

Forslag til lokalplan "Otto Busses Vej"

Bilag I



Offentlig høring fra 15. oktober til 15. december 2008

Borgerrepræsentationen har den 2. oktober 2008 vedtaget forslag til lokalplan "Otto Busses Vej".
Lokalplanområdet ligger i bydelen Vesterbro-Kongens Enghave.

Baggrund for lokalplanen

Lokalplanens formål.....	3
Lokalplanens baggrund.....	3
Lokalplanområdet.....	3
CMC-projektet.....	7
Planlægning.....	9
Bydelsplan.....	10
Baneplaner.....	10
Lokalplanlægning i området.....	10
Intentioner i lokalplanen.....	10
Trafikforhold.....	11
Miljø i byggeri og anlæg.....	13
Jordforurening.....	13
Nedsivning af regnvand.....	14
Affald.....	14

Lokalplanforslag

§ 1. Formål.....	15
§ 2. Område.....	15
§ 3. Anvendelse.....	15
§ 4. Vejforhold.....	16
§ 5. Bebyggelsens omfang og placering.....	17
§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden.....	18
§ 7. Ubebyggede arealer.....	18
§ 8. Ledningsforhold.....	20
§ 9. Foranstaltninger mod forureningsgener.....	20
§ 10. Retsvirkninger.....	21
Lokalplantegning nr.1.....	22
Lokalplantegning nr.2.....	23
Lokalplantegning nr.3.....	24
Lokalplantegning nr. 4.....	25

Forhold til øvrig planlægning og lovgivning.....26

Kommuneplan 2005.....	26
Gældende lokalplaner.....	26
Miljøvurdering.....	27
Tilladelse i henhold til anden lovgivning.....	28

Hvad er en lokalplan?.....30

Mindretalsudtalelser.....31

Praktiske oplysninger.....32

Forsidefoto: Tidligere vandtårn på Otto Busses Vej.

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 Bavneshøj kvarteret - til havnefronten. Omdannelsen forberedes også ved at fastlægge bevaringsværdige bygninger og beplantning, der bidrager til at give området karakter.

Lokalplanens baggrund

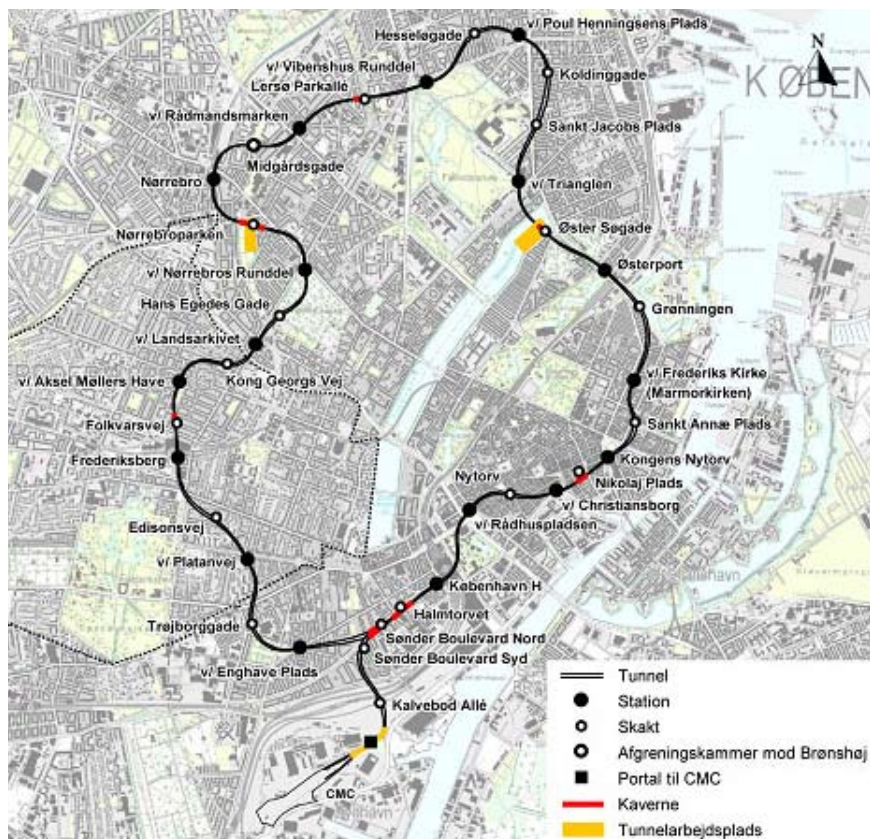
Folketinget vedtog i juni 2007 "Lov om en Cityring" om anlæg af en ny Metro-linje, der betjener Indre By, Vesterbro, Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro. Den nye linje anlægges som et selvstændigt Metrosystem uden sporforbindelse til den nuværende Metro og har derfor brug for et selvstændigt kontrol-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



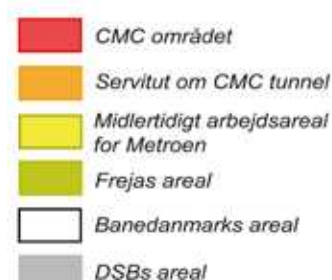
henhold til "Lov om en Cityring" fra DSB og Banedanmark til Metroselskabet. Arealerne over den tunnellagte del af forbindelsesstrækningen til Cityringen overdrages ikke til Metroselskabet.

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. Værkstedsbygningerne 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.

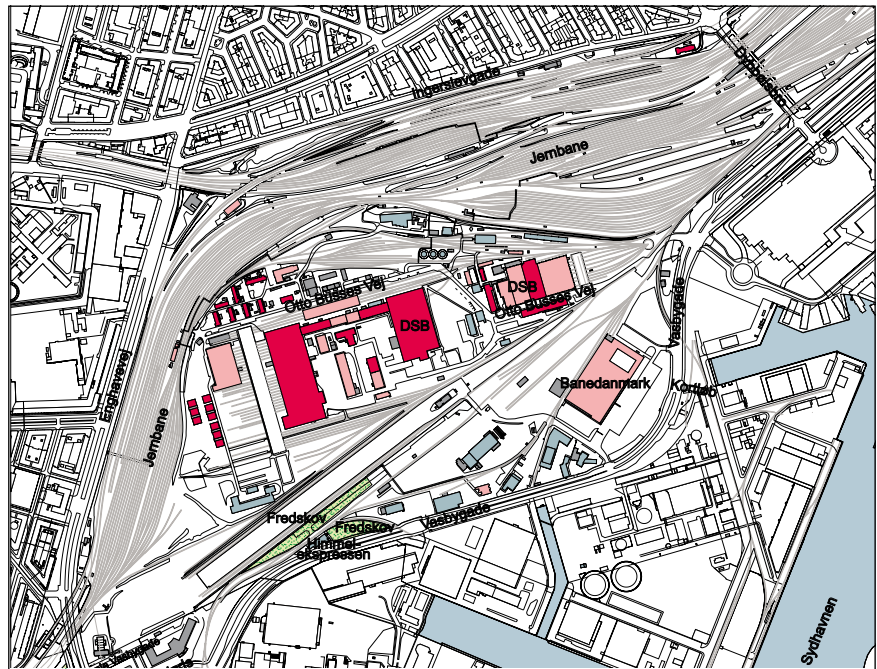
Den tidligere toldkammerbygning, Vasbygade 10, bruges i dag af Banedanmark Entreprise som base for banevedligehold. DSB-arealerne anvendes overvejende til værksteder og containerterminal. Nærmest Enghavevej ligger den lille boligklave "Den gule by" eller "Kineserbyen".

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



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 Eng-havevej 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.

Tegnestuen 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.

