

# Østerport

Bilag 1

# Metrostationsplads

## Forslag til lokalplan

Borgerrepræsentationen har den 3. november 2011 vedtaget forslag til lokalplan.  
Lokalplanområdet ligger i bydelen Indre By.

Offentlig høring fra 7. december 2011 til 7. februar 2012



# Indhold

## Redegørelse for lokalplanen

Formål .....	3
Lokalplanens baggrund .....	3
Lokalplanområdet og kvarteret .....	3
Borgerdialog .....	5
Byggeønsker: Østerport .....	5
Lokalplanens indhold .....	6
Miljøvurdering .....	7

## Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

Lov om en cityring .....	8
Overordnede strategier .....	8
Kommuneplan .....	8
Bydelsplan for Østerbro .....	8
Lokalplaner i kvarteret .....	9
Miljø i byggeri og anlæg .....	9

## Tilladelser efter anden lovgivning

Affald .....	10
Jordforurening .....	10
Museumsloven .....	10

## Lokalplanforslag til lokalplan Østerport Metrostationsplads

§ 1 Formål .....	11
§ 2 Område .....	11
§ 3 Anvendelse .....	11
§ 4 Vej-, sti- og pladsforhold .....	11
§ 5 Beplantning .....	12
§ 6 Byggefelt ved Østerport .....	12
§ 7 Bebyggelsens ydre fremtræden .....	12
§ 8 Retsvirkninger .....	12
Kommentarer af generel karakter .....	12

## Tegning 1 .....

14

## Tegning 2 .....

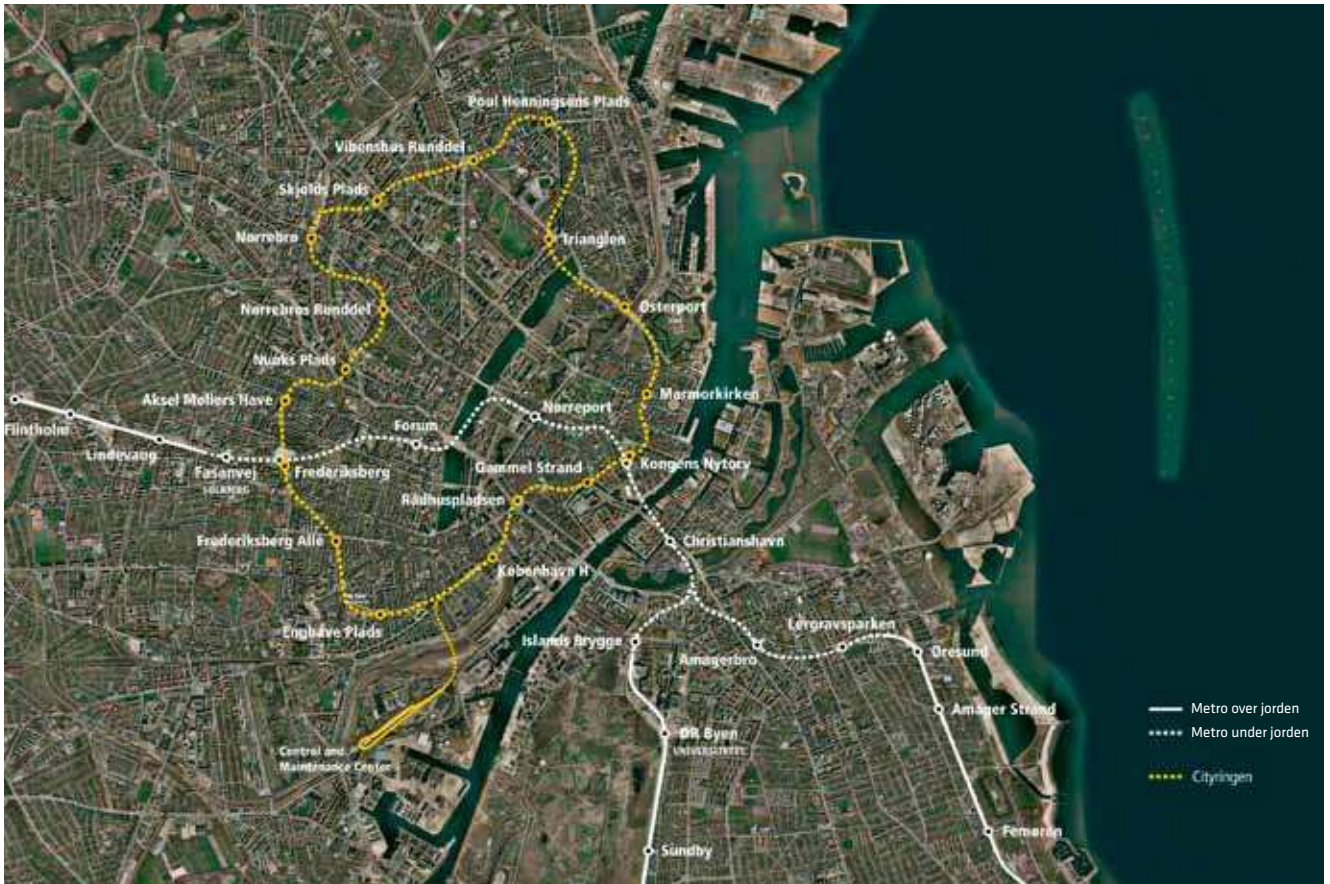
15

## 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 en stationsplads for et vigtigt trafikalt knudepunkt i forbindelse med Cityringen. Indretningen af stationspladsen skal ske i samspil med de tilgrænsende områder omkring Østerport Station.

### 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 metrostationspladser. Metroselskabet har udarbejdet dispositionsplaner, som er vist på side 7, der danner grundlag for lokalplanforslagene, og den offentlige høring i lokalplanprocessen giver borgerne mulighed for at komme med bemærkninger til forslagene.

### Lokalplanområdet og kvarteret

Lokalplanområdet ligger i den nordlige del af Indre By, nærmere bestemt Oslo Plads, i umiddelbar tilknytning til Østerport Station.

Den nordlige side af Oslo Plads flankeres af Østerport stationbygning samt centerbebyggelsen med den tilhørende forplads, der primært anvendes til cykelparkering. Mod syd møder pladsen det gamle voldanlæg - Østre Anlæg -, broen over baneterrænet, Hotel Comfort Express og Den Frie Udstillingsbygning. Øst herfor findes en af indgangene til voldanlægget, Kastellet.



*Stationsnærhedsområde ved Østerport metrostationsplads (illustrationn Metroselskabet)*

*Visualisering af mulig fremtidig metrostationsplads - Østerport (illustrationn Metroselskabet)*





Dag Hammarskjölds Allé er en af de primære fordelingsveje til Indre by og Nordhavn og er derfor præget af tæt trafik. Oslo Plads er et udpræget trafikknudepunkt, med togtrafik i den underliggende banegrav og gennemkørende bil, bus og cykeltrafik hen over pladsen. Pladsen opleves som et bredt og åbent byrum i kraft af banelegemets vide udstrækning og det, af samme grund, begrænsede omfang af bebyggelse.

## Borgerdialog

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 Metroselskabets 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 Metroselskabet.

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 belægninger, beplantninger, belysning og byinventar.

Metroselskabet 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, Metroselskabet 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: Østerport

Østerport - dispositionsforslag  
Metrostationen er placeret på Oslo Plads parallelt med karréen mellem Kristianiagade og Østbanegade. Det

nuværende parkeringsareal inddrages i pladsen, hvorpå stationselementerne som hovedtrappe, elevatorer og ovenlys bliver placeret. Østerport bliver en stor omstigningsstation fra Metro til bus, S- og regionaltog. Omstigning sker via en underjordisk gangtunnel mellem Metroen og den eksisterende stationsbygning. I forbindelse med projektet bliver der opført en bygning ved gavlen af den eksisterende stationsbygning som indeholder elevator og trapper til den underjordiske gangtunnel og giver adgang til stationen fra gadeniveau. Denne nye bygning bliver udført i materialer og med en proportionering, der indgår i en sammenhæng med den fredede stationsbygning.

Ligeledes bliver der opført elevatorer til alle S- tog og regionaltogsperroner på den eksisterende gangbro i Østbanegade.

## Beplantning

Den eksisterende træække mod Østre Anlæg der fortsætter på Dag Hammarskjölds Allé, genplantes. På Metroforpladsen plantes ligeledes en træække, hvorunder en del af cykelparkeringen bliver placeret.

## Trafik

Lokalgaden foran Oslo Plads nr. 12-16 bliver anlagt til cykel- og adgangsvej.

Østbanegade indsnævres til ét kørespor frem til Bergensgade og forberedes her for udførelse af dobbeltrettet fællescykelsti mellem Bergensgade og Langeliniebroen mod øst. Samtidig etableres en modstrømscykelsti på strækningen fra Bergensgade til Oslo Plads.

## Cykler

Der skal placeres 850 cykelparkeringspladser ved Metrostationen. Cyklerne er dels placeret på selve forpladsen og Oslo Plads, dels i de tilstødende gader i Kristianiagade, Stockholmsgade, Østbanegade og Bergensgade.

## 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.



Østerport St.

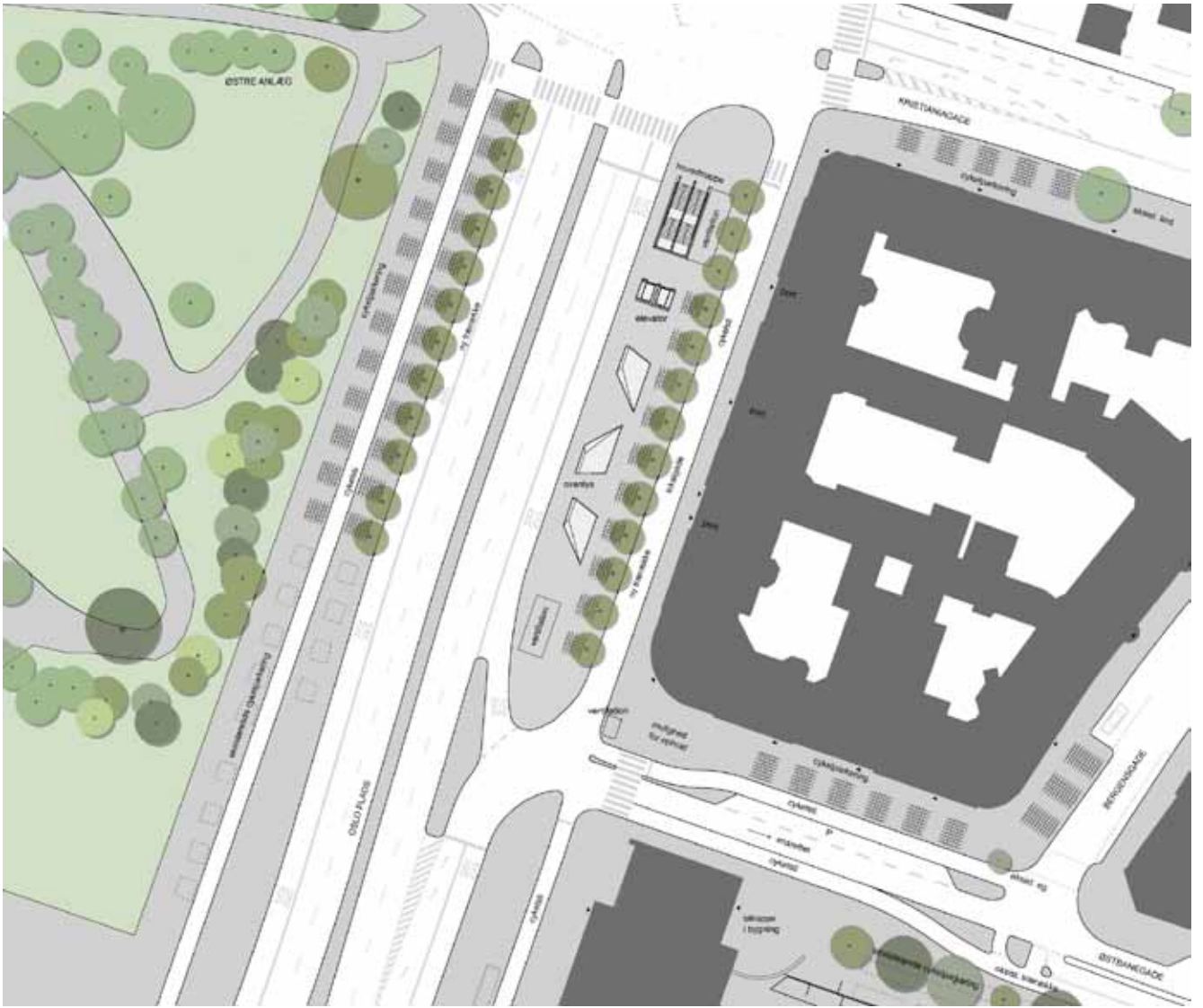
## Miljøvurdering

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 "Østerport".

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 stationspladser blive lagt vægt på såvel en fortsat lokal anvendelse som et effektivt flow af passagerer og tilfredsstillende forhold for cykelparkering."*

Afgørelsen om ikke at udarbejde en miljøvurdering er offentliggjort samtidig med planforslaget.



*Dispositionsplan (illustrationn Metroselskabet)*



# 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.

Ved Østerport er der eksproprieret permanent ret til metrostation og til transfertunnel mellem metrostationen og Østerport station.

Desuden er der midlertidigt eksproprieret arealer til rullende afvikling af ledningsomlægninger, herunder gårdareal for tilvejebringelse af brand- og redningsforhold, samt til etablering af metrostationen. Der vil senere blive eksproprieret midlertidige arealer til etablering af transfertunnelen.

## 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 understøtter 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 tilgodese 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 stationspladser kan således kun fastlægge bestemmelser for selve stationspladserne og ikke for Cityringens linjeføring og placering af stationer eller for placering og udformningen af stationselementer over terræn.

## Bydelsplan for Indre By

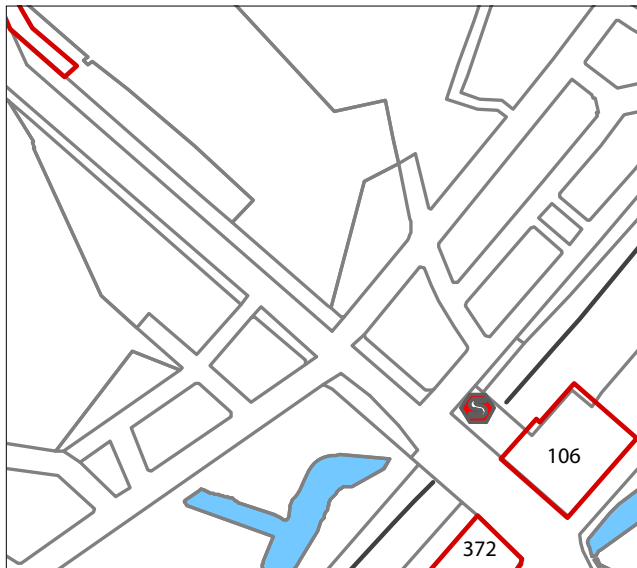
Bydelsplanen for Indre by er under udarbejdelse.



## Lokalplaner i kvarteret

Lokalplan 106 "Østerport" er gældende for området øst for selve stationsbygningen og regulerer blandt andet anvendelsen til serviceerhverv.

Lokalplan 372 "Nyboder skole" er gældende syd for det aktuelle lokalplanområde og regulerer "Den Frie Udstillingsbygning" og Nyboder skole.



Lokalplaner i området

## Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtigt" 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 bygherre 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.

# 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.

## Jordforurening

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 Østerport 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 en metrostationsplads for et vigtigt trafikalt knudepunkt i forbindelse med Cityringen. Pladsen skal relatere sig til de tilgrænsende områder omkring Østerport station.

Som led heri skal følgende overordnede hensyn tilgodes:

- Området fastlægges til metrostationsplads med dertil hørende tekniske installationer, i overensstemmelse med Lov om en Cityring.
- Offentligt tilgængelige stier og passager fastlægges, så der er sammenhæng med de omgivende byområder og der skabes hensigtsmæssig adgang til stationen.
- 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 områders og bebyggelses 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) Østervold Kvarter, København, og alle parceller, der efter 1. december 2011 udstykkes i området.

## § 3 Anvendelse

### Stk. 1.

De eksisterende vejarealer opretholdes.

Området indrettes til adgangs- og opholdareal for metrostationen.

Der kan etableres funktioner, der naturligt knytter sig til og er en nødvendighed for stationens færdsels- og opholdsareal samt de for metrostationens og jernbane-stationens udformning, brug, drift og vedligeholdelse nødvendige anlæg og bygninger, såsom affaldsbeholdere, skiltning, cykelparkeringspladser, samt toiletter og studepladser

## Kommentar

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

### Stk. 1. Byrum

Byrummet skal indrettes under hensyntagen til de tilgrænsende bebyggelsesfunktioner og skal indeholde bymæssige faciliteter såsom opholdsmøbler, byrumsinventar og beplantning. De på tegning nr. 2 med blå markerede arealer skal friholdes for cykler for at sikre opholdsmuligheder samt adgang til boligerne og mulige aktive stueetager.

Byrummet skal indrettes med henblik på at give nem adgang til metrostationen.

### Stk. 2. Ophold

Områder på tegning 2 markeret med blå skal friholdes fra cykelparkering og skal indrettes til ophold med bænke, affaldskurve m.v.

## Kommentar

Til bestemmelsen for byrummene hører tegning nr. 2, der bl.a. viser zoner for beplantning/trægrupper, zoner for cykelparkering, zoner velegnet til ophold og aktiviteter og primære bevægelseslinjer. Opholdsarealer udføres i henhold til Københavns Kommunes Designmanual, der findes på [www.kk.dk](http://www.kk.dk).

### Stk. 3. Cykelparkering

Der skal på metrostationspladsen eller i tilknytning til denne etableres cykelparkeringspladser i størrelsesordenen 850 pladser.

- a) Inden for lokalplanområdet kan cykelparkering anlægges på terræn.
- b) Cykelparkering på terræn skal indrettes i de gule zoner vist på tegning 2.

- c) Cykelparkering skal, hvor det er muligt, begrønnes.
- d) Der kan opstilles byrumselementer der indordner de enkelte cykelstativer i større sammenhængende elementer - f.eks. i form af opholdsmøbler, træplantninger eller anden form for begrønning. Elementerne skal være udført som lette åbne konstruktioner i robuste kvalitetsmaterialer.

## Kommentar

Cykelparkering, der placeres på arealer med vejstatus, skal godkendes af Teknik og Miljøforvaltningen efter reglerne i vejlovgivningen og 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

Der skal plantes en række træer, som udgør et bindeled mellem Østerport Station og Dag Hammarskjölds Allé.

### Stk. 2.

For træer plantet i muld gælder at, 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 rodvenlige 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. 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 Byggefelt ved Østerport

### Stk. 1 Byggefelt

Øst for Østerport Station fastlægges et byggefelt som vist på tegning nr. 2, hvor der kan placeres en trappe- og elevatorbygning. Bygningen kan opføres med en maksimal højde på 6 m.

## Kommentar

I forbindelse med projektet bliver der opført en bygning ved gavlen af den eksisterende stationsbygning som indeholder elevator og trapper til en underjordisk gangtunnel og giver adgang til metrostationen og Østerport Station fra gadeniveau.

Trappe- og elevatorbygningen indgår i en sammenhæng med den fredede stationsbygning, hvorfor udformningen sker efter nærmere retningslinjer fra Kulturarvsstyrelsen, Banedanmark og DSB.

## § 7 Bebyggelsens ydre fremtræden

### Stk. 1. Ovenlys og elevatortårnet

Trappebygningen i byggefeltet skal udføres i materialer I glaspartierne må kun anvendes planglas uden spejlede virkning. Glaspartierne må ikke blændes ved tilklæbning eller lignende.

### Stk. 2. Skiltning

Der må kun etableres skiltning, reklamering og lysinstallationer der har tilknytning til stationens anvendelse

Skiltning, reklamering, lysinstallationer og solafskærmning 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 må ikke være til ulempe for omgivelserne eller virke skæmmende i forhold til gadebilledets karakter.

## 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).

## § 8 Retsvirkninger

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser. Lokalplanen hindrer ikke, at de eksisterende forhold kan opretholdes.

## Kommentarer af generel karakter

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

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

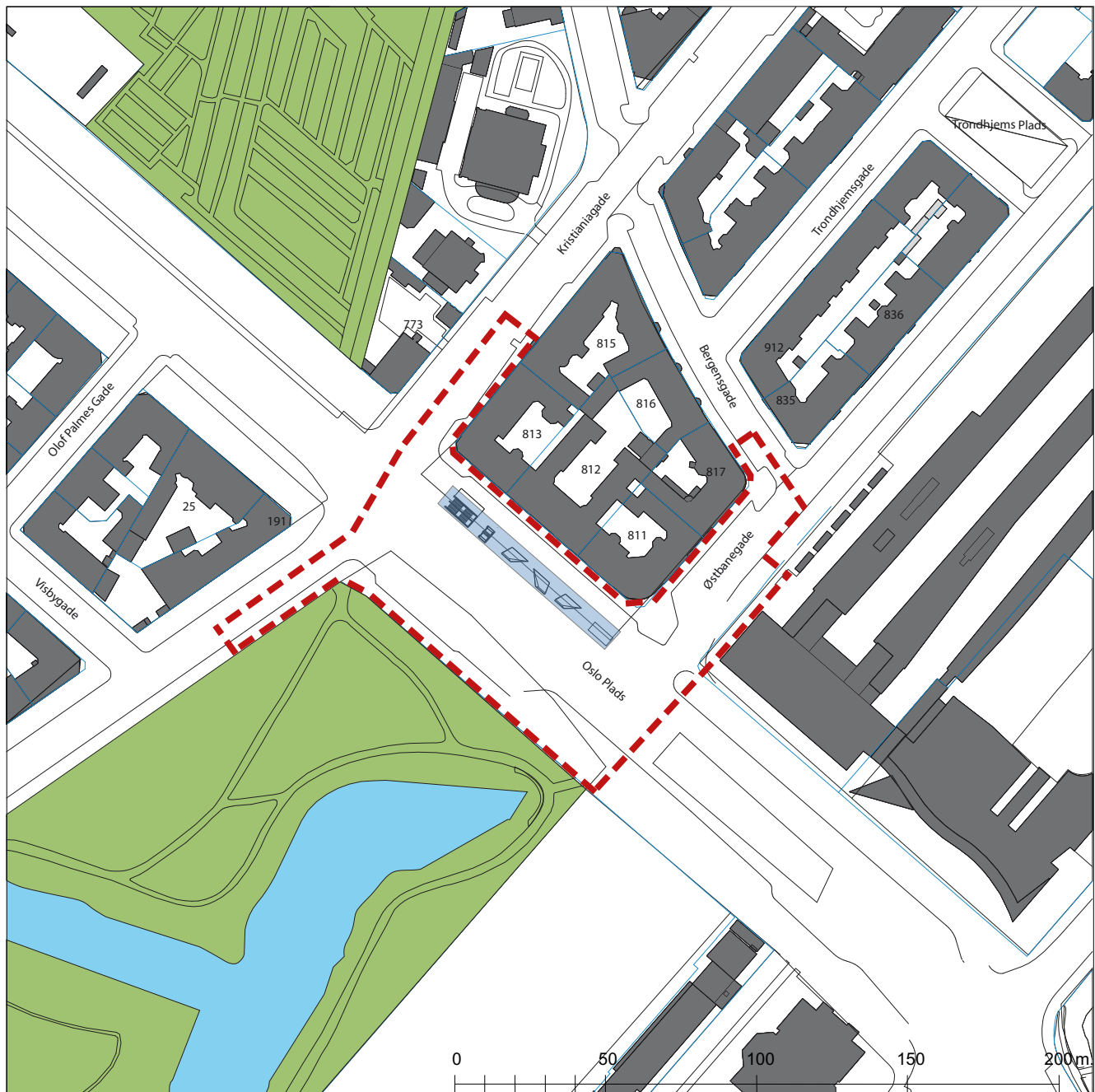


Ændringer på en ejendom kræver ikke i alle tilfælde byggetilladelse. Det er derfor vigtigt at sikre sig, at påtænkte ændringer er i overensstemmelse med lokalplanen, inden de sættes i gang.

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

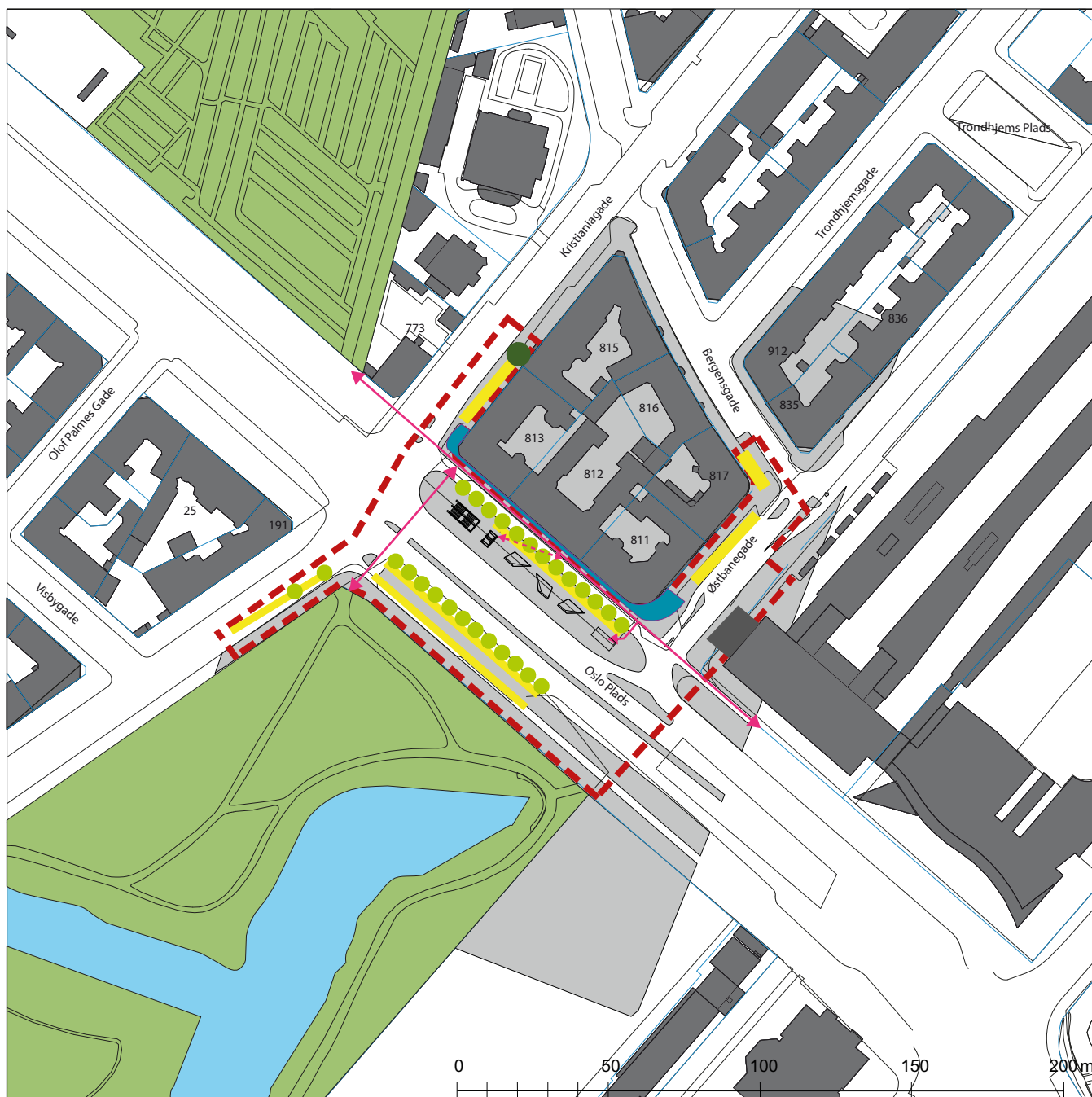









--- Lokalplanområdet

Stationselementer fastlagt ved lov



# Tegning nr. 2 Byrum



-  Lokalplanområdet
-  Cykelparkering
-  Opholdzoner
-  Byggefelt
-  Bevægelseslinjer
-  Principiel placering af storkronede træer
-  Eksisterende bevaringsværdigt træ

# Mindretalsudtalelser

Enhedslisten og SF støtter Metrociyringen, herunder etableringen af funktionelle og attraktive forpladser, som skal være knudepunkter for byens grønne mobilitet og byliv i mange årtier fremover.

Enhedslisten og SF kan imidlertid ikke støtte, at der skal etableres erstatningspladser for de p-pladser, der nedlægges som følge af etableringen af metroforpladserne. Københavns gader og byrum er i forvejen alt for hårdt belastet af gadeparkering, og med "Aftale om udmøntning af Fornyset P-strategi 2009" fra juni 2011, som SF står uden for, er der udsigt til, at denne situation forværres yderligere som følge af etablering af yderligere 750 skråparkeringspladser i gadeplan.

Kravet om erstatningspladser gør det således sværere at forfølge byens overordnede mål om grøn vækst og livskvalitet, hvilket kræver en fortsat udbygning af byens bæredygtige infrastruktur, herunder etablering af cykelstier, cykelparkering, busfremkommelighed osv., samt fortsat udvikling af grønne attraktive byrum.

Udover ovennævnte fremadrettede problemer, så er den konkrete sag et eksempel på, hvordan kravet om erstatningspladser problematiserer gennemførslen af tidligere vedtagne projekter.









# Praktiske oplysninger

## Høringsperiode

Københavns Borgerrepræsentation har den 3. november 2011 besluttet at offentliggøre et forslag til lokalplan "Østerport Metrostationsplads".

Høringsperioden løber fra den 7. december til den 7. februar 2012.

Enhver har ret til at komme med høringssvar til planforslaget.

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

## Borgermøde

Kommunen inviterer til møde på Institut Sankt Joseph, Dag Hammarskjölds Allé 17, 2100 København Ø. Mødet foregår onsdag den 18. januar 2012 kl. 19.00 - 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 7. februar 2012.**

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen