som led heri skal følgende overordnede hensyn tilgodes:

- Området fastlægges til metrostationsplads med dertil hørende tekniske installationer, i overensstemmelse med Lov om en Cityring.
- Området skal ved indretning med belægning, møblering, belysning og begrønning af forskellig art give funktionelle, varierede, oplevelsesrige og trygge muligheder for adgang og ophold, i samspil med tilstødende områder og bebyggelsers anvendelse.
- Der fastlægges principper og zoner for cykelparkering i forbindelse med stationen.

### § 2. Område

#### Stk. 1.

Lokalplanområdet afgrænses som vist på tegning nr. 1 og omfatter umatrikulerede arealer (offentlig vej) København, og alle parceller, der efter 1. januar 2012 udstykkes i området.

### § 3. Anvendelse

#### Stk. 1.

De eksisterende vejarealer opretholdes. Området indrettes til adgangs- og opholdsarealer for metrostationen. Inden for lokalplanområdet kan etableres de funktioner, der naturligt knytter sig til og er en nødvendighed for stationen færdsels- og opholdsareal samt de for metrostationens og jernbanestationens udformning, brug, drift og vedligeholdelse nødvendige anlæg og bygninger, såsom affaldsbeholdere, skiltning, cykelparkeringspladser, samt toiletter og stadepladser.

### Kommentar

Fastlæggelse af metrostationspladsen skal ske i overensstemmelse med Lov om en Cityring (nr. 552 af 6. juni 2007), Bekendtgørelse om ikrafttræden af Lov om en Ci-

tyring (nr. 587 af 7. juni 2007) og Bekendtgørelse om placering og udformning af stationer og skakte m.m. (nr. 588 af 7. juni 2007) samt transportministerens godkendelse af 27. marts 2009 af Cityringens anlæg.

### § 4. Vej-, sti-, pladsforhold

#### Stk. 1. Byrum

Byrummet skal indrettes under hensyntagen til den øvrige del af Rådhuspladsen og skal udformes med variation, indeholde bymæssige faciliteter såsom opholdsmøbler, byrumsinventar og beplantning. Byrummet skal invitere til færdsel og ophold, der henvender sig til alle aldersgrupper. Byrummet skal indrettes med henblik på at give nem adgang til metrostationen.

#### Stk. 2. Belægning

Belægninger og belysning skal udformes på en måde, der efter Teknik- og Miljøforvaltningens skøn i forhold til byrumsdesign er af høj materialemæssig og arkitektonisk kvalitet. Ved valg af belægninger og afvandingssystem skal der tages hensyn til muligheden for nedsivning af regnvand.

### Kommentar

Til bestemmelsen for byrummene hører tegninger, der bl.a. viser zoner for beplantning/trægrupper, zoner for cykelparkering, zoner velegnet til ophold og aktiviteter og primære bevægelseslinjer.

#### Stk. 3. Cykelparkering

Der skal på metrostationspladsen eller i tilknytning til denne etableres cykelparkeringspladser i størrelsesordenen 200, herunder 120 pladser i kælder.

- a) Inden for lokalplanområdet kan cykelparkering anlægges på terræn og evt. kælder.
- b) Cykel parkering på terræn skal indrettes i de gule zoner vist på tegning 2.
- c) Cykelparkering skal, hvor det er muligt, begrønnes.

- d) For at skabe en form for organisering af den omfattende cykelparkering, kan der opstilles byrumselementer der indordner de enkelte cykelstativer i større sammenhængende elementer - f.eks. opholdsmøbler, træplantninger eller anden form for begrønning.

## Kommentar

Cykelparkering, der placeres på arealer med vejstatus, skal godkendes af Teknik og Miljøforvaltningen efter reglerne i vejlovgivningen. Cykelparkering udføres i henhold til Københavns Kommunes Designmanual, der findes på [www.kk.dk](http://www.kk.dk).

### Stk. 4. Tilgængelighed

Veje, stier, adgangs- og opholdsarealer skal udformes således, at de er trygge at færdes i og opholde sig på, og tilgodeser tilgængelighed for alle.