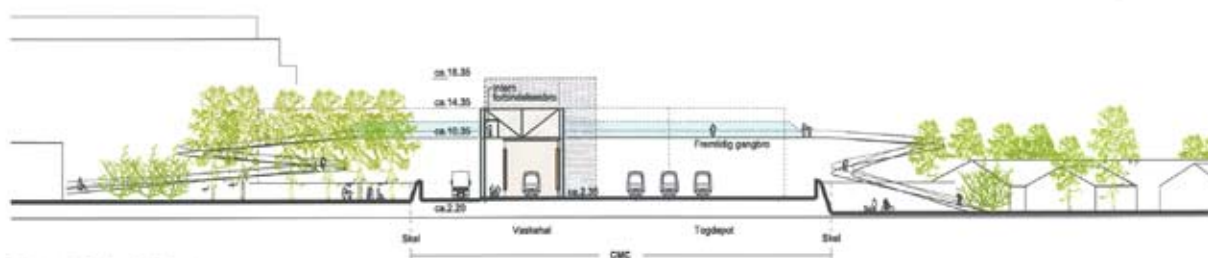
Bygningsanlægget i 1 til 3 etager samles omkring en intern forbindelsesbro i 8 m højde, som danner rygrad igennem hele anlægget.

Bebyggelsens højde overstiger ikke 19 m, bortset fra enkelte "tårnbygninger" 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.

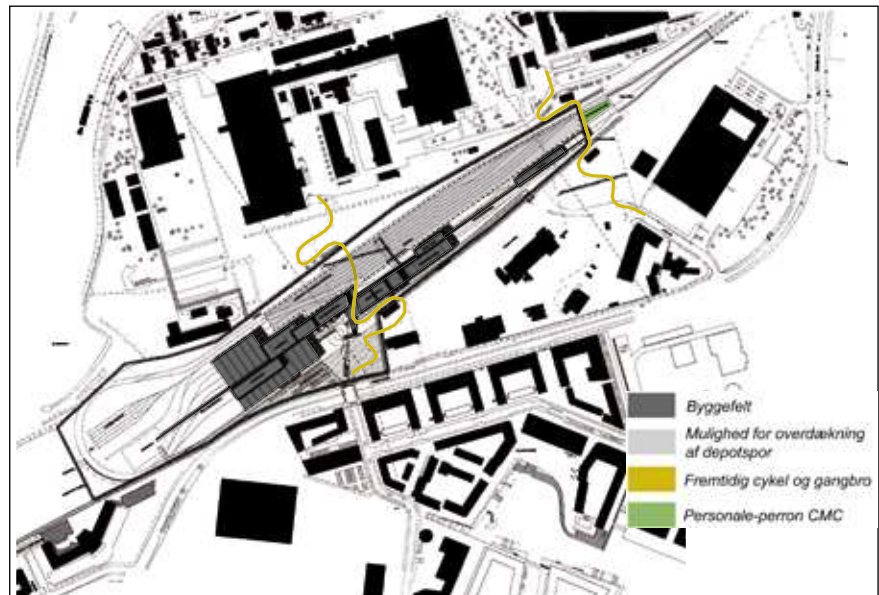
De planlagte krydsende offentlige stibroer, der vil skulle anlægges af Københavns Kommune, giver mulighed for at følge aktiviteterne på CMC fra 2. sals højde.

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



Baggrund for lokalplanen

Situationsplanen viser CMCs placering med stiføringer 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 "Himmelekspressen" 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

-  Grundløsning
-  Korridor
-  Biologisk korridor

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 døgnetrafik 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,



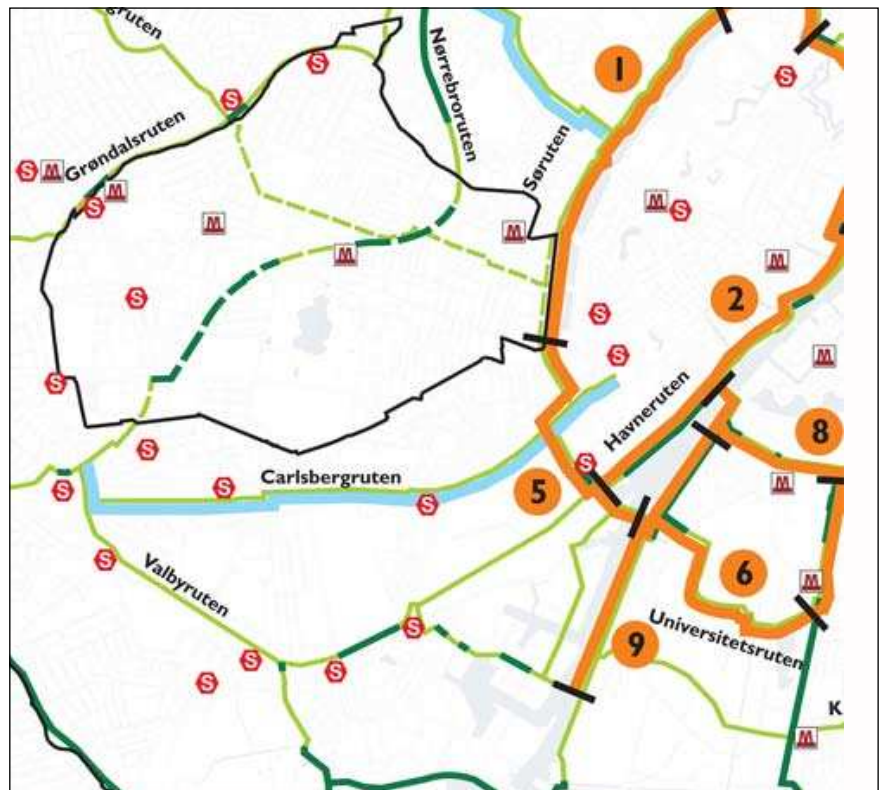
Lundgaard & Tranbergs projekt for magasiner til Rigsarkivet skaber et nyt grønt landskab, der vil kunne fortsætte mod syd.

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 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.

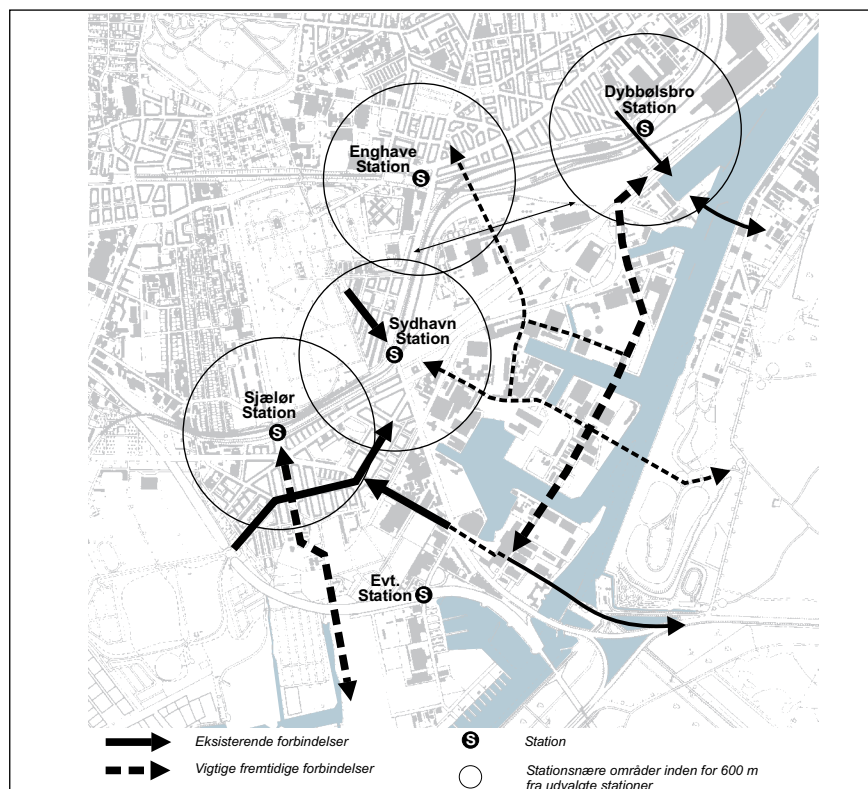
"Miljø i byggeri og anlæg" berører emnerne miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen og oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes 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, Teglnholmen, Enghave Brygge og Vestamager samt stationsnære områder.



hvortil 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.

I henhold til lov om planlægning fastlægges herved følgende bestemmelser for baneterrænet mellem Vasbygade, Enghavevej, jernbanen og Dybbølsbro.

§ 1. Formål

Lokalplanen, der omfatter ca. 56 ha af baneterrænet vest for Dybbølsbro, skal udgøre det planmæssige grundlag for at etablere et kontrol- og vedligeholdelsescenter for Metroens cityring (CMC), og forberedelse for omdannelse af de arealer, der på kortere eller længere sigt ikke skal anvendes til baneformål.

Som led heri skal følgende overordnede hensyn tilgodeses:

- CMC skal udformes i en høj arkitektonisk standard, der signalerer bymæssighed.
- Områdets potentialer som byudviklingsområde på længere sigt skal forberedes.
- For at mindske barriereeffekten fastlægges veje og stier igennem området, herunder krydsning af CMC samt en strækning af en grøn cykelrute ("Valbyruten").
- Området har stor kulturhistorisk betydning, og den eksisterende bebyggelses kvaliteter skal sikres, bl.a. ved at fastlægge bevaringsværdige bygninger.
- Den eksisterende værdifulde beplantning skal sikres ved at fastlægge bevaringsværdig karaktergivende beplantning og bevaringsværdige træer.
- Området skal udvikles ud fra miljørigtige principper, hvor økologiske tiltag integreres med arkitekturen og indikerer en bæredygtig by.

§ 2. Område

Stk 1. Lokalplanområdet afgrænses som vist på lokalplantegning nr. 1 og omfatter umatrikuleret baneareal Udenbys Vester Kvarter, København, samt alle parceller, der efter den 1. september 2008 udstykkes i området.

Stk. 2. Lokalplanområdet opdeles i underområderne I A, I B og II.

§ 3. Anvendelse

Stk. 1. Området fastlægges til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter, såsom kollektive trafikanlæg, herunder sporanlæg, tog og busstationer, godsterminaler, værksteds- og klargøringsanlæg med dertil hørende administration og lignende samt til oplagspladser. På stationer og busterminaler må der indrettes publikumsorienterede servicefunktioner, som har en naturlig tilknytning til de enkelte typer stationer og terminaler.

I randzoner med afstande på henholdsvis 20-50 m, 50-100 m og 100-150 m fra modstående vejlinjer på Vasbygade - bortset fra strækningen langs H. C. Ørstedværket - og Enghavevej må der ikke udøves virksomhed, som i henholdsvis

§ 3. Anvendelse

mere end ubetydelig, uvæsentlig og mindre væsentlig grad kan medføre forurening (svarende til forureningsklasse 2, 3 og 4 med vejledende afstandskrav på 20, 50 og 100 m til boliger og lignende). I området i øvrigt må der ikke udøves virksomhed, som i mere end væsentlig grad kan medføre forurening (svarende til forureningsklasse 5 med vejledende afstandskrav på 150 m til boliger og lignende).

Kommentar

CMC er rubriceret som klasse 2- virksomhed.

Stk. 2.

For område IA gælder særligt:

Området fastlægges til teknisk anlæg af offentlig / almen karakter – driftsanlæg med kontrol- og vedligeholdelsesfunktioner for Metrocityringen (CMC), herunder vaskehal, værksted, lagerfunktioner og administration samt sporanlæg til rangering og opbevaring af vognsæt og andet banemateriel.

På terræn placeres de funktioner, der relaterer sig direkte til togene, dvs. værksteder, vaskehal og depoter. I et niveau over dette, i 8 m's højde, placeres administrative og servicefunktioner som hovedindgang, administration, omklædning, kontrolrum og kantine.

Stk. 3.

For område I B gælder særligt:

Området må anvendes til en Metro, herunder spor anlagt i åben grav og på terræn.

Stk. 4.

For område II gælder særligt:

a) Udvikling af området til andre anvendelser kræver, at der udarbejdes supplerende lokalplan.

§ 4. Vejforhold

Stk. 1.

Mod Vasbygade, Gamle Vasbygade og Enghavevej opretholdes de eksisterende vejlinjer.

Stk. 2.

Der udlægges følgende nye vejforbindelser, i princippet som vist på lokalplantegning nr. 2:

a) Otto Busses Vej fastlægges som privat fællesvej.

b) En ny stikvej, der forbinder Otto Busses Vej med området syd for CMC (Vasbygade 10).

Stk. 3.

Der kan etableres vejadgang fra Vasbygade med adgang til tilkørselsareal for CMC.

Stk. 4.

Der udlægges en grøn cykelrute nord for CMC fra Vasbygade til Enghavevej som vist på tegning nr. 2. Cykelruten skal have en bredde på minimum 5 m

Stk. 5.

Der udlægges offentligt tilgængelige stiforbindelser langs CMC's sydlige afgrænsning, i princippet som vist på tegning nr. 2. Stierne skal have en bredde på minimum 5 m.

§ 4. Vejforhold

Stk. 6.

Der forberedes mulighed for at etablere cykel- / gangbroer over CMCs arealer i traceer i princippet som vist på lokalplantegning nr. 2.

Stiforbindelser over CMC-anlægget skal udføres således, at den del af siderne, der måtte udgøre over 1,2 m i højden skal udføres i glas eller andet transparent materiale.

Kommentar

Intentionerne med i rammelokalplanen at fastlægge principielle placeringer af veje og stier i et område, der først kan byudvikles efter 2017, er at sikre forbindelser i og over det store baneterræn.

De øst-vestgående vej- og stiforbindelser kan anlægges samtidig med CMC, mens de nord-sydgående i område II afventer supplerende lokalplanlægning, der fastlægger den nærmere linjeføring.

I forbindelse med anlæg af CMC sikres plads til fundamenter for broerne.

Intentionen med at fastlægge placeringen af cykel- og gangbroer over CMC er, at der i forbindelse med anlægget skal sikres plads til fundamenter for broerne.

§ 5. Bebyggelsens omfang og placering

Stk. 1.

For område IA gælder:

- a) Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 40.
- b) Ny bebyggelse skal opføres inden for de byggefelter, der er vist på tegning nr. 3. Bygningsanlægget samles omkring en gangbro i 8 m's højde, som danner ryggrad igennem hele anlægget. Bebyggelsen må opføres i højst 3 etager, og højden må ikke overstige 19 m, idet der dog må opføres enkelte "tårnbygninger" i op til 23 m's højde.
- c) 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.
- d) Teknik- og Miljøforvaltningen kan tillade enkelte mindre, arkitektonisk begrundede afvigelser fra byggefelter, etageantal og bygningshøjder mv. fastsat i pkt. b).

Stk. 2.

For område II gælder:

- a) Den bevaringsværdige bebyggelse, der er vist på tegning nr. 3, må ikke nedrives uden Teknik- og Miljøudvalgets særlige godkendelse.
- b) Opførelse af ny bebyggelse, bortset fra bygninger og anlæg af begrænset omfang, der er fornødne for områdets drift, forudsætter, at der tilvejebringes supplerende lokalplan.

§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden

Stk. 1.

For område IA gælder:

- a) Bebyggelsen skal fremstå med et enkelt og nutidigt arkitektonisk udtryk, der indgår i en arkitektonisk acceptabel helhed med omgivelserne.

§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden

- b) Bygningens facader underordner sig konstruktionernes 11 m modul for at opnå et rytmisk forløb, der sammenskriver de forskellige funktioner på arealet.
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.
- c) Vindues- og dørpudier mv. skal udføres med en spinkel detaljering i malet træ eller metal med malerbehandlet overflade, der harmonerer med bygningens facade i øvrigt.
- d) Balkoner mv. skal indgå som en integreret del af facadens udtryk, og skal udformes med en spinkel detaljering.
- e) Tagrender / nedløb og inddækninger skal udføres i metal.
- f) Glaspartier skal være klart planglas og må ikke uden Teknik- og Miljøforvaltningens tilladelse udføres med toning.
- g) Skiltning, reklamering og andet facadeudstyr, herunder markiser og solafskærmning skal med hensyn til placering, omfang, materialer farver o. lign. udføres sådan, at der efter Teknik- og Miljøforvaltningens skøn opnås en god helhedsvirkning i forhold til den pågældende bygnings arkitektoniske udtryk.

Stk. 2.

For område II gælder:

Den på lokalplantegning nr. 3 viste bevaringsværdige bebyggelse må ikke ændres uden Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse, medmindre ændringerne udføres svarende til og i overensstemmelse med bygningens oprindelige udformning, materialer mv.

Stk. 3.

Ny bebyggelse, jf. § 5, stk. 2 b) skal udføres således, at der efter Teknik- og Miljøforvaltningens skøn tilvejebringes en god helhedsvirkning i forhold til området.

§ 7. Ubebyggede arealer

Stk. 1.

Bevaringsværdig beplantning, der skal indgå i områdets fremtidige grønne struktur, fremgår af tegning nr. 4.

Bevaringsværdige træer må ikke fældes eller beskæres uden Teknik- og Miljøforvaltningens særlige tilladelse.

b) Et område med værdifulde træer og karaktergivende beplantning - på tegning 4 markeret med stiplede sort kontur - kan midlertidigt anvendes som arbejdspladsområde i forbindelse med anlæg af Cityringen under forudsætning af, at randbeplantningen nærmest Vasbygade bevares, og at beplantningen i øvrigt reetableres.

c) Der fastlægges 3 kulturområder i princippet som vist på tegning nr. 4:

I. Byrummet i "Den gule by" med den centrale plads og haveanlæggene mellem bygningsstokkene - vist med lodret skravering.

II. Området med skydebroen vest for Vognværkstedet - vist med skrå skravering

III. Otto Busses Vejs forløb mellem kontor- og magasinbygningen og godsbane-

gårdens remise - vist med ternet skravering.

De tre områder må med hensyn til indretning og beplantning ikke ændres uden Teknik- og Miljøforvaltningens tilladelse.

Kommentar

Teknik- og Miljøforvaltningen stiller ikke særlige krav om vedligeholdelse af bevaringsværdige træer. Forvaltningen kan give dispensation med tilladelse til at beskære store træer, der giver skyggegener, og til at fælde, hvis træerne giver anledning til bygningskader.

For træer i åbne, eventuelt græsbevoksede muldbede er minimumskravet til bedets størrelse 10 m², herunder 2,5 m² åbent muld- eller grusbed omkring stammen. For træer i lukkede befæstelser, herunder parkerings- og fodgængerarealer samt cykelstier, skal der som minimum være 15 m² rodvenligt bærelag pr. træ, herunder 2,5 m² muld- eller grusbed omkring stammen. For samtlige træer gælder, at jorden i bedet bør være løsnet i minimum 1,5 m's dybde. Der må principielt ikke foretages byggeri, anlæg, terrænregulering eller udgravning inden for træers drypzoner.

Ved plantning af træer oven på underjordiske anlæg eller på dæk skal der etableres et plantehul med minimum 15 m³ vækzone i mindst 1 m og maksimalt 1,5 m dybde, opbygget med 0,6 m muldlag og 0,4 - 0,9 m råjord. Øvrig beplantning på dæk kræver 0,5 m muldlag. I forbindelse med byggeri skal der indsendes en redegørelse om beskyttelse af eksisterende beplantning og træer i byggeperioden til godkendelse af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Fremtidig udnyttelse af grunden må ikke forudsætte fjernelse eller beskadigelse af de træer og den beplantning, der er registreret, og der skal tages udstrakt hensyn til væksterne i den videre projektering.

Stk. 2.

For område IA gælder særligt:

- a) Ubebyggede arealer skal henligge uindhegnede. Dog må risikobetonede anlæg hegnes.
- b) Friarealer skal indrettes således, at der tilføres landskabsarkitektoniske kvaliteter, og således, at de efter Teknik- og Miljøforvaltningens skøn kan rumme varierede funktioner. Arealerne skal desuden indrettes således, at der skabes visuelle og fysiske sammenhænge inden for området og mellem området og omgivelserne.
- c) Parkeringsdækning skal være i størrelsesordenen 80 parkeringspladser. Parkering må indrettes på terræn.
- d) Parkeringsarealer skal indrettes med beplantede zoner som f. eks. træbeplantning.
- e) Cykelparkering skal indrettes svarende til 2 pladser pr. 100 m² kontoretageareal og 1 plads pr 200 m² værkstedsareal. Mindst halvdel af pladserne skal være overdækkede.
- f) Ubebyggede arealer og parkeringsanlæg skal efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere bestemmelse indgå i fællesanlæg.
- g) Belysning, beplantning og inventar i øvrigt på vej- og stiarealer skal udformes på en måde, der efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse medvirker

§ 7. Ubebyggede arealer

- til at give området en kvalitativ, bymæssig og helhedspræget fremtræden.
- h) Radiomaster til metroens drift, i op til 30 meters højde, må placeres inden for CMC-området efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse.
 - i) Billboards på stativ kan opsættes i området efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse.

§ 8. Ledningsforhold

Der forudsættes indgået fornødne aftaler mellem de pågældende arealejere og ledningsejere om sikring af ledninger.

Kommentar

Det skal nærmere aftales med ejere af ledninger og arealer, hvordan ledningsføringer skal indpasses i relation til veje, stier, grønne områder, bebyggelse og jernbane.

§ 9. Foranstaltninger mod forureninggener

Stk. 1.

Bebyggelse og ubebyggede arealer skal efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse i overensstemmelse med myndighedernes krav placeres, anvendes, udføres og indrettes således, at beboere og brugere beskyttes mod forurening fra virksomheder i og uden for området.

Kommentar

Der henvises til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 "Ekstern støj fra virksomheder" med tillæg juli 2007.

Stk. 2.

Bebyggelse og primære opholdsarealer skal efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse i overensstemmelse med myndighedernes krav placeres, jf. dog § 5, stk. 1, pkt. b), udføres og indrettes således, at beboere og brugere i fornødent omfang beskyttes mod støj og anden forurening fra vej og jernbane. Det indendørs støjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv, undervisning og lignende må ikke overstige 35 dB(A).

Kommentar

I henhold til bygningslovgivningen må det indendørs støjniveau i beboelsesrum mod vej og jernbane ikke overstige 30dB(A), der er det gennemsnitlige støjniveau over hele døgnet.

Der henvises til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner".

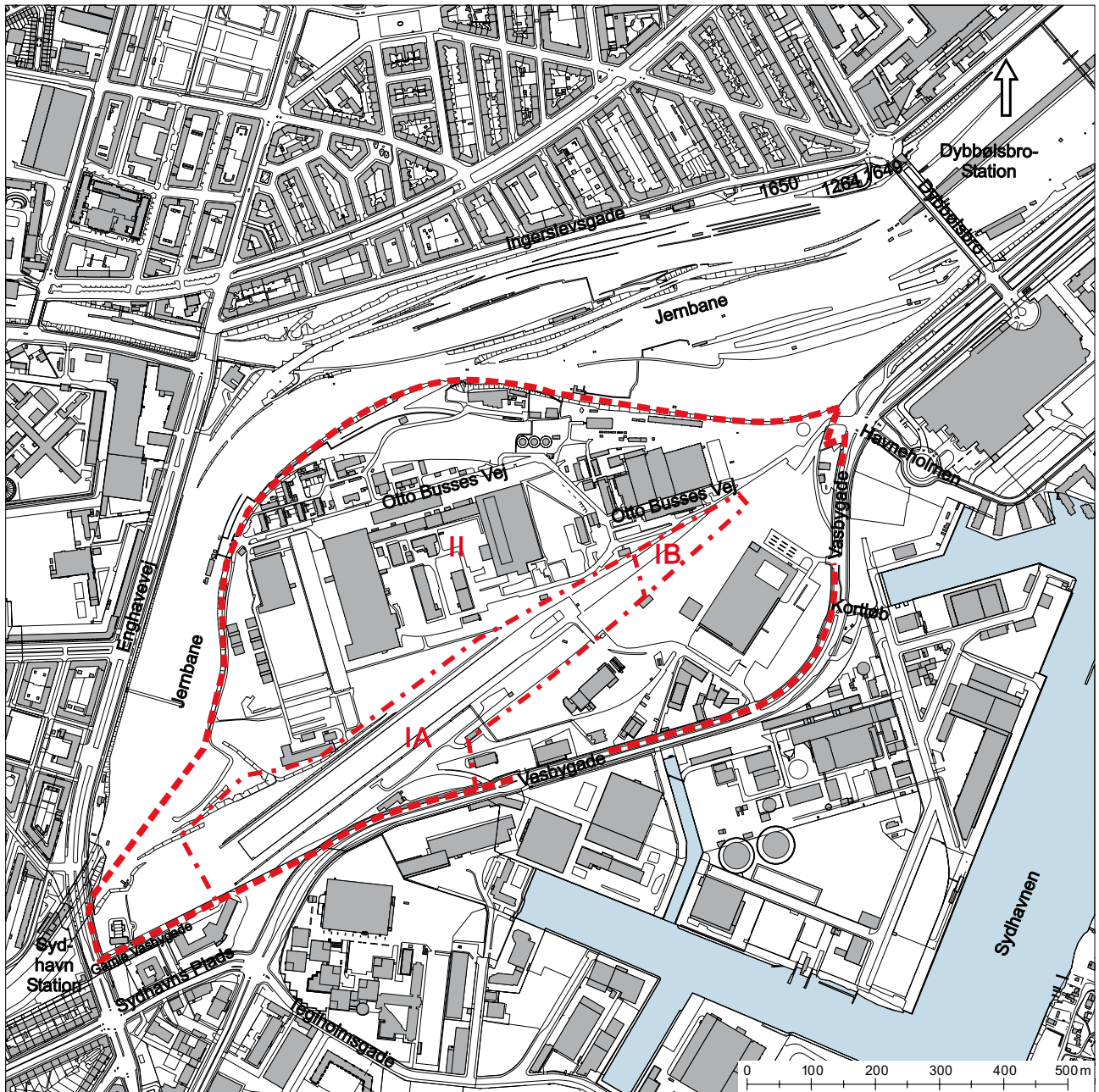
Miljøstyrelsen har udgivet en ny vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje", hvor der anvendes en ny beregningsmodel. Kommunen overvejer at implementere denne nye vejledning, og der vil i givet fald ske konsekvensrettelser af bestemmelserne i forbindelse med den endelige vedtagelse.

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

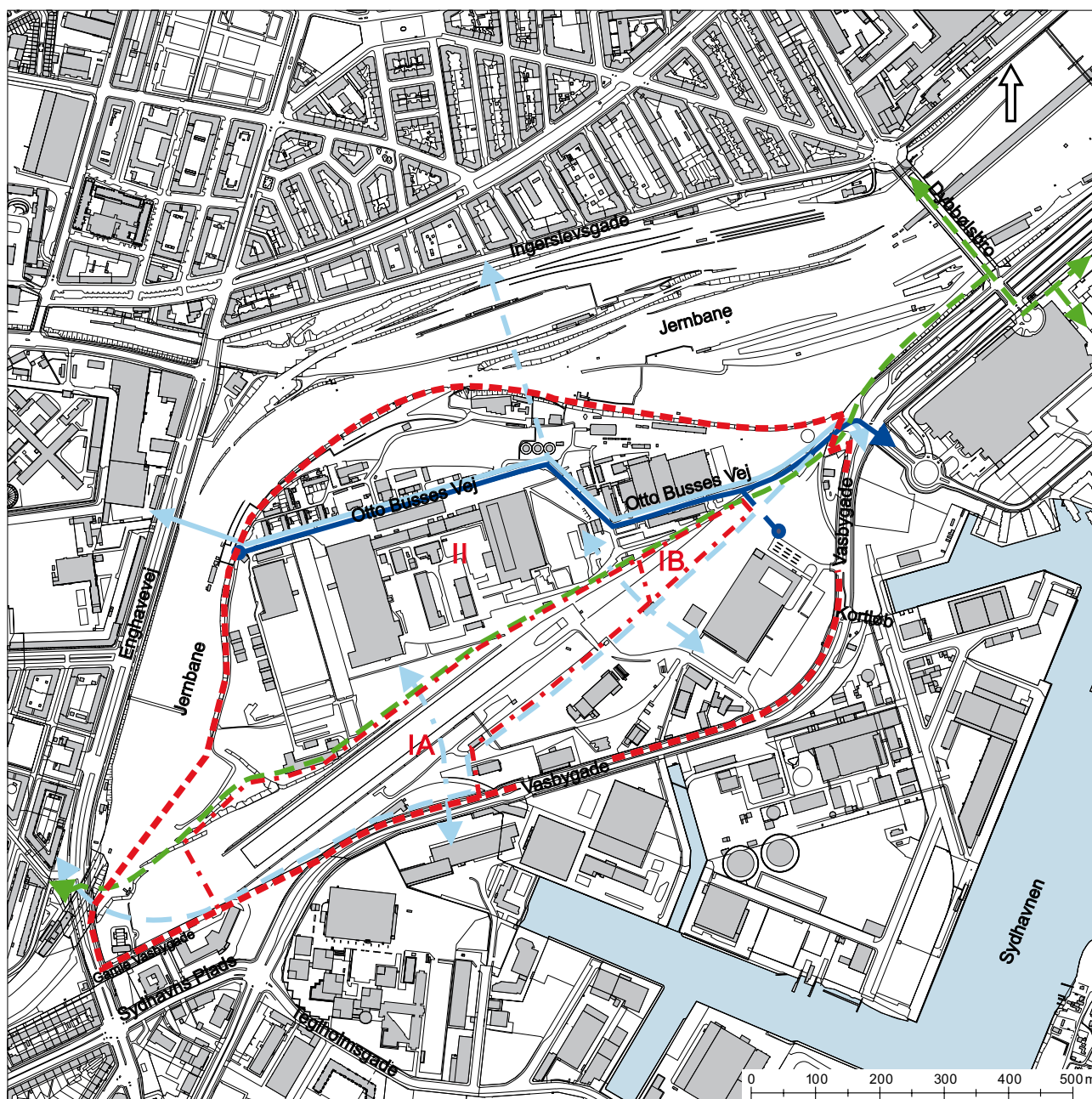
Lokalplanen hindrer ikke, at eksisterende bebyggelse og dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelse som anvendelse ikke strider mod forbehold taget i givne byggetilladelser og i øvrigt er lovlig.

Kommentarer af generel karakter

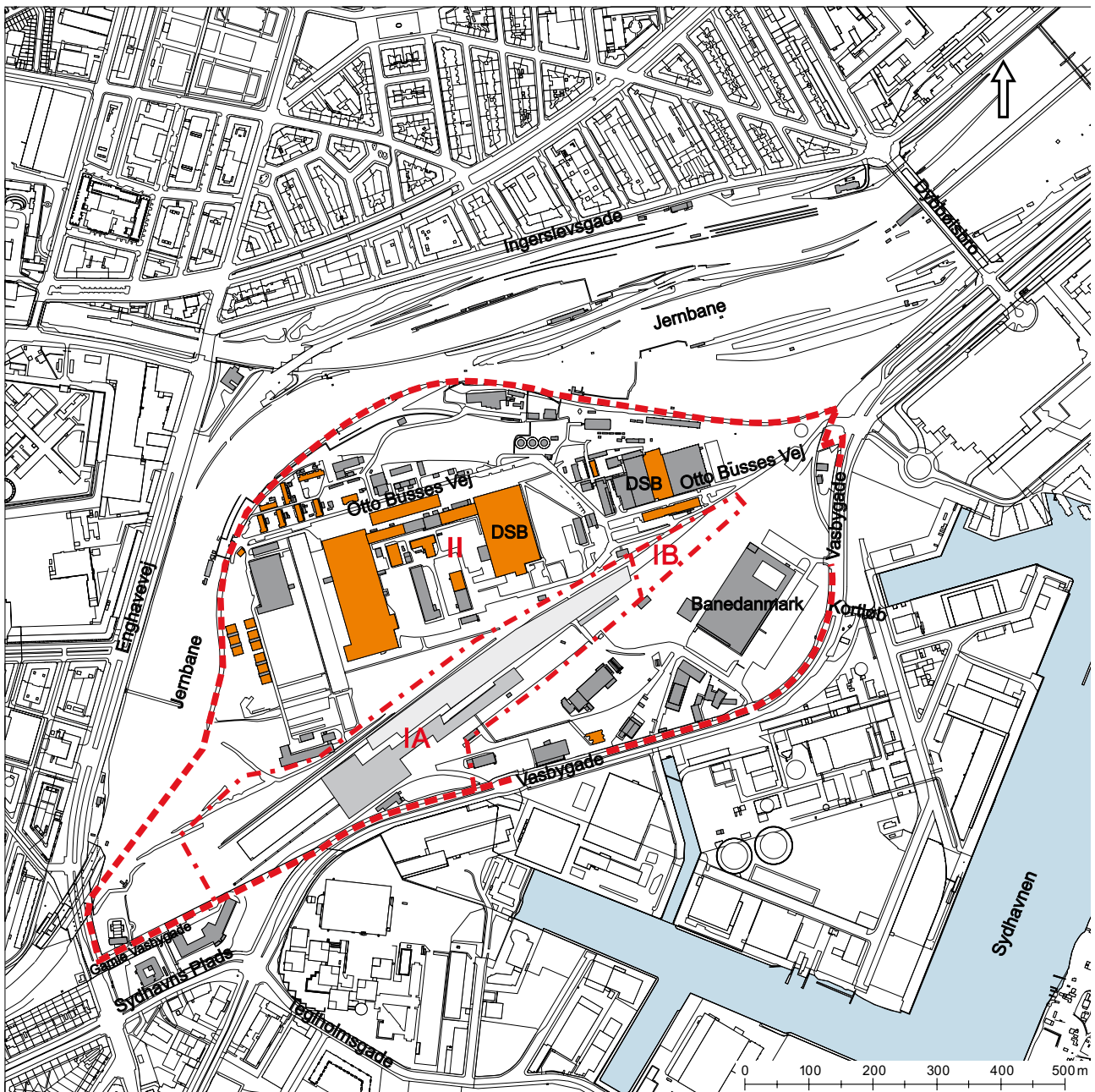
- a) På tidspunktet for lokalplanens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovbekendtgørelse nr. 813 af 21. juni 2007.
- b) Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret for overtrædelse af bestemmelserne i lokalplanen.
- c) I henhold til planlovens § 19, stk. 1, kan der dispenseres fra bestemmelser i en lokalplan, hvis dispensation ikke er i strid med principperne i planen. Dispensation meddeles af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.
- d) Ifølge *lov om skove (bekendtgørelse nr. 793 af 21. juni 2007)* er alle offentlige skove fredskov. På området nord for Vasbygade findes to mindre skovbevoksninger, der er omfattet af bestemmelserne for fredskov. Ved etablering af CMC skal der søges om ophævelse af fredskovpligten hos Skov- og Naturstyrelsen.
- e) Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til museumslovens § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Opmærksomheden henledes på, at Københavns Bymuseum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid, inden et jordarbejde påbegyndes således, at en forundersøgelse kan iværksættes med henblik på at imødegå påbud om midlertidig standsning af arbejdet.
- f) Bygge- og anlægsaktiviteter på forurenede arealer kræver tilladelse fra Teknik- og Miljøforvaltningen ved Center for Miljø. Håndtering af jord og grundvand i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Center for Miljø's anvisninger og tilladelse. Disse kan hentes på Center for Miljø's hjemmeside www.miljoe.kk.dk eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00. Permanent dræning af grundvand tillades ikke i Københavns Kommune.
- g) Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald.



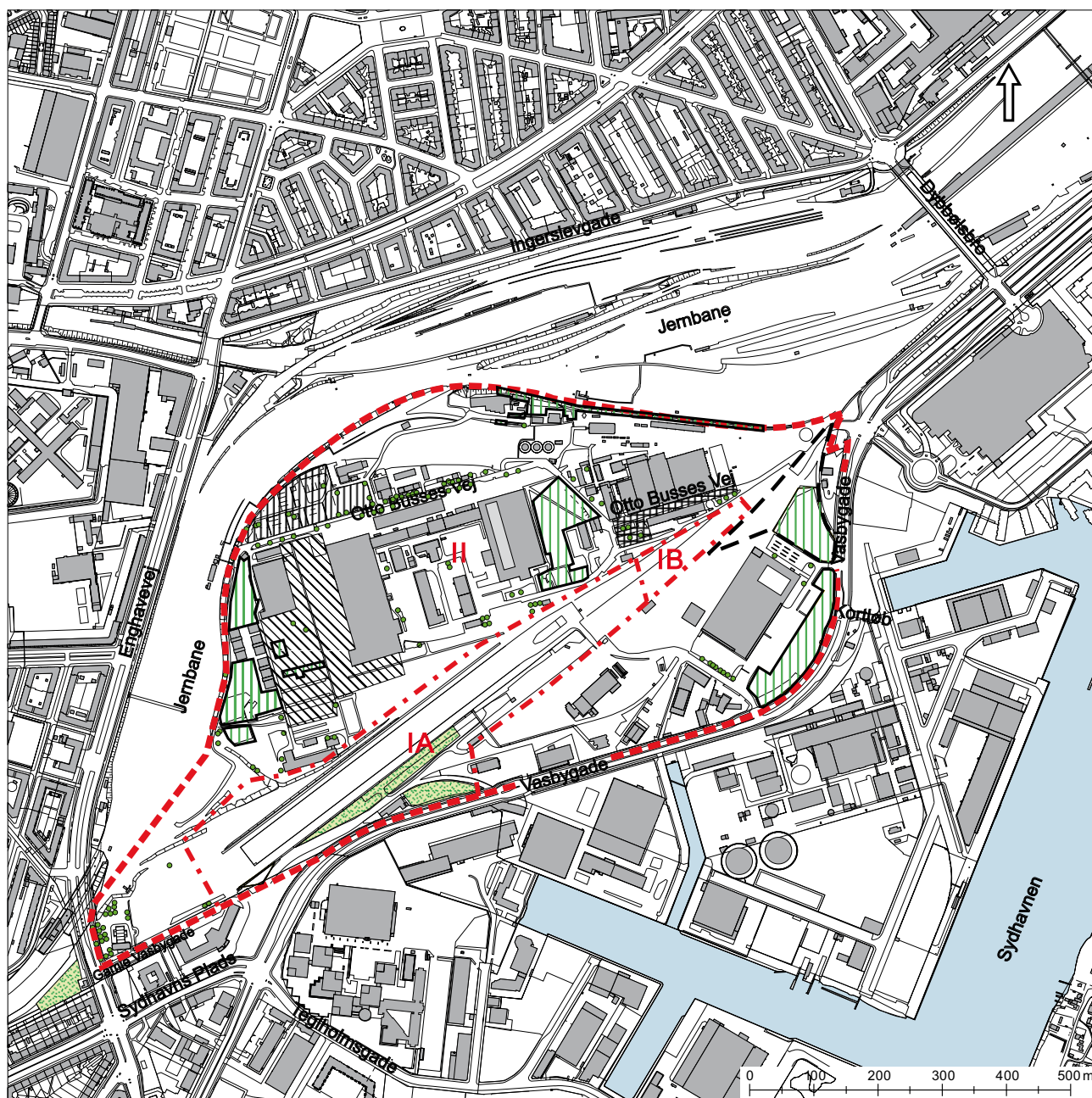
- Lokalplangrænse
- · - · - Grænse mellem underområder



- - - - - 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



- - - - - Lokalplangrænse
- · - · - Grænse mellem underområder
- Bevaringsværdig bebyggelse
- Øvrige eksisterende bebyggelse
- Byggefelt for CMC bygning
- Mulig overdækning af areal til depotspor



- Lokalplangrænse
- Grænse mellem underområder
- Værdifulde træer og karaktergivende beplantning
- Bevaringsværdige træer
- Fredskov
- Midlertidigt arbejdsareal for Metro

Byrum

- "Den Gule By"
- "Skydebroen"
- "Otto Busses Vej"

Kommuneplan 2005

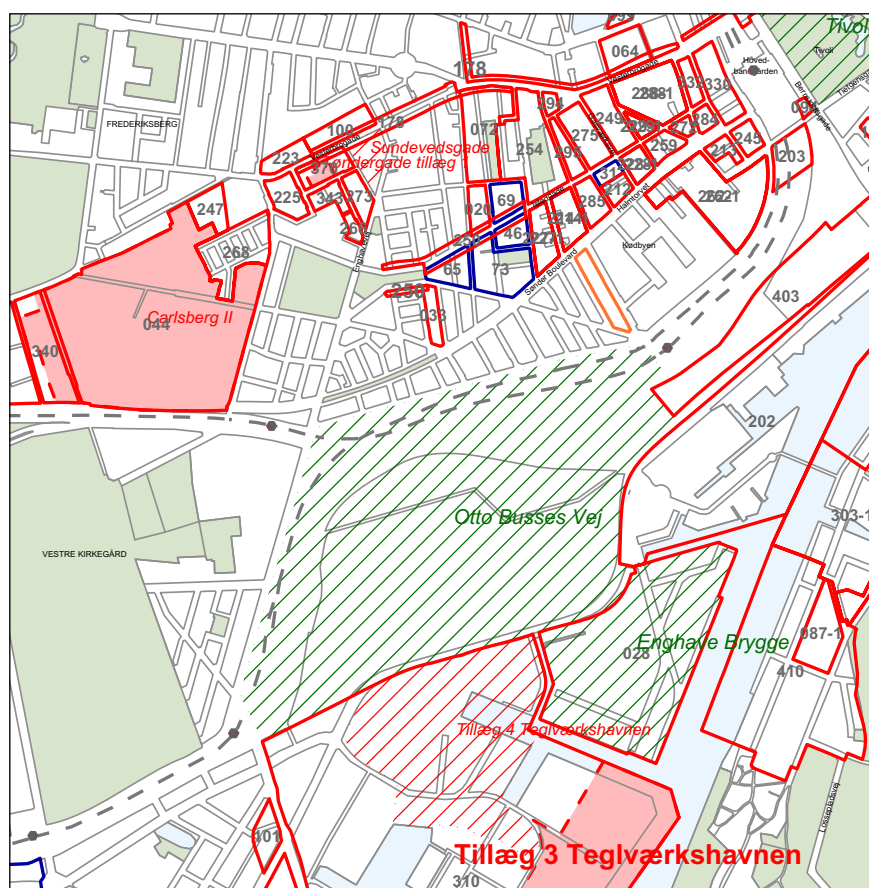
I Kommuneplan 2005 har baneterrænet status af område til tekniske anlæg – et T1-område, der må anvendes til oplagspladser og kollektiv trafik anlæg. Området er samtidig udpeget til byudvikling på længere sigt, idet området er fastlagt som "perspektivområde", hvor omdannelse først kan ske efter 2017.

Den sydlige del af lokalplan "Rigsarkivet" er i Kommuneplan 2005 ligesom områder ved Frederiksholmsløbet syd for Vasbygade fastlagt til byudvikling i 2. halvdel af perioden, dvs. 2012-17. I et tillæg til kommuneplanen fra 2007 er områderne ved Frederiksholmsløbet / Enghave Brygge rykket frem til 1. halvdel af planperioden

Gældende lokalplaner

20 lokalplaner på Indre Vesterbro: Indre Vesterbro blev med Handlingsplanen i 1991 udpeget som et samlet byfornyelsesområde. Handlingsplanen omfattede 23 karreer på Indre Vesterbro i området mellem Vesterbrogade, Hovedbanegården, Tietgensgade, Kvægtorvsgade, Halmtorvet/Sdr. Boulevard og Dannebrogsgade. Desuden indgik Brune Kødby i planarbejdet.

Erfaringerne fra Nørrebro førte til, at byfornyelsen på Indre Vesterbro skete efter andre principper. I stedet for kun at fokusere på dårlige fysiske rammer valgte man at se på kvarteret som helhed med fokus på både fysiske og sociale problemer. Beboerne blev inddraget i processen, og et Vesterbros Byfornyelsescenter blev etableret i Valdemarsgade.



Efter færdiggørelse af byfornyelsen er antallet af boliger faldet fra knap 4.000 til ca. 3.750 - mest pga. sammenlægninger. Den trafikerede gade Halmtorvet er omdannet til et rekreativt bystrøg, og Brune Kødbý til et kultur- og idrætscenter for både kvarteret og byen.

Lokalplan nr. 28 "H.C. Ørstedværket": Området er omfattet af lokalplan nr. 028, der fastlægger området som et industriområde. Der forventes fremlagt et startredegyrelse for en ny lokalplan i efteråret 2008 med boliger hhv. langs havnefronten og Frederiksholmsløbet. Samtidig skabes der nye forbindelser til de omkringliggende udviklingsområder.

Lokalplan nr. 202 "Fisketorvet": Lokalplanens formål er at fastlægge en fornyelse af området og udnytte den centrale og attraktive beliggenhed med opførelse af bebyggelse af erhverv, butikscener og boliger. Samtidig sikrer lokalplanen kajarealer langs Kalvebrød Brygge som opholdsarealer og offentligt tilgængelig promenade.

Lokalplan nr. 310-1&2 "Teglværkshavnen": Lokalplanen fastlægger et nyt integreret byområde med boliger, serviceerhverv og infrastrukturelle fællesanlæg samt forbindelse mellem Tegllholmen og Sluseholmen. Desuden rekreative elementer i form af en grøn kile og havnepromenader for at sikre sammenhæng til de eksisterende boligområder i Kongens Enghave. Et tillæg 3 forventes endeligt vedtaget i efteråret 2008. Parallelt herved forventes der fremlagt et forslag til et tillæg 4.

Lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet": Området fastlægger et overordnet landskabeligt grønt strøg som hovedstruktur, hvorunder der indrettes parkering, arkiver mv. Lokalplanen omdanner området til et attraktivt integreret byområde med funktioner som offentlige formål i form af Rigsarkivet og Landsarkivet for Sjælland med tilhørende magasinbygninger, serviceerhverv, herunder hotel, konferencecenter, administration mv. og evt. boliger.

Lokalplan nr. XX "Carlsberg": Der er vedtaget et forslag til en ny lokalplan "Carlsberg II", der erstatter lokalplan nr. 44. Lokalplanforslaget omdanner industriområdet til et tæt og levende bykvarter, hvor der lægges særlig vægt på bæredygtighed, byrum og byliv samt bevaring og genbrug af kulturarven og områdets øvrige eksisterende herlighedsværdier. Lokalplanforslaget er en rammelokalplan, der fastlægger det meste af området til et C2*-område med blandede boliger og serviceerhverv. Lokalplanen muliggør også Enghave Stations flytning samt en bydelsgade med bro over baneterænet.

Miljøvurdering

Lokalplanen anses ikke at medføre behov for at foretage en miljøvurdering af planen i henhold til lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer: Områdets karakter forbliver jernbaneformål, og omgivelserne påvirkes ikke væsentligt af

ændringer fra containerterminal til klargøringscenter. Hele projektet for Cityringen er imidlertid vurderet i henhold til VVM-bekendtgørelsen (Vurdering af et anlægs virkning på Miljøet). Cityringen er et ca. 15,5 km langt tunnelanlæg, der løber i den københavnske og frederiksbergske undergrund i ca. 25-30 m dybde. Tunnellen kommer kun op til overfladen ved CMC ved Vasbygade.

Anlægget af Cityringen medfører store udgravninger ved stationer og nødsakatte. Dette medfører transport fra byggepladserne af afgraved materiale (muck) og transport til pladserne af byggematerialer. Desuden skal muck transporteres bort fra de tre tunnelarbejdspladser ved Sortedams Sø, i Nørrebroparken og ved CMC.

Anlægsarbejderne vil påvirke naboer til byggepladserne, dels i form af støj og vibrationer, dels ved vanskeligere adgangsforhold og forringede rekreative forhold.

I afgrænsningen af byggepladsen for CMC vil der blive taget udstrakt hensyn til områdets karakterdannende træer.

Støj fra anlægsarbejderne er pga. de nødvendige, store maskiner uundgåeligt. Selv med støjdæmpende tiltag, fx støjskærme, vil det i perioder ikke være muligt at overholde myndighedernes grænseværdier for støj fra anlægsarbejder.

De samme maskiner, der støjer, udsender også vibrationer. Anlæg af CMC vil medføre, at vejledende grænseværdier for bygningskader og vibrationskomfort for mennesker i perioder kan blive overskredet.

Tilladelse i henhold til anden lovgivning

Ifølge *lov om skove (bekendtgørelse nr.793 af 21. juni 2007)* er alle offentlige skove fredskov. På området nord for Vasbygade findes to mindre skovbevoksninger, der er omfattet af bestemmelserne for fredskov. Ved etablering af CMC skal der søges om ophævelse af fredskovpligten hos Skov- og Naturstyrelsen. Arbejder, der forudsætter udgravning af grund, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til *lov om museer mv. § 26 (beskyttelse af faste fortidsminder)*. Opmærksomheden henledes på, at Københavns Bymuseum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid, forinden et jordarbejde påbegyndes, således at behovet for en forundersøgelse eller et arkæologisk tilsyn kan vurderes med henblik på at imødegå påbud om midlertidig standsning af arbejdet.

Metroselskabet har i tæt samarbejde med Bymuseet været i gang i 1-2 år med planlægningen af de arkæologiske undersøgelser for hele anlægget. De første indledende undersøgelser i marken er gennemført. Der er ingen forventning om fund på CMC-området.



Lokalplan

En lokalplan er en detaljeret plan, der bestemmer, hvad der kan ske i et område. Planen kan indeholde bestemmelser om anvendelse, vejforhold, bebyggelsens omfang, placering og udformning, evt. bevaring af bebyggelse, friarealer og parkering m.v.

Kommunen har ret og ofte pligt til at udarbejde en lokalplan. Kommunen skal således ifølge planloven tilvejebringe en lokalplan, inden der eksempelvis kan gennemføres bl.a. større bygge- og anlægsarbejder.

Lokalplanen kan ændres eller suppleres med en ny lokalplan – eventuelt i form af et lokalplantillæg.

Lokalplaner skal sikre en sammenhæng i den kommunale planlægning samt borgernes indsigt og indflydelse på planlægningen. Lokalplanforslaget skal derfor offentliggøres således, at alle interesserede har mulighed for at tage stilling og komme med bemærkninger, inden Borgerrepræsentationen vedtager den endelige plan.

Lokalplanforslagets retsvirkninger

Ejendomme, der er omfattet af lokalplanforslaget, må ikke ændres, bebygges eller ændre anvendelse i perioden, fra lokalplanforslaget er offentliggjort, til den endelige lokalplan er vedtaget og bekendtgjort. Forbudet gælder dog højst ét år.

Når fristen for at komme med bemærkninger til lokalplanforslaget er udløbet, og ingen statslig myndighed har modsat sig, at lokalplanen vedtages endeligt, kan kommunen tillade ejendommene bebygget eller anvendt som beskrevet i lokalplanforslaget. En sådan tilladelse forudsætter, at det, der gives tilladelse til, er i overensstemmelse med kommuneplanen og lokalplanforslaget.

Lokalplanens endelige retsvirkninger

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget den endelige lokalplan, og den er bekendtgjort, må der ikke foretages ændringer på de ejendomme, der er omfattet af planen, i strid med lokalplanens bestemmelser. Den eksisterende lovlige bebyggelse kan blive liggende og anvendelsen fortsætte som hidtil. Lokalplanens bestemmelser vil kun gælde, hvis ejeren ønsker gennemført ændringer på ejendommen.



Offentlighedsperiode

Københavns Borgerrepræsentation har den 2. oktober 2008 besluttet at offentliggøre et forslag til lokalplan "Otto Busses Vej".

Offentlighedsperioden løber fra den 15. oktober til den 15. december 2008.

Enhver har ret til at komme med indsigelser, ændringsforslag eller bemærkninger til planforslaget.

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



Plancher

Der vil fra den 15. oktober til den 15. december 2008 være opstillet plancher, der illustrerer lokalplanforslagets indhold. Plancherne er placeret i Vesterbro Bibliotek, Lyrskovsgade 4, 1758 København V, og Sydhavns Bibliotek, Wagnersvej 19, 2450 København SV.



Borgermøde

Der vil blive afholdt et borgermøde om planforslaget i Kulturstaldene, Onkel Dannys Plads 1 - 9 (tidl. Halmtorvet 13 A - E) 1758 København V.

Mødet foregår den 18. november 2008 kl. 19.00-21.00.



Debatforum

På Center for Bydesigns hjemmeside

www.kk.dk/lokalplanforslag har du mulighed for at komme med din mening i debatforum eller sende en indsigelse.



Adresse

Indsigelser mod eller ændringsforslag og bemærkninger til lokalplanforslaget kan endvidere sendes til:

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Bydesign

Njalsgade 13

Postboks 447

1505 København V

e-mail: bydesign@tmf.kk.dk

tlf: 3366 1290

Sidste frist for indlevering af indsigelser og/eller ændringsforslag er den 15. decembe 2008.