



"OTTO BUSSES VEJ"

Forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 433

Borgerrepræsentationen har den 3. november 2011 vedtaget forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej".

Lokalplanområdet ligger i bydelen Vesterbro og Kongens Enghave.

Offentlig høringsperiode fra den 16. november 2011 til den 23. januar 2012

Indhold

Redegørelse for tillæg til lokalplan..... 3

Lokalplantillæggets baggrund og formål	3
Kontrol og vedligeholdelsescenter for Cityringen - nyt projekt	4
Lokalplantillæggets indhold	4

Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning 7

Kommuneplan 2009	7
Bydelsplan	7
Lokalplaner i kvarteret	7
Byrum og forbindelser.....	7

Tillæg 1 til lokalplan nr. 433 10

§ 1. Formål.....	10
§ 2. Område	10
§ 3. Anvendelse.....	10
§ 4. Tilgængelighed	10
§ 5. Bebyggelsens omfang og placering.....	10
§ 6. Bybyggelsens ydre fremtræden	10
§ 7. Forureningsgener.....	11
§ 8. Lavenergi	11
§ 9. Regnvand.....	11
§ 10. Retsvirkninger	11
Kommentarer af generel karakter	11
Tegning nr. 2a	12
Tegning nr. 3a	1

Lokalplan nr. 43324

Hvad er en lokalplan?39

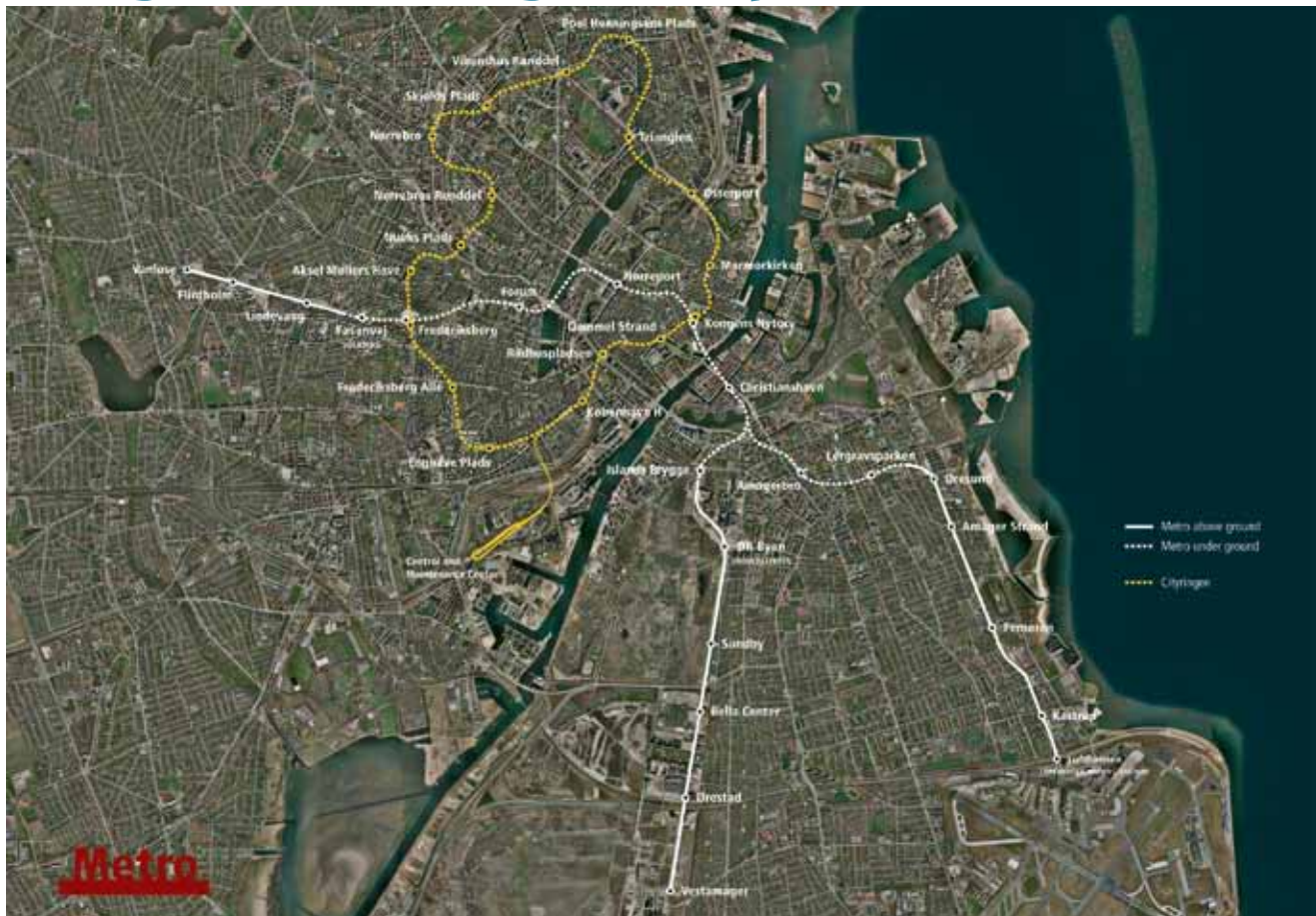
Lokalplan.....	39
Lokalplanforslagets retsvirkninger	39
Lokalplanens endelige retsvirkninger.....	39

Mindretalsudtalelser39

Praktiske oplysningerbagsiden

Forsideillustration:
Luftfoto af området set mod nord.

Redegørelse for tillæg til lokalplan



Metroens Cityring kræver, at der etableres et selvstændigt kontrol- og vedligeholdelsescenter ("CMC" for "Control and Maintenance Center"), da der ikke er forbindelse mellem den nuværende Metro og Cityringen.

Lokalplantillæggets baggrund og formål

Lokalplantillægget er udarbejdet på baggrund af Metro-selskabets ønske om at etablere et kontrol- og vedligeholdelsescenter for Cityringen baseret på en anden placering og udformning af bygningerne end i det dispositionsforslag, der lå til grund for den gældende lokalplan nr. 433.

Det nye forslag afviger så meget fra det tidligere, jf. side 6, at det er nødvendigt at udarbejde et tillæg til lokalplanen. I anledning af Metro-selskabets anmodning om tillæg til lokalplan 433 ønsker Københavns Kommune at indføre en ny bestemmelse om mulighed for en bredere anvendelse af bygninger og anlæg end fastsat i den vedtagne lokalplan.

Kommuneplan 2009 giver i perspektivområder, herunder baneterrænet syd for Dybbølsbro Station, mulighed for at udnytte tomme bygninger og de omgivende ubebyggede arealer til en bredere anvendelse, f.eks. mindre fremstillingsvirksomheder, f.eks. kreative erhverv.

I de konkrete rammer for bydelen Vesterbro/Kongens Enghave har godsbanearialet ved Vasbygade fået rammen T1*, idet der henvises til ovenstående mulighed for en bredere anvendelse end tekniske anlæg.

Kommuneplan 2009 rummer i hovedstrukturen en rækkefølge for byudviklingen. Her er godsbanearialet fortsat perspektivområde, hvor byudvikling tidligst kan ske fra

2021. I forslaget til Kommuneplan 2011 er perspektivperioden forlænget til 2023.

Lokalplanforslaget giver i overensstemmelse med kommuneplanen mulighed for at udnytte tomme bygninger og omgivende ubebyggede arealer til en bredere anvendelse til f.eks. kulturelle aktiviteter.

De givne funktioner er til enhver tid underlagt de miljøbestemmelser, der gælder for tekniske anlæg, som er områdets hovedanvendelse, og kan kun etableres, hvor det er miljømæssigt forsvarligt.

For at kvalificere den fremtidige byudvikling vil det være en fordel at kunne "bygge videre" på eksisterende kvaliteter i området, som der derfor skal værnes mest muligt om, indtil byudviklingen bliver aktuel fra 2021. Her kan mulighed for en bredere anvendelse bidrage til at bevare bygningerne, som til sin tid vil være med til at give området karakter. Det er en forudsætning, at disse anvendelser underordner sig områdets hovedanvendelse og sker i respekt for denne.

Det foreslås derfor, at lokalplanforslagets § 3, stk. 4 ændres, således at eksisterende tomme bygninger og omgivende ubebyggede arealer kan anvendes til mindre fremstillingsvirksomheder, f.eks. kreative erhverv, samt kollektive anlæg, sports- og fritidsanlæg, museer, gallerier, koncertsale, kulturhuse, restauranter og miljømæssige servicefunktioner.

Kontrol- og vedligeholdelsescenter for Cityringen – nyt projekt

Ansaldo driver i dag den eksisterende Metro og har på grundlag af sine driftserfaringer optimeret placering og udformning af kontrol- og vedligeholdelsescentret. Det projekt, der nu ønskes udført, indebærer iflg. entreprenøren store fordele med hensyn til drift af Cityringen. Projektet indeholder nu en samlet hovedbygning og en mindre bygning til indvendig og udvendig rengøring. Projektet indeholder stadig en personaleplatform. Hovedbygningen er nu placeret tæt på personaleplatformen, således at personalet har kort og let adgang til Metrotogene. Funktioner, der relaterer sig til togene, er stadig placeret i terrænniveau og de administrative funktioner i etagerne over.

Hovedbygningen opføres i henholdsvis 2 og 3 etager i højder på henholdsvis 1 og 19 m over terræn. Bebyggelsen udgør 11.000 m².

Parkeringspladserne er placeret vest for hovedbygningen og er udformet således, at togene nemt kan dirigeres til henholdsvis ind- og udvendig rengøring samt til værkstedet.

Det ændrede projekt gør det fortsat muligt at etablere offentlige stibroer over kontrol- og vedligeholdelsescentret med samme placering som er vist på tegning nr. 2 i den gældende lokalplan nr. 433.

Lokalplantillæggets indhold

Lokalplantillægget gør det muligt at opføre det kontrol- og vedligeholdelsescenter, som Metroselskabet ønsker at opføre.

Det nye center har en anden placering og en anden udformning end det center, der var baggrunden for den gældende lokalplan nr. 433. Derfor er det fastlagte byggefelt ændret, jf. lokalplantegning 3 a.

Beskrivelsen af centrets udseende er ændret, jf. § 6, stk. pkt. b).

Den nye udformning giver stadig mulighed for at etablere 2 stibroer over anlægget, således at vesterbroernes adgang til havnefronten ikke vanskeliggøres af anlægget. Muligheden for at stå på stibroen og se togene blive vasket og prøvekørt kan blive en ny attraktion i området,



Lokalplanområder rummer mange grønne forløb.

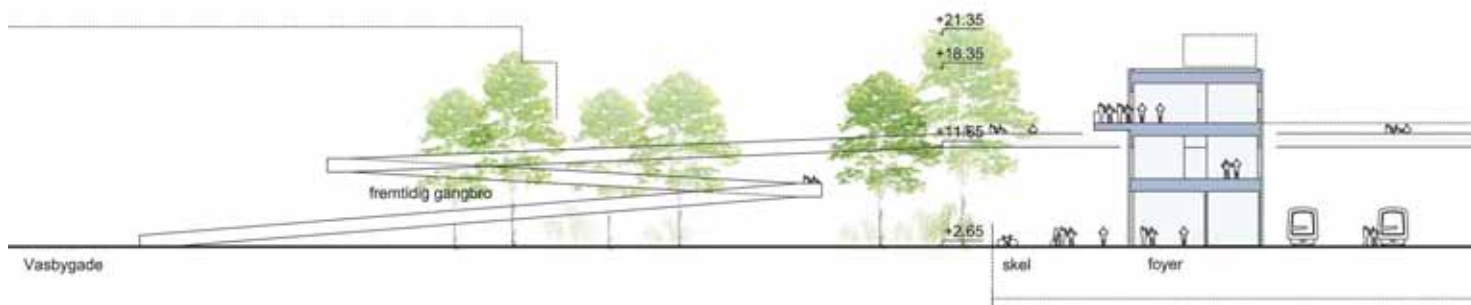


Lokomotivhal ved Otto Busses Vej.

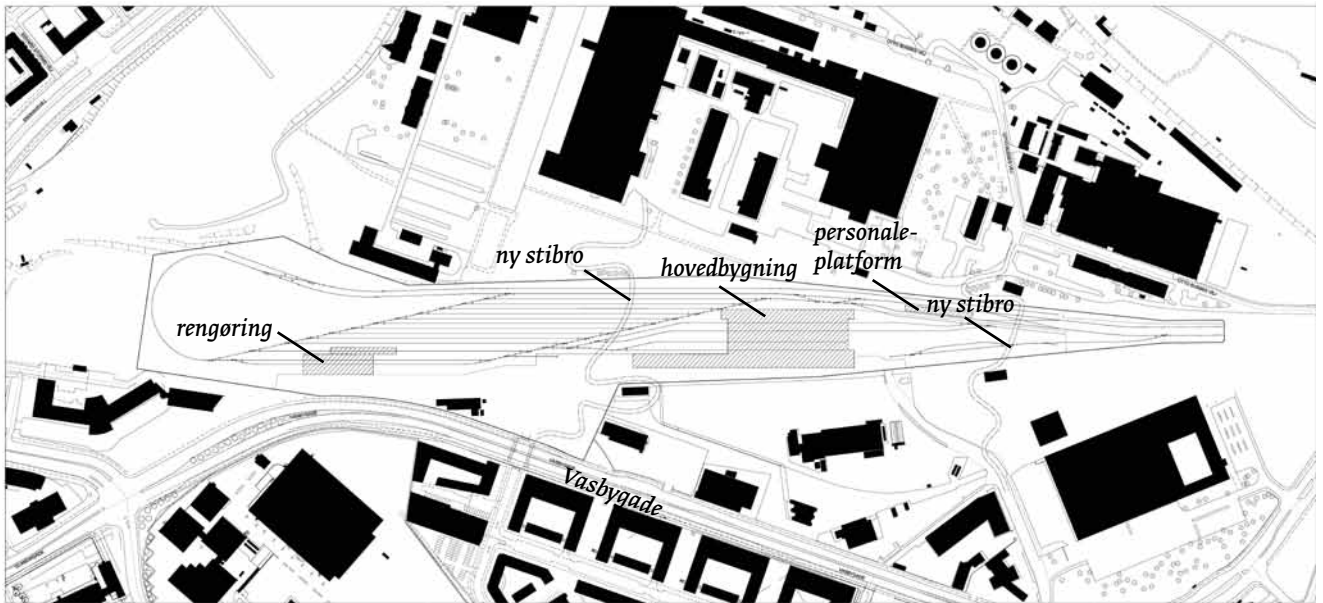
der vil øge bylivet. Stien, der fører fra den østlige stibro mod syd, er drejet for at få forbindelse med en sti langs Belvederekanalen syd for Vasbygade, jf. § 4, stk. 7 og lokalplantegning nr. 2 a). § 8 Forureningsgener er justeret ifht. støjenheden L_{den} .

Bylivet ventes også styrket, når der gives mulighed for at bruge de gamle lokomotivhaller og andre anlæg til kulturelle begivenheder, udstillinger og konferencer. Med lokalplantillæggets bredere anvendelsesbestemmelse er det ikke længere nødvendigt at søge dispensation til sådanne aktiviteter fra gang til gang.

Da der stadig foregår jernbaneaktivitet i området, må andre aktiviteter til enhver tid respektere den oprindelige hovedanvendelse.



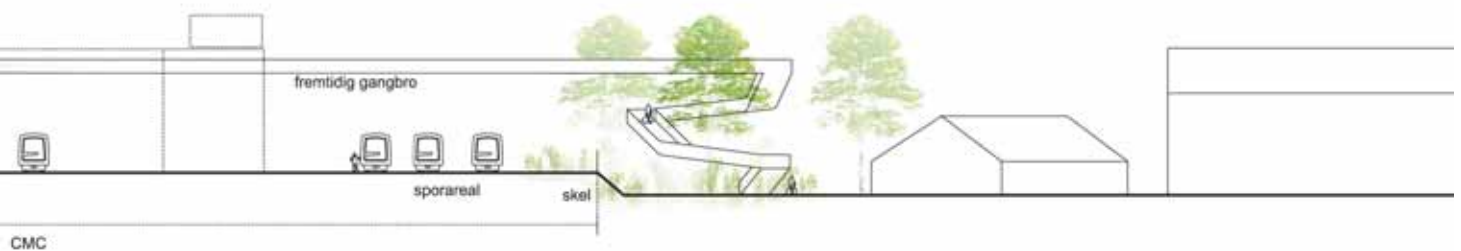
Tværsnit af det nye CMC. To gangbroer over anlægget sikrer Vesterbro forbindelse til vandet. Hovedbygningens stueetage får en åben facade med kontakt til stien nedenfor. (plh arkitekter).



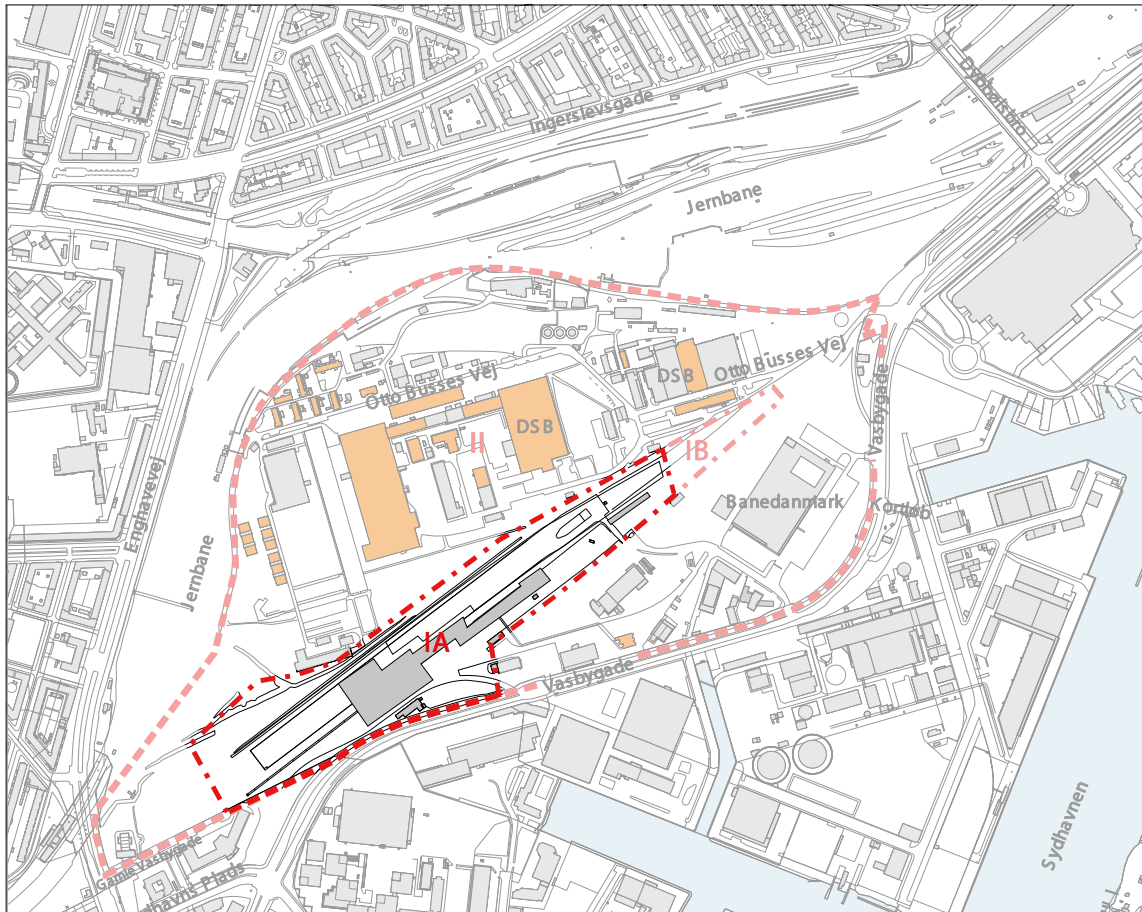
Situationsplan viser centrets placering samt spor og mulige stiføringer over anlægget. (plh arkitekter).



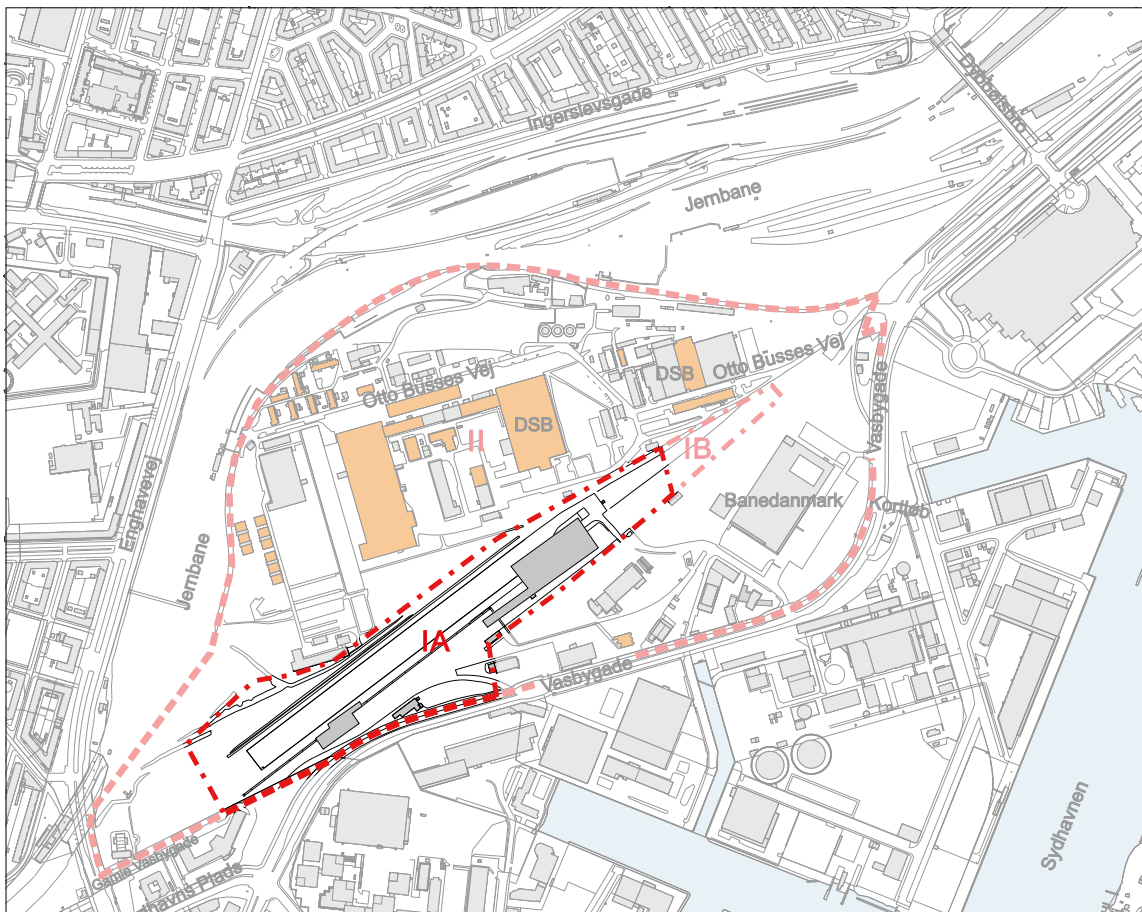
Illustration af hovedbygningens facade mod Vasbygade (plh arkitekter).



Placering af Kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) i lokalplanen og lokalplantillægget



Lokalplan 433: Tegning nr. 3



Forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan 433: Tegning nr. 3 a

Lokalplantillæggets sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

Kommuneplan 2009

I de generelle rammer for lokalplanlægning gives i ”perspektivområderne”, dvs. områder til senere planlægning, hvor den fremtidige status ikke fastlægges i kommuneplanens 12-årige planperiode, mulighed for anvendelse til andre formål end den fastlagte anvendelse. Der er tale om områder, hvor den oprindelige anvendelse til havneformål, industri eller offentlige tekniske anlæg er fastholdt, men hvor disse formål er under afvikling eller ophørt.

Et af disse områder er godsbanearealerne syd for Dybbølsbro med bygninger, der kunne bruges kreativt, men som står helt eller delvis tomme. For at kunne imødekomme ønsker om at udnytte tomme bygninger og de omgivende ubebyggede arealer uanset, at områdernes fremtidige status ikke er fastlagt endeligt i planlægningen, muliggøres en bredere anvendelse end den fastlagte hovedanvendelse.

Disse anvendelser omfatter mindre fremstillingsvirksomheder, f.eks. kreative erhverv, samt kollektive anlæg, sports- og fritidsanlæg, museer, teatre, gallerier, koncertsale, kulturhuse, restauranter og miljømæssige servicefunktioner. Der kan indrettes enkelte boliger til indehaver, bestyrer, portner eller andre personer med lignende tilknytning til virksomheden eller anlægget.

Der kan ikke opføres ny bebyggelse til ovennævnte formål, bortset fra mindre servicebygninger, f.eks. til renovation, toilet, bad eller lignede.

De angivne funktioner er til enhver tid underlagt de miljøbestemmelser, der gælder for områdets hovedanvendelse, og kan kun tillades, hvor det er miljømæssigt forsvarligt.

Bydelsplan

Lokaludvalgene for Vesterbro og Kongens Enghave har i samarbejde med borgerne og forvaltningerne udarbejdet en bydelsplan, der også omfatter lokalplanområdet.

Bydelsplanen for Vesterbro-Kongens Enghave blev færdigudarbejdet i 2010 og bliver sammen med de øvrige aktuelle bydelsplaner vedlagt som bilag til Kommuneplan 2011.

Et af bydelsplanens indsatsområder er at skabe ”Nyt liv i gamle områder”. Begge lokaludvalg har arbejdet med baneterrænet/Otto Busses Vej i forbindelse med bydelsplanen.

Baneterrænet virker i øjeblikket som en barriere mellem Vesterbro og havnen, og lokaludvalgene ønsker at skabe gode forbindelser mellem områderne. Dette kunne ske

gennem en stibro fra Ingerslevsgade til havnen.

Borgerinddragelsesprocessen har vist, at mange borgere ønsker Otto Busses Vej udviklet til et rekreativt område med respekt for områdets historie. Endvidere ønsker lokaludvalgene, at den store mangel på fodboldbaner i hele bydelen afhjælpes ved at etablere fodboldbaner på baneterrænet, bl.a. i forbindelse med Bavnehøj Idrætsanlæg. Et andet indsatsområde er ”Mere grønt”. Vesterbro har få grønne områder i forhold til antal beboere. Lokaludvalget ønsker derfor fokus på at etablere grønne områder ved Enghave Station, på baneterrænet og på Carlsberggrunden.

Lokalplaner i kvarteret

Der er ikke siden lokalplan nr. 433 blev udarbejdet vedtaget yderligere lokalplaner i kvarteret, men et forslag til lokalplan for ”Skelbækgade” ved Den Hvide Kødby nord for baneterrænet har været i offentlig høring i foråret 2011.

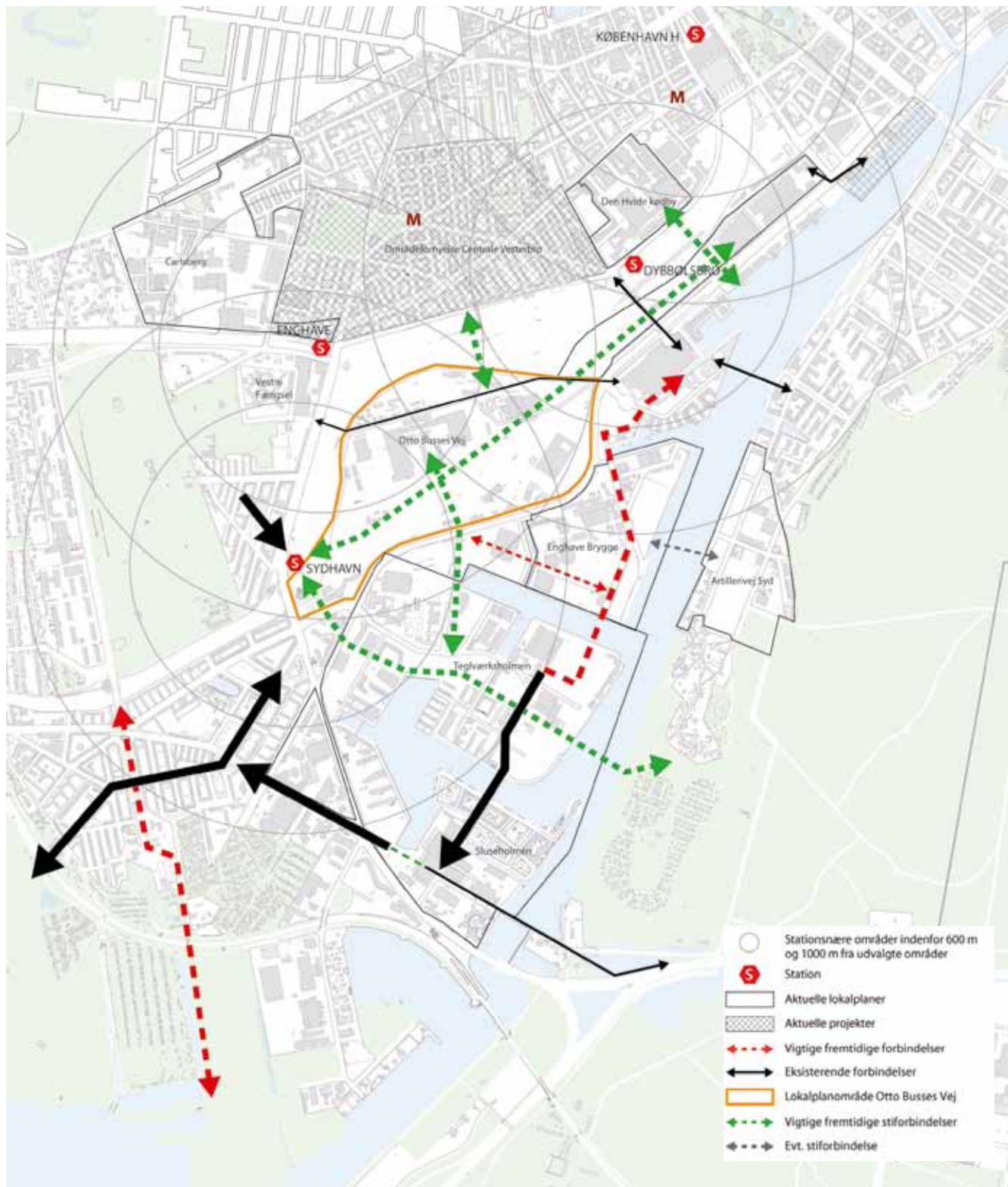
Byggeønsker i og umiddelbart syd for lokalplan nr. 403 ”Rigsarkivet” har ført til, at en lokalplan ”Kalvebod Brygge” for dette område og området umiddelbart syd for er under udarbejdelse.

Lokalplanen tænkes at omfatte hele lokalplan 403's område samt et knap 40.000 m² stort areal syd herfor, der afgrænses af en ny og forsat Otto Busses Vej.

Byggeønsker inden for lokalplan 403's område er dels en udstillingshal med tilhørende administration, dels en domicilbygning nærmest Arni Magnussons Gade. Holscher Arkitekter har for DSB Ejendomme udviklet en helhedsplan, der også omfatter bebyggelse nærmest Dybbølsbro. Syd for det nuværende lokalplanområde har Christian Tranberg Arkitekter skitseret en bebyggelse for Bane-danmark – dels et nyt signalreguleringsanlæg, dels en samlet administrationsbygning. Stig Lennart Andersson Landskabsarkitekter har skitseret et sammenhængende grønt strøg, der binder områderne sammen.

Byrum og forbindelser

Med de mange planinitiativer i områder omkring baneterrænet er det vigtigt at have fokus på områdets sammenhænge, forbindelser og barrierer – selv om området først kan udvikles efter 2023. Byen har udvidet sig gradvist med først Kalvebod Brygge-bebyggelserne langs havnefronten, siden Rigsarkivområdet på baneterrænet. Begge områder er smalle og langstrakte. De har repræsenteret byens kant og udgjort en barriere mellem



Illustrationen viser vigtige eksisterende og fremtidige forbindelser mellem den eksisterende by herunder Vesterbro, Kongens Enghave, Sluseholmen og Vestamager, og byudviklingsområderne bl.a. Teglværksholmen, Enghave Brygge og Kalvebod Brygge Vest. Når nye områder "tages ind", er det særlig vigtigt at sikre fysisk og funktionel sammenhæng på tværs af grænser og over barrierer.

den udbyggede by og vandet. Med Rigsarkivområdets fortsættelse mod syd og tilnærmelsesvis kontakt til Otto Busses Vej er der al mulig grund til at tænke langsigtet og sikre sig imod, at området udvikles som en successiv række af "kanter" og barrierer. Det er tværtimod afgørende, at de nye områder kommer til at hænge bedst

muligt sammen med hinanden og med den udbyggede by. Af hensyn til byens profil skal de nye områders bebyggelse ses i sammenhæng med baggrunden. Af hensyn til bylivet og trygheden i byrummene skal der sikres forbindelser på tværs af områderne.

Tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 433

I henhold til lov om planlægning fastsættes følgende bestemmelser for området afgrænset af Enghavevej, jernbanens terræn, Udenbys Vester Kvarter, Vasbygade, en linje i forlængelse af Gamle Vasbygade og denne.

§ 1. Formål

"Lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej" udgør det planmæssige grundlag for at etablere et kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) for Metroens Cityring samt fastlægge infrastruktur og bevaringsværdier.

Formålet med lokalplantillægget er at ændre lokalplan nr. 433 således, at CMC kan udføres med en anden placering og udformning end den, der er fastlagt i lokalplan nr. 433. Desuden muliggør tillægget, at tomme bygninger og omgivende ubebyggede arealer kan udnyttes til andre formål end tekniske anlæg, fx kulturelle formål.

§ 2. Område

Lokalplanområdet afgrænses som vist på lokalplantegning nr. 1, jf. lokalplan nr. 433, og omfatter umatrikuleret banearreal Udenbys Vester Kvarter, København mellem Ingerslevsgade, Dybbølsbro, Vasbygade og Enghavevej, samt alle parceller, der efter den 1. september 2011 udstykkes i området.

Kommentar

Lokalplantillægget omfatter samme område som den gældende lokalplan nr. 433. Derfor henvises til den oprindelige tegning nr. 1, som er gengivet bagest i hæftet.

§ 3. Anvendelse

Stk. 1 For område 1 A gælder særligt:

Kontrol- og vedligeholdelsescentret disponeres således, at funktioner, der relaterer sig direkte til togene, dvs. værksteder, vaskehal og depoter, placeres på terræn. I overliggende etager, i højder på henholdsvis 11 og 19 m over terræn, placeres administrative og servicefunktioner som hovedindgang, administration, omklædning, kontrolrum og kantine.

Stk. 2. For område II gælder særligt:

Teknik- og Miljøforvaltningen kan tillade, at eksisterende tomme bygninger og omgivende ubebyggede arealer anvendes til mindre fremstillingsvirksomheder, fx kreative erhverv, samt kollektive anlæg, sports- og fritidsanlæg, museer, gallerier, koncertsale, kulturhuse med mulighed for at afholde messer, udstillinger, konferencer og lignede, restauranter og miljømæssige servicefunktioner. Der vil ikke kunne opføres ny bebyggelse til ovennævnte formål, bortset fra mindre servicebygninger til brug for

anvendelsen, fx til renovation, toilet- og badeforhold mv. De angivne funktioner er til enhver tid underlagt de miljøbestemmelser, de gælder for tekniske anlæg, og vil kun kunne tillades, hvor det er miljømæssigt forsvarligt.

§ 4. Vejforhold

Stk. 7. Cykel- og gangstien, der fra den østlige stibro fortsætter mod syd, skal have et drejet forløb, der giver forbindelse til en sti langs Belvederekanalen syd for Vasbygade, jf. tegning nr. 2 a.

§ 5. Tilgængelighed

Ramper og stibroer over kontrol- og vedligeholdelsescentret må maksimalt have en hældning på op til 45 promille, svarende til 4,5 cm stigning pr. meter.

§ 6. Bebyggelsens omfang og placering

Stk. 1 For område IA gælder:

- Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 40.
- Ny bebyggelse skal opføres inden for de byggefelter, der er vist på tegning nr. 3a.
Bygningsanlægget samles omkring en gangbro i 8 m højde, som danner rygrad igennem hele anlægget.
- Bebyggelsen må opføres i højst 3 etager, og højden må ikke overstige 19 m, idet der dog kan tillades enkelte "tårnophygninger" i op til 23 m højde, såfremt der er funktionelt begrundet.
- Ud over bebyggelsen fastlagt i pkt. b kan der opføres enkelte bygninger i én etage, eventuelt med udnyttet tagetage, til fælles formål, herunder byøkologiske anlæg.
- Teknik- og Miljøforvaltningen kan tillade enkelte mindre, arkitektonisk begrundede afvigelser fra byggefelter, etageantal og bygningshøjder mv. fastsat i pkt. b) og c).

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden

For område IA gælder:

For område 1 A gælder:

- Bebyggelsen skal fremstå med et enkelt og nutidigt arkitektonisk udtryk, der indgår i en arkitektonisk acceptabel helhed med omgivelserne.
- Bygningernes facader underdeles i et rytmisk forløb, der harmonerer med bygningens længde og sammen-

satte funktioner. Bygningen udformes og placeres, så den naturligt kan optage den hegning, der skal etableres rundt om centret, og på en sådan måde, at hegn og bygning integreres.

§ 8. Forureningsgener

I kontorer o.lign. må det indendørs støjniveau ikke overstige $51 L_{den}$ dB fra vejtrafik med åbne vinduer ($0,35 \text{ m}^2$). Det nødvendige luftskifte kan dog eventuelt sikres på anden vis ved oplukkelige vinduer.

Det indendørs støjniveau må i lokaler til administration, liberale erhverv, undervisning og lignende ikke overstige 35 dB(A).

Kommentar:

Der henvises i øvrigt til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje", hvor støjindikator L_{den} vægter støjen iforhold til dag, aften og nat. Formålet er at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten.

§ 9. Lavenergi

Lokalplanområdet er udpeget som lavenergiområde efter laveste energiklasse i henhold til gældende bygningsreglement.

Kommentar:

Forsyningen til de nye lavenergiområder kan være en kombination af central fjernvarmeforsyning og lokale anlæg til vedvarende energi.

I bekendtgørelsen om tilslutning til kollektive varmeforsyningsanlæg, nr. 31 af 29. Januar 2008, står der, at kommunalbestyrelsen skal meddele dispensation for ny bebyggelse, der opføres som lavenergibebyggelse.

Københavns Energi skal i så fald på anmodning eller på eget initiativ udarbejde et projektforslag for tilslutning til den kollektive varmeforsyning, idet fjernvarmen stadig anses for at være et bæredygtigt element i bystrukturen.

§ 10. Regnvand

Installation af anlæg til opsamling af regnvand fra tage til brug for toiletskyl er en betingelse for ibrugtagning.

§ 11. Ophævelse af bestemmelser i lokalplan nr. 433

Lokalplantillægget ophæver følgende bestemmelser i lokalplan nr. 433, bekendtgjort 27.04.2009:

§ 3, stk. 2, 2. afsnit

§ 3, stk. 4

§ 12. Retsvirkninger

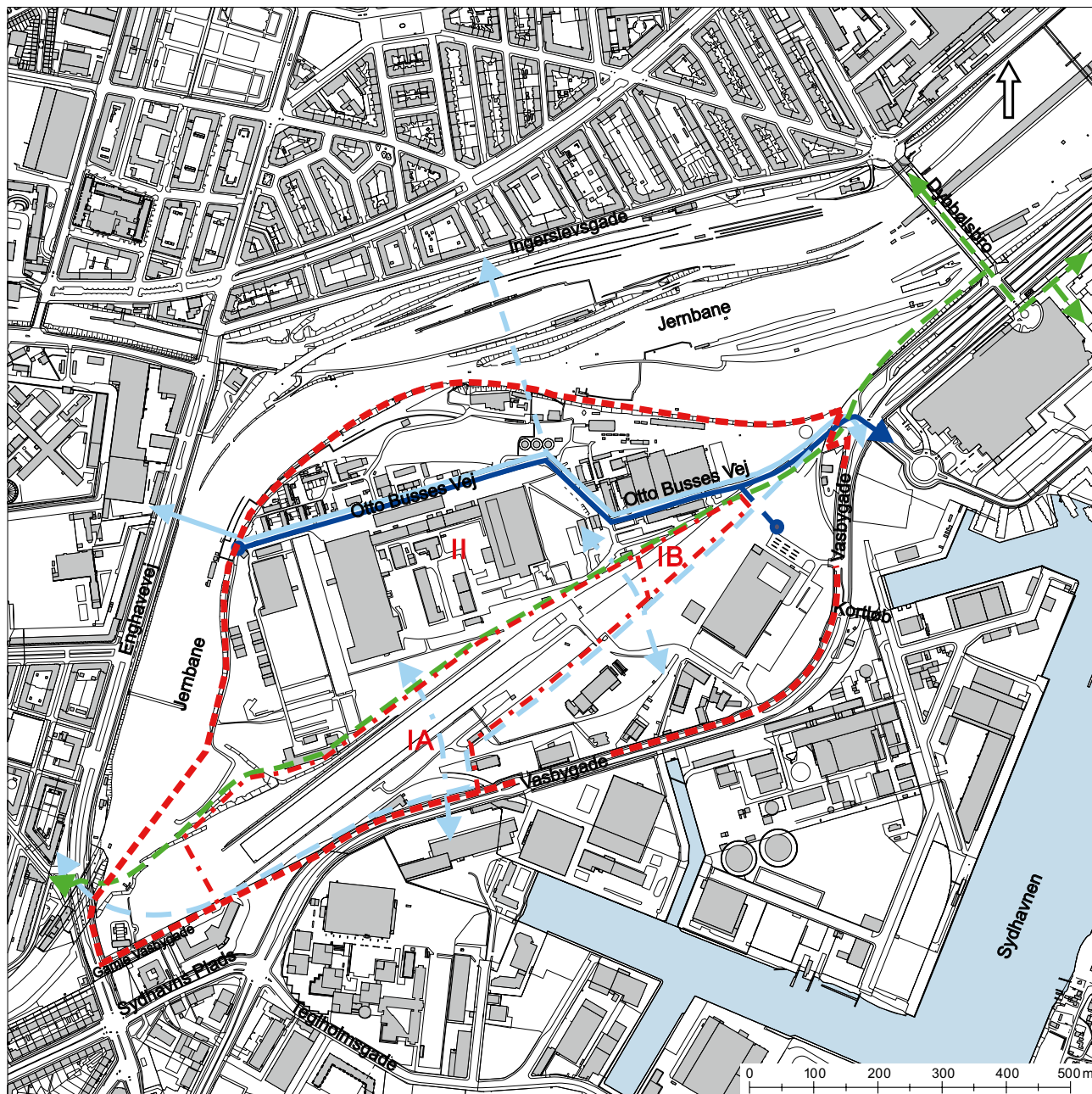
I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser.

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

Kommentarer af generel karakter

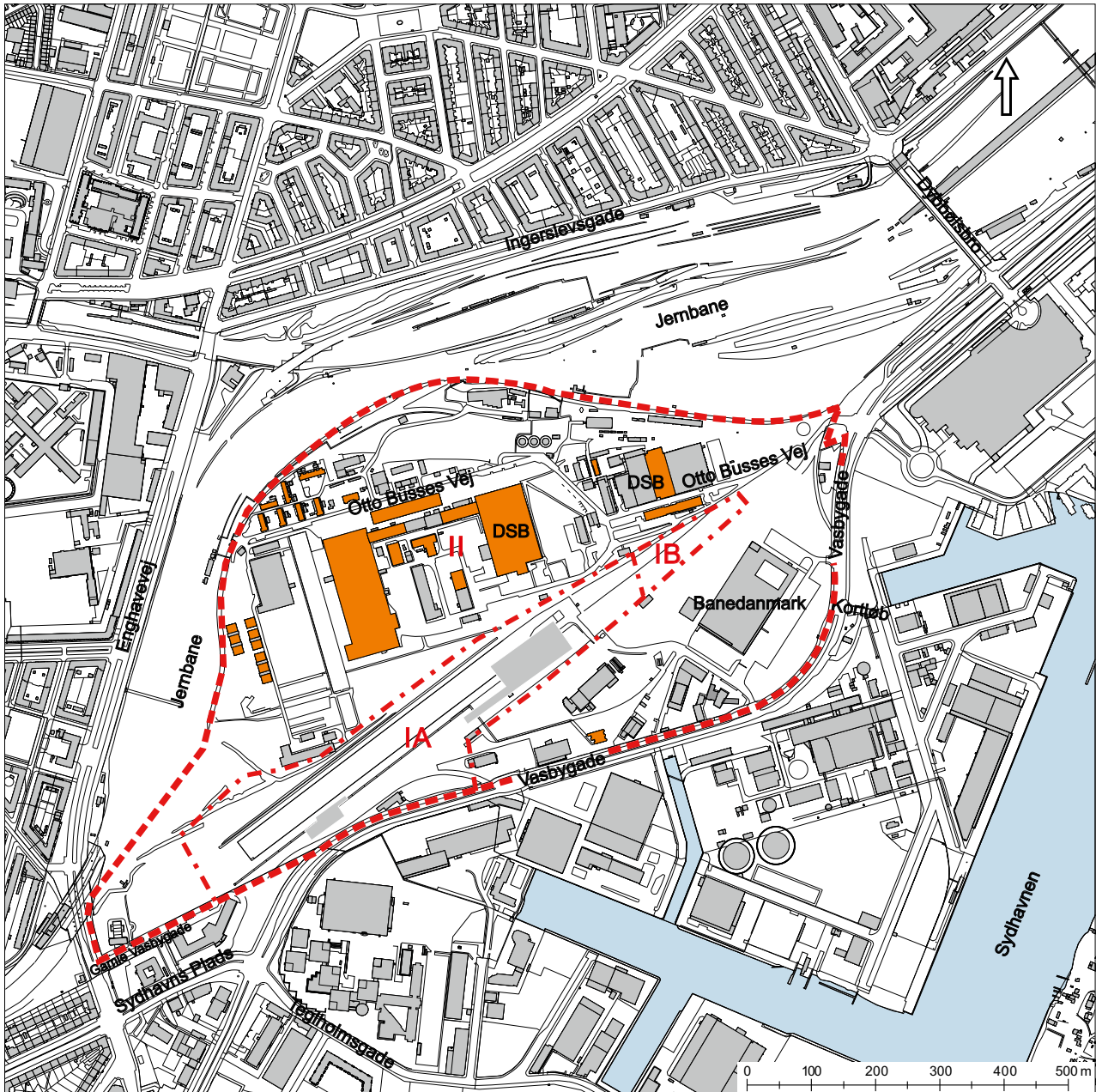
- a) Lokalplantillægget ophæver ovenfor nævnte bestemmelser i lokalplan nr. 433. Opmærksomheden henledes på, at de øvrige bestemmelser i lokalplan nr. 433 fortsat er gældende.
- b) På tidspunktet for lokalplanens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovebekendtgørelse nr. 937 af 24. September 2009.
- c) Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret for overtrædelse af bestemmelserne i lokalplanen.
- d) 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.

Tegning nr. 2 a



- Lokalplanområde
- - - Grænse mellem underområder
- Otto Busses Vej
- - - Principiel placering af nye veje
- Eksisterende rute for fodgængere og cyklister
- - - Principiel placering af fremtidige gang- og cykelstiforbindelser
- · - Offentlige stibroer over CMC-området
- Grøn cykelrute

Tegning nr. 3 a



- Lokalplangrænse
- Grænse mellem underområder
- Bevaringsværdig bebyggelse
- Øvrige eksisterende bebyggelse
- Byggefelt for CMC bygning

Planområdet set mod nordøst.
(JW Luftfoto juni 2006).



Lokalplanenes formål

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at anlægge et kontrol- og vedligeholdelsescenter for Metroens ny Cityring - kaldet CMC. Anlægget skal signalere bymæssighed og udformes i en høj arkitektonisk standard. Området skal udvikles efter miljørigtige principper, der integreres i arkitekturen.

Foruden CMC omfatter lokalplanen de banearealer der på kortere eller længere sigt kan overgå til anden anvendelse. I planen fastholdes anvendelsen til offentlige tekniske anlæg, men potentialerne i området sikres med henblik på den fremtidige byudvikling. Det betyder bl.a., at CMCs barriereeffekt søges mindsket ved fastlæggelse af veje, stier og stibroer. Infrastrukturen skal ikke bare sikre trafikken i planområdet, men tillige passagemulighederne for de tætbebyggede naboer - Vesterbro og Båvehøj kvarteret - til havnefronten. Omdannelsen forberedes også ved at fastlægge bevaringsværdige bygninger og beplantning, der bidrager til at give området karakter.

Lokalplanens baggrund

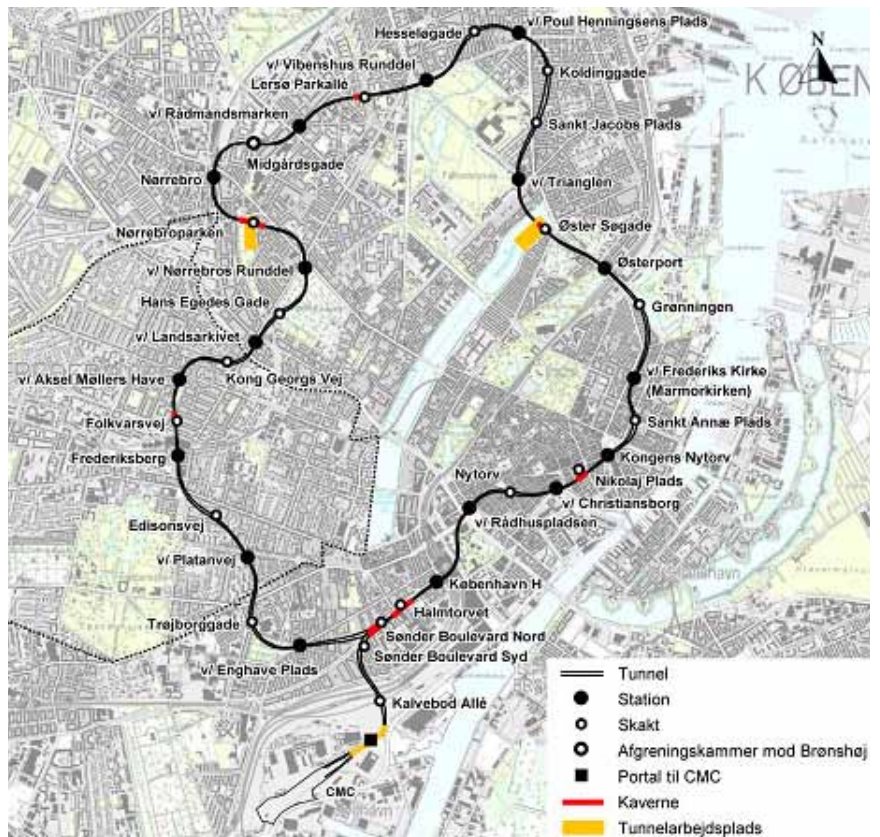
Folketinget vedtog i juni 2007 "Lov om en Cityring" om anlæg af en ny Metro-linje, der betjener Indre By, Vesterbro, Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro. Den nye linje anlægges som et selvstændigt Metrosystem uden sporforbindelse til den nuværende Metro og har derfor brug for et selvstændigt kontrol- og vedligeholdelsescenter. Cityringen skal åbne i 2018, og anlægget af CMC skal udbydes i 2009.

Lokalplanområdet

CMC placeres på den del af baneterrænet mellem Vasbygade, Enghavevej, Ingerslevsgade og Dybbølsbro, der tidligere blev anvendt til containerterminal. For at sikre sammenhænge og bevaringsværdier omkring det kommende CMC er det valgt at udarbejde en rammelokalplan, der omfatter hele baneterrænet mellem Vasbygade, Enghavevej, jernbanen og Dybbølsbro. Området, hvor CMC placeres, gives byggeretsgivende bestemmelser. De arealer, hvorpå CMC og den tilsluttende åbne rampe placeres, overdrages i

Baggrund for lokalplanen

Cityringen er et ca. 15,5 km langt tunnelanlæg. Tunnelen kommer kun op til overfladen ved CMC ved Vasbygade. Herfra skal togdriften styres, og her skal togene rengøres og vedligeholdes.



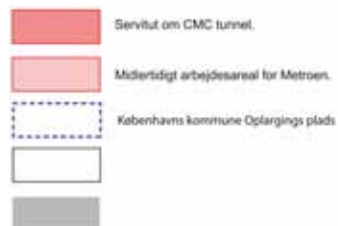
henhold til "Lov om en Cityring" fra DSB og Banedanmark til Metroselskabet. Arealerne over den tunnellagte del af forbindelsesstrækningen til Cityringen overdrages ikke til Metroselskabet.

Banedanmarks arealer mellem CMC og Vasbygade er blevet overdraget til statens ejendomsselskab Freja ejendomme A/S.

Baneterrænet mellem Vasbygade, Enghavevej, jernbanen og Dybbølsbro udgør ca. 56 ha, og heraf udgør CMC ca. 9 ha.

Hele lokalplanområdet - med undtagelse af nogle små grænseområder - var oprindeligt umatrikuleret jernbaneareal af Københavns Hoved- og Godsbanegård. Med sit store areal udgør området omkring Centralværkstederne på Otto Busses Vej en by i byen. Området er en opdagelsesrejse i dansk industrikultur i det 20. århundrede. Værkstedbygningerne var gensidigt forbundne af mere end 10 km

Arealer i lokalplanområdet



Baggrund for lokalplanen

CMC-området set mod vest.
Containerterminalen ses i baggrunden.



spor. Skydebroer ved de større værkstedsbygninger gjorde det muligt at flytte vogne og lokomotiver parallelt mellem forskellige spor og værkstedsfunktioner. Bygninger opført inden 1922 er overvejende tegnet af arkitekt H.E.C. Wenck, mens senere bygninger tilskrives K.T. Seest, der afløste Wenck som banernes overarkitekt.

Centralværkstederne er en del af banestrækningen København-Korsør, der af Kulturarvsstyrelsen er udpeget som ét af Danmarks 25 nationale industriminder. Ved udskillelsen af Banedanmark (oprindeligt Banestyrelsen) af DSB i 1997 blev området i forbindelse med den efterfølgende "bodelling" opdelt i arealer tilhørende hhv. Banedanmark og DSB.



Den tidligere toldkammerbygning, Vasbygade 10, bruges i dag af Banedanmark Entreprise som base for banevedligehold. DSB-arealerne anvendes overvejende til værksteder og containerterminal. Nærmest Enghavevej ligger den lille boligenklave "Den gule by" eller "Kineserbyen".

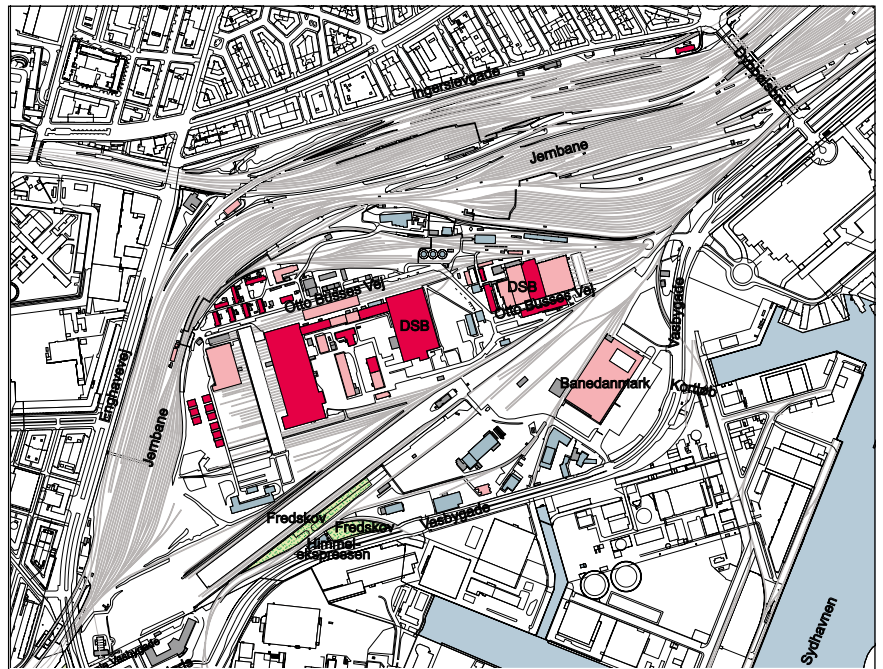
Området set mod nordvest. Det tætte Vesterbro ses til venstre, Fisketorvet og H.C. Ørstedværket til højre og Bavnehøjkvarteret i forgrunden. (JW Luftfoto juni 2006).



Baggrund for lokalplanen

Bydelsatlas Vesterbro, 1991

-  Høj bevaringsværdi
-  Middel bevaringsværdi
-  Lav bevaringsværdi
-  Øvrige eksisterende bygninger



De små gule rækkehuse blev bygget til medarbejderne på "hjelpevognen", som er en beredskabsvogn, der rykker ud i forbindelse med afsporinger eller ulykker. Medarbejderne havde bopælspligt på Otto Busses Vej for hurtigt at kunne rykke ud. Bopælspligten er i dag afløst af et krav om at kunne møde på arbejde inden for 20 minutter. "Den gule by" består af 30 mindre rækkehuse og to større mesterboliger alle med tilhørende have. Centralværkstederne, hvoraf bl. a. de store haller er bevaringsværdige, er stadig aktive, men under afvikling. Containerterminalen er lukket og flytter til



"Den gule by" er for nylig blevet renoveret og fremstår som et særdeles attraktivt haveboligområde.

Baggrund for lokalplanen

Kraftcentralen til højre i billedet forsynede resten af værkstederne med elektricitet, damp, trykluft, lys og varme. Strømmen blev ledt ud gennem ledninger, der lå i store rør.



Tåstrup, og DSBs arealer nærmest Vasbygade er udlejet til bl.a. et busselskab, en genbrugsstation, herberget "Himmelekspressen" og private værksteder. Umiddelbart nord for Scandic Hotel har Københavns Kommune lejet et 5.000 m² stort areal, der skal huse et beskæftigelsesprojekt med oplagsplads og værkstedsfunktioner. Lejemålet er midlertidigt og kan tidligst opsiges i 2011. En del af arealet skal benyttes som færdselsvej for Metro til Gamle Vasbygade. Lokalplanområdet rummer fine grønne træk med markante træer og helstøbte haveanlæg.

CMC-projektet

CMC placeres på den del af Godsbanegården, der ligger nærmest Vasbygade, på et 1,2 km langt areal. CMC vil blive adskilt fra det øvrige område ved en indhegning. For at imødegå en potentiel risiko for stormflod hæves arealet med



Trælageret i området nærmest Enghavevej er omgivet af havelignende beplantning.

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



bygninger og sporanlæg til en fremtidig kote + 2,75. Den gennemsnitlige hævnings af området udgør knap 1 m i forhold til terrænkoterne i dag.

Tegnstuen KHR har for Metroselskabet projekteret et CMC med det formål at opføre et teknisk anlæg i et urbant formsprog, der både funktionelt og arkitektonisk kan være et tilskud til området.

CMC bygges op med samme funktioner som klargøringscentret på Vestamager og vil omfatte et testspor, opstillingsspor for 30 togsæt, vendesløjfe nærmest Sydhavn Station, infrastrukturbygning og indvendig vasketunnel, administrationsbygning mod Vasbygade, værkstedsbygning med værkstedsspor og vaskehal samt adgang til opstillingsspor via tværbro til perroner langs spor.

Anlægget vil beskæftige op mod 300 ansatte. Bygningsanlæggene vil få et etageareal på ca. 30.000 m².

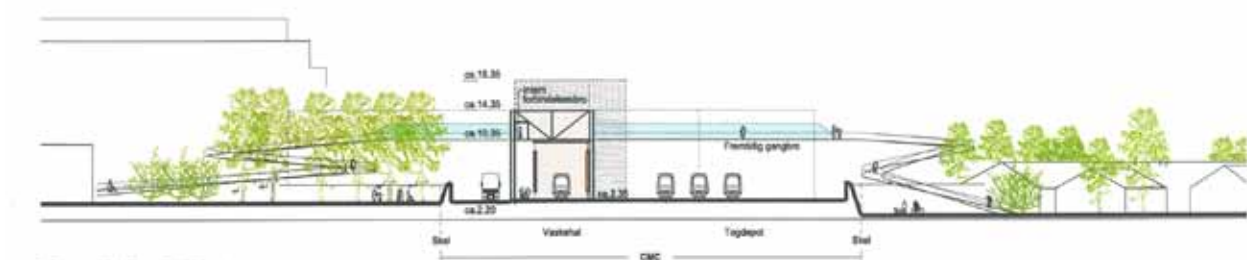
Bygningsanlægget i 1 til 3 etager samles omkring en intern forbindelsesbro i 8 m højde, som danner ryggrad igennem hele anlægget.

Bebyggelsens højde overstiger ikke 19 m, bortset fra enkelte "tårnopybygninger" i op til 23 m's højde.

Facaderne opbygges således, at de kan optage den hegning, der skal etableres rundt om CMC, og på en sådan måde, at hegn og bygning integreres.

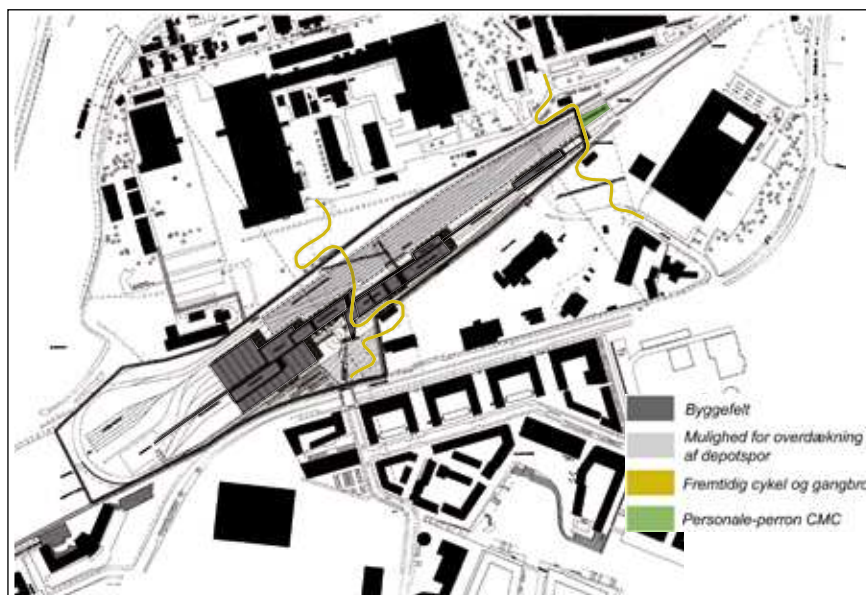
De planlagte krydsende offentlige stibroer, der vil skulle anlægges af Københavns Kommune, giver mulighed for at følge aktiviteterne på CMC fra 2. sals højde.

Principsnittet af CMC viser den interne forbindelsesbro og den fremtidige gangbro. (khr arkitekter).



Baggrund for lokalplanen

Situationsplanen viser CMCs placering med stiføring over anlægget og et nyt signalreguleret kryds på Vasbygade, som også betjener den nordlige del af Teglværkshavnen. (khr arkitekter).



Etablering af CMC kan nødvendiggøre, at herberget "Himmeleक्सpressen" flyttes, formentlig til et areal nord for Hotel Scandic.

Af hensyn til beskyttelse af tunnel, tunnelrampe og bane i terræn på CMC-området pålægges de berørte ejendomme en række rådighedsindskrænkende bestemmelser i henhold til "Lov om en Cityring". Disse bestemmelser skal respekteres af den til enhver tid værende ejer af ejendommen. Bestemmelserne pålægges indenfor forskellige sikkerhedszoner, hvoraf nogle er udlagt for fladen over konstruktionen og naboarealerne, nogle er udlagt i en afstand af 30 m vandret målt fra kanten af den underjordiske konstruktion, mens andre er udlagt fra nærmeste spormidte på åben bane. Bestemmelserne vedrører følgende forhold: belastning, højdebegrænsning, udgravning/dybdebegrænsning, oplag, ledninger med brandfarlige gasser, ledninger med brandfarlige væsker, potentialudligning (jording), Metroens ledninger, beplantning, kraner/konstruktioner o.l., færdsel, flugt- og redningsveje samt jordankre.

Planlægning

I Københavns Kommuneplan 2005, rammer for lokalplanlægning, er området



Ankomstarealet til CMC, set fra Vasbygade. (khr arkitekter).

fastlagt til tekniske anlæg (T1-område), der må anvendes til oplagspladser samt kollektive trafik anlæg, såsom spor anlæg, tog- og busstationer, godsterminaler, værksteds- og klargøringsanlæg med dertil hørende administration og lignende. Der må normalt kun udøves virksomhed til og med forureningsklasse 5 (væsentlig forurening med vejledende afstandskrav på 150 m til boliger og lignende). Hvis det er miljømæssigt forsvarligt, kan det tillades, at der opføres eller indrettes enkelte boliger til bestyrer, portner eller andre personer med lignende tilknytning til det tekniske anlæg.

Området er udpeget som "perspektivområde", hvor byudvikling kan ske efter 2017.

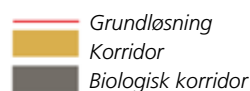
Bydelsplan

Der foreligger på nuværende tidspunkt ingen bydelsplan for bydelen Vesterbro-Kongens Enghave. Arbejdet indledes i maj 2009 og skal således ikke følge tidsplanen for Kommuneplan 2009.

Baneplaner



KØR-projektet



Det såkaldte KØR-projekt omfatter mindre kapacitetsudvidelser mellem Østerport og Ringsted. Som led heri er det ved en politisk aftale i 2007 besluttet at anlægge 2 ekstra spor mellem Hovedbanegården og Ny Ellebjerg. De nye spor gør det muligt at køre 2 tog mere i timen i hver retning mellem København og Roskilde. Sporene anlægges på eksisterende banearealer, herunder på arealer langs de eksisterende spor anlæg i lokalplanområdet og ventes ibrugtaget i slutningen af 2011. Den markerede korridor omfatter det areal, hvor der kan projekteres nye spor. Den biologiske korridor omfatter det areal, hvor der gennemføres biologiske undersøgelser.

KØR-projektet forbedrer kapaciteten på kort sigt, men Trafikstyrelsen er også i gang med en analyse af, hvordan jernbanen mellem København og Ringsted kan udbygges på længere sigt, hvor det aktuelle projekt udgør de første 5 kilometer.

En miljøreddegørelse for det samlede København-Ringstedprojekt sendes i høring i efteråret 2008. Redegørelsen behandler både udbygningen af den eksisterende bane via Roskilde (udbygningsløsningen) og bygningen af en ny bane via Køge (nybygningsløsningen). Den vil udgøre beslutningsgrundlaget for Folketingets valg af linjeføring. Beslutningen ventes truffet i 2009.

Lokalplanlægning i området

Mod nordøst ligger lokalplanområdet "Rigsarkivet", hvor indpasning af magasiner for arkivet førte til udvikling af en helhedsplan med et hævet landskabeligt strøg mellem Bernstorffsgade og Dybbølsbro. Området trafikbetjenes af Kalvebod Brygge og en ny fordelingsgade i områdets grænse mod baneterrænet, "Kalvebod Allé", der vil kunne forlænges mod syd.

Syd for "Otto Busses Vej" ligger "Teglværkshavnen", hvor byomdannelsen er i fuld gang.

Intentioner i lokalplanen

Med lokalplanen fastlægges der arealer til CMC og øvrige banearealer, hvoraf nogle på kortere eller længere sigt forventes at kunne overgå til andre formål, og dermed udgør et potentielt byomdannelsesområde. Det sikres, at der kan

etableres forbindelser på tværs for at skabe sammenhæng mellem de eksisterende tætte boligområder på Vesterbro og i Kongens Enghave og de nye byområder langs havnefronten. Desuden skal forbindelserne sikre adgang til de fremtidige funktioner i byomdannelsesområdet, der også forventes at rumme rekreative faciliteter til gavn for beboerne på Vesterbro og i Kongens Enghave. Områdets eksisterende kvaliteter med kulturhistoriske spor, bevaringsværdige bygninger og frodige grønne pletter skal således bevares og kunne udvikles for at skabe mulighed for et centralt og attraktivt område midt i byen. Det nye kontrol- og vedligeholdelsescenter skal udformes i en bymæssig sammenhæng og med arkitektoniske kvaliteter, der kan udgøre et tilskud til området.

Trafikforhold

Lokalplanområdet har adgang til det overordnede vejnet via et signalreguleret kryds fra Otto Busses Vej til Vasbygade. Derudover er der fra enkelte ejendomme direkte overkørsler til Vasbygade.

Fodgængere og cyklister har desuden adgang fra Enghavevej via en stitunnel. Vasbygade har i dag en døgntrafik af størrelsesordenen 46.000 køretøjer i døgnet, Enghavevej 20.700 køretøjer og Ingerslevsgade 14.800 køretøjer. Trafikken afkaster en støj på 73 dB(A) langs Vasbygade, 69 dB(A) langs Enghavevej og 71 dB(A) langs Ingerslevsgade.

Miljøstyrelsen har i 2007 udsendt den nye vejledning "Støj fra veje nr. 4/2007", et tillæg til vejledningen "Støj og vibrationer fra jernbane", hvori der anvendes en ny beregningsmodel for trafikstøjbelastningen, "Lden", der er vægtet over døgnet, samt et tillæg til "Ekstern støj fra virksomheder". Forvaltningen overvejer for nærværende at implementere de nye vejledninger. Der forventes en politisk stillingtagen hertil i forbindelse med Kommuneplan 2009.

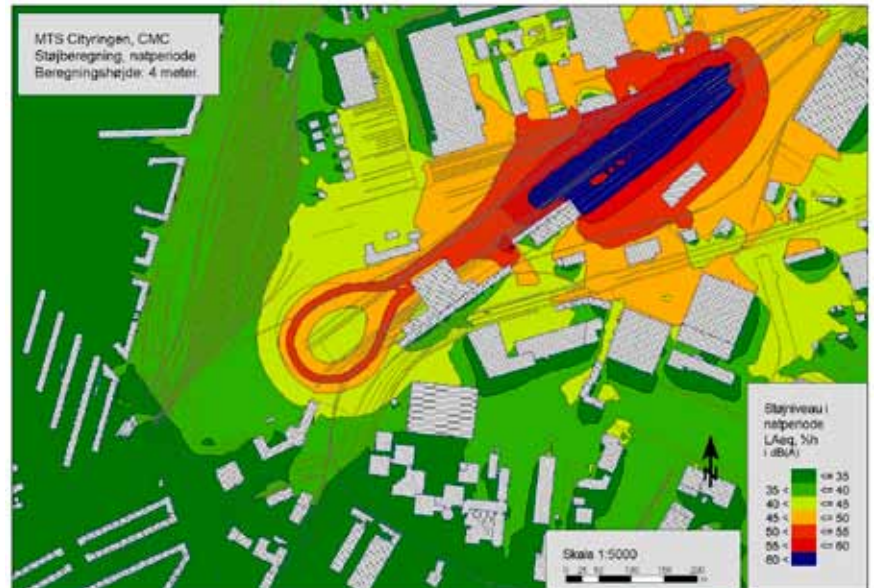
Trafikken på Vasbygade forventes at stige i takt med den planlagte byudvikling i Sydhavnen til et niveau, hvor kapaciteten er brugt op. En bymæssig udvikling,



Lundgaard & Tranbergs projekt for magasiner til Rigsarkivet skaber et nyt grønt landskab, der vil kunne fortsætte mod syd.

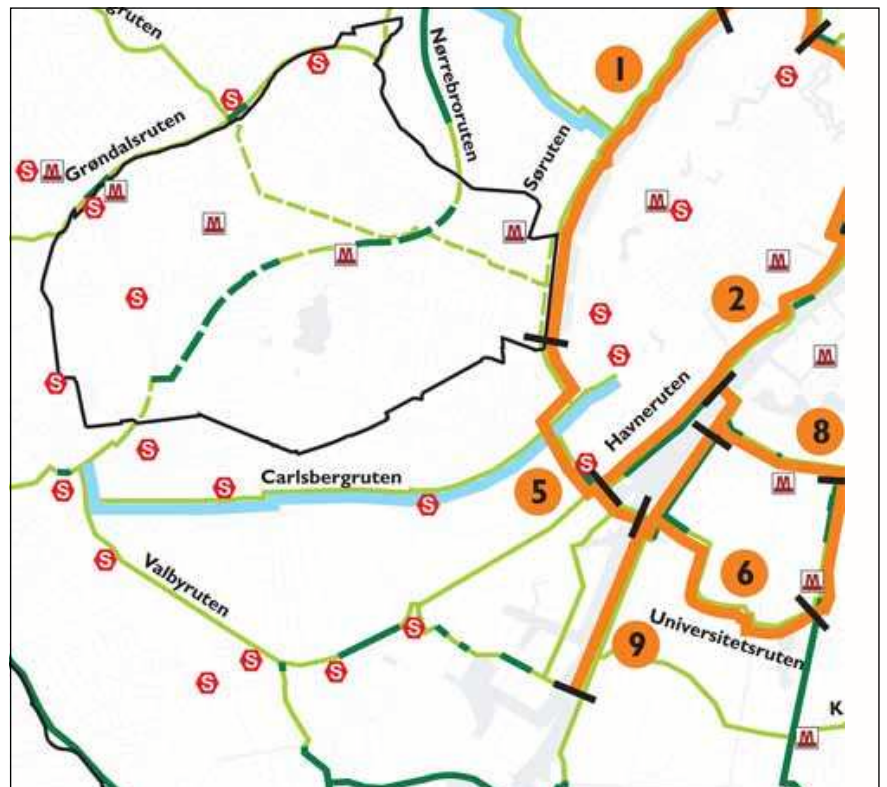
Baggrund for lokalplanen

Den forventede støjdbredelse om natten ved drift af CMC.



ud over etablering af det planlagte CMC, vil derfor betyde, at der vil opstå store problemer med at afvikle trafikken. Der skal derfor, i forbindelse med den videre udvikling af området, gøres særligt rede for, hvordan den yderligere trafik kan afvikles.

I forbindelse med den kommende CMC-bygning skal der etableres ca. 80 p-pladser. I det øvrige område skal der først tages stilling til parkeringskrav, når området bliver udviklet.



Valby-ruten er en del af det grønne cykelrutenet, der er vedtaget principielt i 2000. Nettet udbygges etapevist. Nørrebro-ruten, som Valbyruten møder i Vigerslev, er anlagt på det meste af strækningen.

Det eksisterende stinet i området er forbundet med Otto Busses Vej. Lokalplanen "Otto Busses Vej", fastlægger nye stiforbindelser tværs igennem området, herunder en strækning af den grønne cykelrute "Valbyruten", der ved Dybbølsbro har forbindelse til "Havneruten" og "Universitetsruten". Vejen Otto Busses Vej har i dag status af internt færdselsareal, men foreslås fastlagt som vej efter bestemmelserne i "privatvejsloven".

Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der tænkes "miljørigtigt" i forbindelse med nybyggeri, større renovering, byfornyelse og anlægsarbejder. Borgerrepræsentationen har i 2006 tiltrådt retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg" (MBA). Baggrunden for retningslinjerne er et ønske om, at der lægges vægt på miljø- og ressourcemæssige forhold, når der bygges, og at der arbejdes for en bæredygtig udvikling i dialog med borgerne.

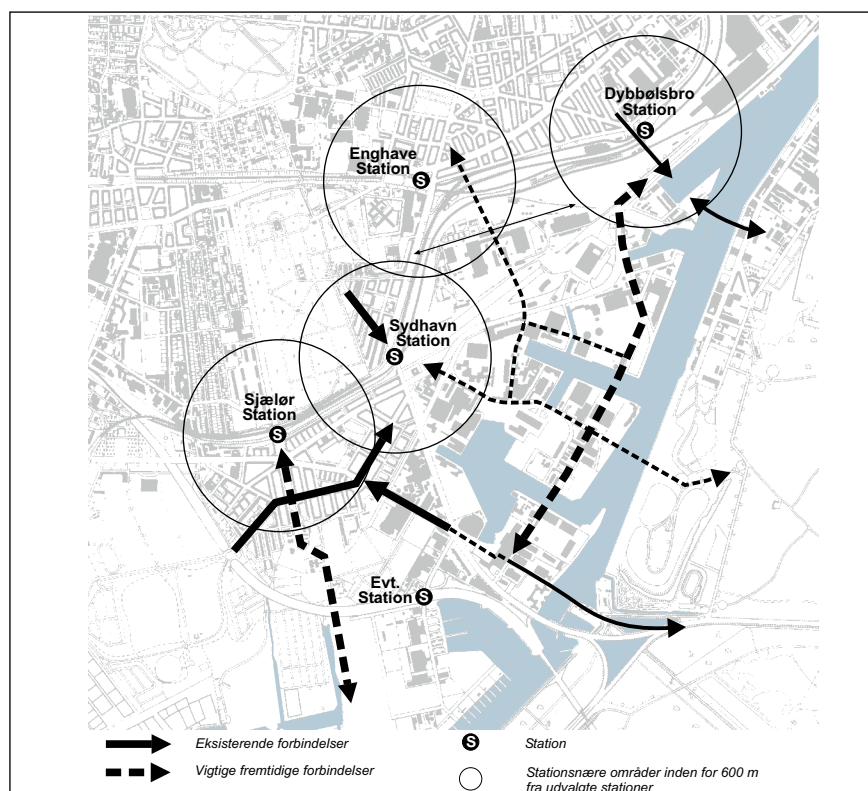
"Miljø i byggeri og anlæg" berører emnerne miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen og oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger om miljøorienteret byggeri. "Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på www.tmf.kk.dk

Jordforurening

Området er kortlagt på vidensniveau 2. Der er i området generelt tale om moderat baggrundsforurening samt enkelte "hotspots".

Området indeholder et areal (den tidligere Toldkammerbygning, Vasbygade 10)

Diagrammet viser vigtige eksisterende og fremtidige forbindelser mellem Vesterbro, Kongens Enghave, Sluseholmen, Tegllholmen, Enghave Brygge og Vestamager samt stationsnære områder.



hvor til der er givet en midlertidig tilladelse til at kartere jord fra diverse bane-renoveringer. Der udtages prøver af jorden til analyse, og bortkørsel sker herefter i henhold til disse analyser.

Nedsivning af regnvand

Det er Københavns Kommunes overordnede mål, at regnvand skal afledes eller nedsives lokalt for derigennem at fastholde grundvandet under byen til drikkevandsformål og for, at der tilføres vand til søer og vandløb (jf. Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008).

Af spildevandsplanen fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt inden for matriklen.

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 etc. Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald. Beholderantal og -placering skal aftales med Center for Miljø.

Affald

Genbrugsstationen ved Vasbygade 26 fortsætter som selvstændig genbrugsstation og har planer om en mindre udvidelse, hvilket er aftalt med grundejeren, DSB.