## § 5. Beplantning

### Stk. 1. Nyplantning af træer

For træer plantet i muld gælder, de skal plantes i åbne muldbede med minimum 10 m<sup>2</sup> bed pr. træ.

For træer plantet i lukkede befæstelser, herunder vejarealer, eller på etagedæk gælder, at der som minimum skal være 15 m<sup>2</sup> rodvenlig befæstelse pr. træ. Heraf skal mindst 2,5 m<sup>2</sup> omkring stammen være åbent muldbed.

## Kommentar

For træer, som plantes i muldbede eller i rodvenligt bærelag, anbefales det, at plantehullet er mindst 1 m dybt og at eksisterende råjord under plantehullet løsnes. Ved plantning af træer bør bedet være mindst 1,5 m dybt, og overkant af bedet må højst placeres 0,8 m over de befæstede arealer. Øvrig beplantning på dæk bør have minimum 0,5 m muldlag.

Inden for eksisterende træers drypzoner bør der ikke foretages anlæg, terrænregulering eller udgravning, der forringer træernes vækstvilkår.

## § 6. Bebyggelsens ydre fremtræden

### Stk. 1. Ovenlys og elevatortårnet

I glaspartierne må kun anvendes planglas uden spejlede virkning. Glaspartierne må ikke blændes ved tilklæbning eller lignende.

### Stk. 2. Skiltning

Skiltning, reklamer og lysinstallationer må ikke etableres uden Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse

Skiltning, reklamer og lysinstallationer skal med hensyn til placering, omfang, materialer, farver, skrifttyper og lignende udformes således, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til byrummets arkitektoniske karakter.

Belysning, reklameskiltning og lignende samt belysning af stationspladsen må ikke være til ulempe for omgivelserne eller virke skæmmende i forhold til gadebilledets karakter.

### Stk. 3. Reklamer

Reklamer, som ikke har tilknytning til stationens anvendelse, er ikke tilladt.

## Kommentar

Borgerrepræsentationen har vedtaget et sæt retningslinjer og anbefalinger for ændringer af bevaringsværdige bygninger, samt for skilte og facadeudstyr generelt. Publikationen "Facader og skilte i København" kan fås ved henvendelse til Center for Bydesign, som findes på [www.kk.dk](http://www.kk.dk).

## § 7. Retsvirkninger

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser.

Lokalplanen hindrer ikke, at den eksisterende bebyggelse og dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelse som anvendelse ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.

## Kommentarer af generel karakter

På tidspunktet for planens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009.

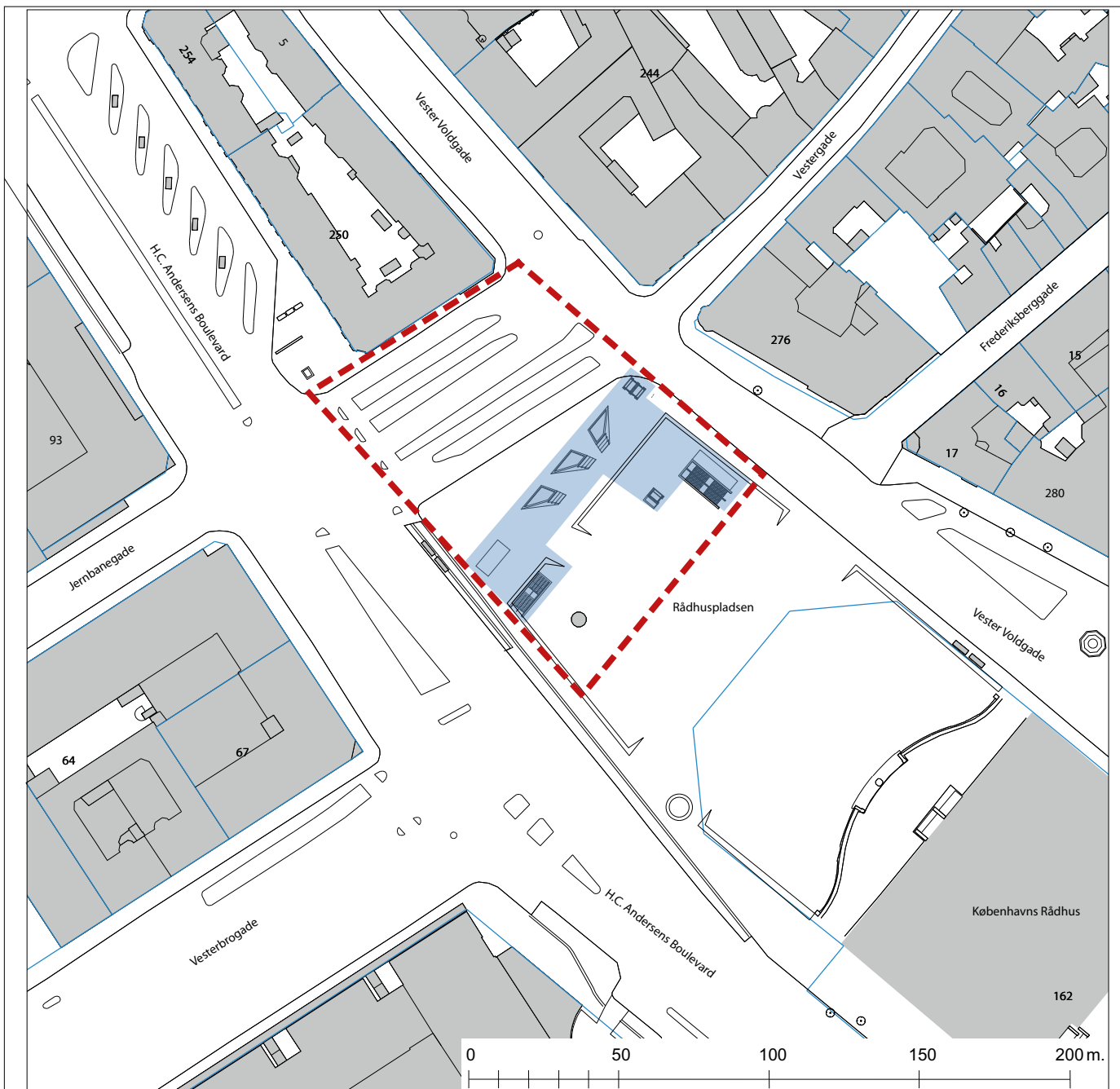
Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret for overtrædelse af bestemmelser i lokalplanen.

Ændringer på en ejendom kræver ikke i alle tilfælde byggetilladelse. Det er derfor vigtigt at sikre sig, at påtænkte ændringer er i overensstemmelse med lokalplanen, inden de sættes i gang.

Kontakt derfor Teknik- og Miljøforvaltningen ved alle ændringer.

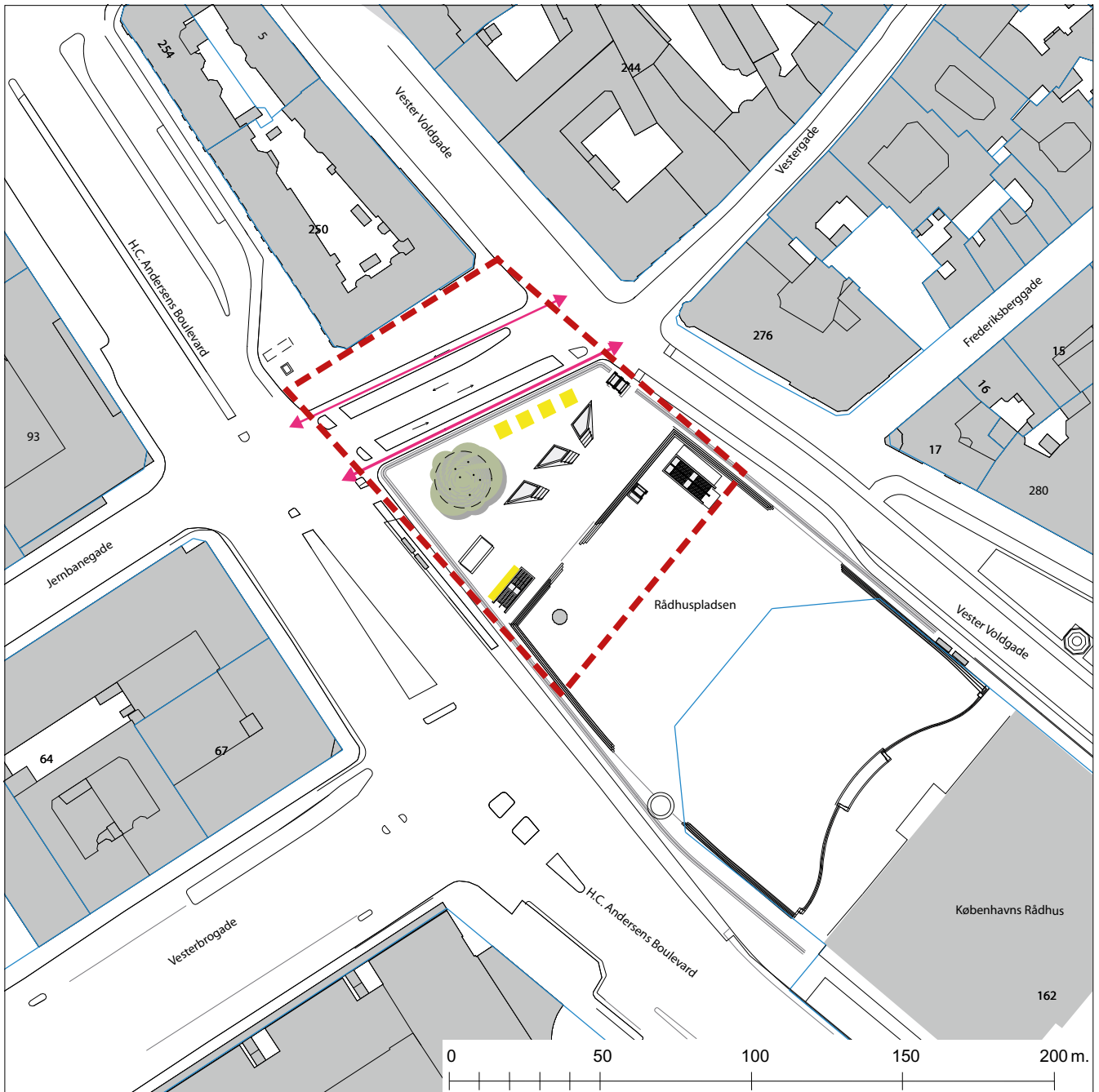
I henhold til planlovens § 19, stk. 1, kan der dispenseres fra bestemmelser i en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Dispensation meddeles af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

# Tegning nr. 1 Lokalplanområdet og stationselementer



- Lokalplanområdet
- Stationselementer fastlagt ved lov

# Tegning nr. 2 Byrum



--- Lokalplanområdet

■ Cykelparkering

↔ Bevægelseslinjer

# Praktiske oplysninger

## ↔ Høringsperiode

Københavns Borgerrepræsentation har den xx. xx. 2011 besluttet at offentliggøre et forslag til lokalplan "Rådhuspladsen Metrostationsplads".

Høringsperioden løber fra den xx. xx. til den xx. xx. 2012.

Enhver har ret til at komme med høringssvar til planforslaget.

Alle skriftlige høringssvar om forslaget vil indgå i den videre behandling.

## 👥 Borgermøde

Der vil blive afholdt et borgermøde om planforslaget på

XX

Mødet foregår xxxdag den xx. xxxxxx 2011, kl. 19-21.

## 💬 [www.kk.dk/lokalplanforslag](http://www.kk.dk/lokalplanforslag)

På hjemmesiden kan du se og downloade forslaget og sende dit høringssvar.

## ✉ Høringssvar

På Københavns Kommunes høringsportal [www.blivhoert.kk.dk/lokalplaner](http://www.blivhoert.kk.dk/lokalplaner) har du mulighed for at sende et høringssvar.

Høringssvar kan endvidere sendes til:

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Bydesign  
Postboks 447  
1505 København V

e-mail: [bydesign@tmf.kk.dk](mailto:bydesign@tmf.kk.dk)

tlf.: 33 66 33 66

[www.tmf.kk.dk](http://www.tmf.kk.dk)

**Sidste frist for indlevering af høringssvar er den xx. xx. 2012.**

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen