

# CITYRINGEN FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG MED VVM-REDEGØRELSE



- Vedtaget af Borgerrepræsentationen den 11. juni 2008
- Fremlagt for offentligheden i perioden mellem den 1. juli 2008 og den 1. oktober 2008
- Forslag til kommuneplantillæg med miljøvurdering (VVM-redegørelse) af anlæg og drift af Cityringen

**Kommuneplantillæg**

Kommuneplanen indeholder en hovedstruktur for den fysiske udvikling i kommunen, herunder for placering og udbygning af større anlæg som baner.

Kommuneplanen fastlægger desuden rammer for, hvad lokalplaner for de enkelte områder i byen kan indeholde. Rammerne fastlægger retningslinier for bestemmelser i lokalplaner om områders anvendelse, bebyggelsens art, højde, udnyttelse m.v.

Kommuneplanen revideres normalt hvert fjerde år, men kan ændres i den mellemliggende periode, f.eks. hvis kommunen ønsker at fremme et større anlæg, som ikke er i overensstemmelse med den gældende kommuneplan. Dette kan ske med et kommuneplantillæg.

**Hvad er VVM og miljøvurdering af planen?**

**VVM:** Større enkeltanlæg, herunder også baner, som må antages at påvirke miljøet i væsentlig grad, forudsætter at der vedtages et kommuneplantillæg, som ud over den normale redegørelse for planens forudsætninger tillige skal indeholde en Vurdering af anlæggets Virkning på Miljøet, (VVM-redegørelse). Dette fremgår af planlovens § 11 g og Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1335 af 6. december 2006 om VVM.

**Miljøvurdering:** Efter Lov nr. 316 af 5. maj 2004 om miljøvurdering af planer og programmer skal kommunen gennemføre en miljøvurdering af en plan, hvis planen antages at få væsentlig indflydelse på miljøet. Som hovedregel er planer, der fastlægger rammer for anlægsprojekter omfattet af krav om miljøvurdering.

**Et kommuneplantillægs retsvirkninger  
Planlovens § 12, stk. 2 og 3**

En endelig kommuneplan eller et endeligt kommuneplantillæg medfører, at kommunen indenfor byzoner kan modsætte sig udstykning og bebyggelse, som er i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelse.

Kommunen kan endvidere indenfor byzoner modsætte sig opførelse af bebyggelse eller ændret anvendelse af bebyggelse eller ubebyggede arealer, når bebyggelsen eller anvendelsen er i strid med bestemmelser i kommuneplanens rammedel.

Forbuddene kan dog ikke nedlægges, når det pågældende område er omfattet af en lokalplan eller byplanvedtægt. Forbud begrundet med uoverensstemmelse med kommuneplanens rammedel kan endvidere ikke nedlægges, hvor området i kommuneplanen er udlagt til offentlige formål.

**Offentlighedsperiode**

I offentlighedsperioden, som fremgår af bagsiden, har alle ret til at komme med ændringsforslag, indsigelser eller bemærkninger til forslaget.  
Alle skriftlige henvendelser om forslaget vil indgå i den videre behandling.

**Orientering om planforslaget**

I det følgende redegøres for baggrunden og forudsætningerne for forslaget til kommuneplantillæg for Cityringen. Selve miljøvurderingen, der er fælles for Københavns og Frederiksberg Kommuner, er udarbejdet som et særskilt hæfte, der hører til kommuneplantillægget.

**Formål, baggrund og indhold**

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har aftalt at anlægge og finansiere en underjordisk ringbane, Cityringen, under den tætteste del af København og Frederiksberg. Folketinget vedtog efterfølgende i juni 2007 Lov om en Cityring og Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I lovene fastlægges blandt andet linjeføring og stationsplaceringer, samt finansieringen af projektet.

Loven blev vedtaget på basis af et omfattende udredningsarbejde, som var gennemført af staten, de to kommuner samt Hovedstadens Udviklingsråd (HUR).

Projektet for Cityringen skal vurderes i henhold til VVM-bekendtgørelsen (VVM: Vurdering af Virkning på Miljøet), mens de to kommuneplantillæg for projektet skal vurderes i henhold til bestemmelserne i loven om miljøvurdering af planer og programmer.

Efter VVM-bekendtgørelsen skal myndighederne foretage en vurdering af et projekts indvirkning på miljøet. Det gøres ved udarbejdelse og offentliggørelse af en VVM – redegørelse med beskrivelse af det pågældende projekts påvirkning af miljøet, hvor miljøbegrebet skal forstås ganske bredt. Det vil sige projektets virkning på mennesker, miljøet (luft, jord, vand, dyr og planter mv.). Projektets indvirkning på kulturarv og byens landskab og evt. miljøafledte socioøkonomiske virkninger skal også vurderes. VVM redegørelsen skal indeholde en oversigt over de væsentligste undersøgte alternativer og de vigtigste grunde til deres fravalg, samt en beskrivelse af konsekvenserne af, hvis anlægget ikke gennemføres - det såkaldte 0-alternativ. VVM – redegørelsen er en del af det tilhørende kommuneplantillæg og skal koordineres med udarbejdelsen af andre relevante miljøtilladelser og godkendelser.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer har til formål at fremme en bæredygtig udvikling og sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau. Dette sikres bl.a. ved at integrere miljøhensyn i udarbejdelse og vedtagelse af planer og programmer, som kan påvirke miljøet væsentligt.

Der er en stor grad af overlap mellem de to sæt miljøvurderingsregler: De særlige krav, der er indeholdt i loven om miljøvurdering af planer og programmer, som ikke findes i VVM-bekendtgørelsen, omhandler væsentligst beskrivelse af planens/programmets formål, og forbindelsen til andre relevante planer samt foranstaltninger vedrørende overvågning. Desuden er der krav om høring af andre myndigheder, hvis områder kan blive berørt af planen/programmet - både i idefasen og inden der træffes endelig afgørelse om planen/programmet.

Ved endelig vedtagelse af planen eller programmet, skal miljømyndigheden udarbejde en sammenfattende redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, og hvordan udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning. Desuden skal der redegøres for, hvorfor den vedtagne plan er valgt sammenholdt med de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen.

Kommunerne har siden vedtagelsen af loven om Cityringen i tæt samarbejde med Metroselskabet udarbejdet et fælles forslag til en VVM-redegørelse for Cityringen. Da kommuneplantillæggene for projektet er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer, har arbejdet været tilrettelagt således, at kravene i lov om miljøvurdering af planer og programmer også tilgodeses i VVM-redegørelsen. Kommunerne udarbejder hver for sig forslag til kommuneplantillæg, med VVM-redegørelsen som bilag.

I løbet af sensommeren 2007 gennemførtes en indledende høring, hvor borgerne kunne komme med ideer og forslag til, hvilke miljøforhold og undersøgelser, der bør indgå i miljøvurderingen og kommuneplantillægget. Høringsperioden blev afsluttet med udarbejdelsen af en hvidbog, som sammenfattede høringsresultatet.

Efterfølgende har Københavns og Frederiksberg kommuner i tæt samarbejde med Metroselskabet undersøgt, analyseret og beregnet de påvirkninger af miljøet, som et stort anlægsarbejde som Cityringen medfører. Resultaterne af dette arbejde er rapporteret i VVM-redegørelsen. Redegørelsen indeholder et ikke-teknisk resumé samt en efterfølgende teknisk redegørelse. Transportministeriet har løbende fulgt fremdriften i arbejdet.

Ideen om en egentlig Cityring blev første gang offentliggjort i 1997-1999 under arbejdet med det såkaldte "Projekt Basisnet". Projektet, var en grundig analyse af behovet for udbygning af de højklassede kollektive trafikforbindelser i hovedstadsområdet, det såkaldte "Basisnet". For en uddybning henvises til kapitel 5 i VVM-redegørelsen om undersøgte alternativer.

## Udredning om Metro

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune aftalte i forbindelse med forhandlingerne om kommunernes økonomi for 2002 at se nærmere på en videreudvikling af Metroen. Det blev aftalt at igangsætte et udredningsarbejde om mulighederne for at etablere en Cityring som Metro-løsning i København og på Frederiksberg. Arbejdet blev afsluttet i maj 2005 med fremlæggelsen af en teknisk dokumentationsrapport og en resumérapport.

Udredningsarbejdet blev gennemført i et samarbejde mellem Transportministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og (det nu nedlagte) Hovedstadens Udviklingsråd. Ørestadsselskabet (nu Metroselskabet) stod for den tekniske bistand. I forløbet med udredningen blev der afholdt møder med mange forskellige interessenter, der gav vigtige input til udformningen af projektet.

Det tekniske udgangspunkt for udredningen var "mere af samme slags" forstået på den måde, at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende Metro, bl.a. stationstype og togstørrelse, er genbrugt, ligesom erfaringerne fra de allerede etablerede Metroetaper er nyttiggjort.

### Aftale om en Cityring

Den 2. december 2005 indgik regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en principaftale om udbygningen af Cityringen, og regeringen og et flertal af de øvrige politiske partier på Christiansborg indgik den 2. februar 2006 tillige forlig herom.

Aftalen om Cityringen indeholder også udvikling af et nyt byområde i Nordhavnen og etablering af en forbindelsesvej mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen. Sammen med Cityringen vil det over de næste år betyde en ny udvikling af hovedstaden, som skal være et attraktivt sted for borgere og virksomheder.

Cityringen får en linjeføring, der dækker City, brokvartererne og Frederiksberg. Cityringen skal anlægges med 17 stationer som placeres således:

- **I City:** v/Rådhuspladsen, v/Christiansborg, Kongens Nytorv Station, v/Frederiks Kirke (Marmorkirken)
- **Østerbro:** Østerport Station, v/Trianglen, v/Poul Henningsens Plads, v/Vibenshus Runddel
- **Nørrebro:** v/Rådmandsmarken, Nørrebro Station, v/Nørrebros Runddel, v/Landsarkivet
- **Frederiksberg:** v/Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, v/ Platanvej
- **Vesterbro:** v/Enghave Plads, Københavns Hovedbanegård.

Endvidere anlægges ca. 20 nødsakke i linjeføringen, og på baneterrænet ved Vasbygade anlægges Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC).

Med Cityringen vil der blive etableret et sammenhængende kollektivt transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed.

Cityringen vil betyde, at 85 % af alle indbyggere og arbejds- og studiepladser i de indre bydele vil have mindre end 600 meters luftlinjeafstand til en Metro- eller S-togsstation. Uden en Cityring vil den tilsvarende andel være 60 %.

### Lov om en Cityring

Udredningsrapporten samt principaftalen danner baggrund for det lovforslag om en Cityring, som transportministeren fremsatte i Folketinget den 21. februar 2007.

Lov om en Cityring (nr. 552 af 6. juni 2007) bemyndiger transportministeren til bl.a. at udstede nærmere regler, der skal lægges til grund ved varetagelsen af de planlægningsmæssige hensyn, og ministeren fastsætter regler for placering og udformning af Cityringen.

Transportministeren har på den baggrund udstedt to bekendtgørelser om henholdsvis ikrafttræden af loven, samt om placering og udformning af stationer og skakte m.m. Loven trådte i kraft den 10. juni 2007.

Loven med tilhørende bekendtgørelser erstatter bestemmelser i planlægnings- og naturfredningslovgivningen.

Af § 14 fremgår, at de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen alene varetages gennem Cityringsloven.

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

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

Transportministeren foretager i den forbindelse høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune samt Folketingets Trafikudvalg. Ministerens godkendelse træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 1 i g. stk. 4 i lov om planlægning.

### **Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S**

Samtidigt med Lov om en Cityring vedtog Folketinget også Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (nr. 551 af 6. juni 2007).

Baggrunden herfor er også den ovennævnte politiske aftale af 2. februar 2006 om udvidelse af Metroen med en Cityring, hvor der samtidigt aftales en ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S.

Arealudviklingsselskabet I/S har overtaget arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S og alle aktiviteter fra Københavns Havn A/S, der er opløst.

Metroselskabet I/S har overtaget aktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S - bortset fra de udskilte arealudviklingsaktiviteter - og i Frederiksbergbaneselskabet I/S. Samtidig er Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S opløst.

Metroselskabet I/S står for projektering og anlæg af en Cityring som en Metro samt for

drift og vedligehold af den samlede Metro, inkl. de første 3 etaper, der er i drift.

Københavns Kommune ejer 50 pct. af Metroselskabet I/S, staten ejer 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune ejer 8,3 pct.

Arealudviklingselskabet I/S står for arealudvikling på de arealer, som selskabet ejer samt for havnedrift i Københavns Havn. Københavns Kommune ejer 55 pct. og staten ejer 45 pct. af selskabet.

### Fingerplan 2007

Fingerplan 2007 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning - har erstattet en lang række retningslinier fra Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen. Det drejer sig især om overordnede principper for by- og landområdet og retningslinier for lokalisering i byområdet men også retningslinier for trafik anlæg - herunder kollektiv trafik.

Således er regionplanens retningslinie for Cityringen afløst af følgende i Fingerplan 2007 (§ 22):

"Den kommunale planlægning skal respektere følgende mulige, fremtidige overordnede kollektive trafik anlæg:

- a. ...
- b. En Metrocityring (Københavns og Frederiksberg kommuner).
- c. ...."

Af bemærkningerne fremgår om Cityringen:

"Der reserveres areal til en linieføring, som aftalt i trafikforlig mellem staten og Københavns og Frederiksberg Kommuner, og som fremgår af Lov om en Cityring."

### Regional udviklingsplan 2008

Region Hovedstaden har i slutningen af marts 2008 sendt et forslag til en regional udviklingsplan (RUP) med titlen "Danmarks hovedstadsregion - en international storbyregion med høj livskvalitet og vækst" i høring. Det er hensigten, at planen efter sin vedtagelse, der finder sted i løbet af juni 2008, skal udmøntes i en handlingsplan og konkrete initiativer.

Visionen for hovedstadsregionen lyder: Hovedstadsregionen skal være en af de førende europæiske storbyregioner kendetegnet ved en grøn profil, effektiv trafikal infrastruktur, uddannelse til alle, attraktive erhvervsvilkår, mangfoldigt kultur- og fritidsliv og internationalt udsyn - en storbyregion, hvor høj livskvalitet og høj vækst går hånd i hånd.

Udviklingsplanen sætter særligt fokus på tre udvalgte temaer - herunder hovedstadsregionens infrastruktur, hvor trafik og trængsel i de centrale bydele udgør en af hovedudfordringerne. Udbygningen af den kollektive trafik i København og omegnskommunerne i form af mere skinnebåren trafik - letbane, Metro og S-tog er et af forbedringsforslagene på kort sigt.

Kommuneplanlægningen skal ske inden for rammerne af den beskrevne, ønskelige fremtidige udvikling i den regionale udviklingsplan.

**Miljøforhold**

Selve etableringen af betonblandeanlæg for tunnelføring m.v. på de tre tunnelarbejdspladser (Arealet for CMC ved Vasbygade, Sortedams Sø og Nørrebroparken) kræver en tilladelse efter Miljøbeskyttelseslovens kapitel 5. I overensstemmelse med lovkrav skal disse forslag til miljøgodkendelser offentliggøres samtidig med offentliggørelsen af forslaget til kommuneplantillæg.

**Naturfredningsforhold**

I afsnit 6 i VVM-redegørelsen/miljørapporten er beskrevet, hvorledes der vil blive taget højde for, at de naturfredningsmæssige forhold vil blive tilgodeset i forbindelse med arbejderne.

**Byrumsprogrammer**

Sideløbende med udarbejdelsen af miljøredegørelsen er i Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et principprogram for, hvorledes de fremtidige byrum omkring stationerne kan udformes. Der er ikke tale om konkrete forslag, idet disse først vil blive drøftet med offentlighedens medvirken i perioden efter 2011.

Imidlertid vil der med stationernes anlæg blive tale om, at en række funktioner på overfladeområderne skal fastlægges af hensyn til fremdriften i Metroprojektet. Det drejer sig om f.eks. trapper, nødudgange, elevatorskakte m.v.

Der vil derfor i forbindelse med den offentlige fremlæggelse af kommuneplantillægget blive taget højde for, at offentligheden tillige informeres herom.

**Tilladelser i henhold til anden lovgivning**

**Fredskov**

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 om fredskov. Ved etableringen af Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) skal der søges om ophævelse af fredskovpligten hos Skov- og Naturstyrelsen.

**Museumsloven**

Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til lov om museer m.v., § 26 (beskyttelse af faste fortidsminder). Københavns Bymuseum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid, forinden et jordarbejde påbegyndes.



**Planmæssige rammer**

Københavns Kommuneplan 2005 indeholder allerede retningslinier i hovedstrukturen for etableringen af Metroens 4. etape - Cityringen. I overensstemmelse med projekterings- og anlægsloven er formålet med kommuneplantillægget således at implementere den endelige linieføring og stationsplaceringer samt gøre rede for de miljømæssige aspekter herved i miljøredegørelsen.

Endvidere skal rammerne for lokalplanlægningen i kommuneplanen ændres i de områder, der allerede er rammebelagt, og hvor stationsplaceringer ikke er i overensstemmelse hermed.

I Københavns Kommune er ingen af de arealer, der er foreslået for placering af stationer og skakte m.v. omfattet af lokalplaner.

København og Frederiksberg Kommuner udarbejder hvert sit kommuneplantillæg med en fælles VVM-redegørelse ifølge loven om Cityringen samt en fælles miljøvurdering af forslagene til kommuneplantillæg i henhold til loven om miljøvurdering af planer og programmer.

**Indkaldelse af ideer og synspunkter m.v.**

Som en del af VVM- og miljøvurderingsprocessen og udarbejdelsen af forslagene til kommuneplantillæg er gennemført en indledende høring, hvor borgerne kunne komme med ideer og forslag til, hvilke miljøforhold og undersøgelser, der skulle indgå i det videre arbejde.

Henvendelserne vedrørte forhold som kulturminde, arkæologi, fredning, påvirkninger af bygninger, placering af stationer, trafikforhold, byrum og miljøforhold.

I en såkaldt hvidbog er samlet alle idéer og forslag, der blev sendt til både Københavns og Frederiksberg Kommune. Der er foretaget en indledende vurdering, og der er redegjort for, hvordan bemærkningerne vil indgå i det videre arbejde med VVM-redegørelsen.

Frederiksberg Kommunalbestyrelse og Borgerrepræsentationen i København tog henholdsvis den 5. og den 29. november 2007 hvidbogen til efterretning.

**Forslagene til kommuneplantillæg**

De to forslag til kommuneplantillæg muliggør, at Cityringen kan etableres i en boret tunnel med 17 underjordiske, dybtliggende stationer - 3 i Frederiksberg Kommune og 14 i Københavns Kommune.

Den fælles miljøvurdering (VVM-redegørelse samt miljøvurdering af forslagene til kommuneplantillæg) for hele Cityringen er baseret på, hvordan miljøet vil blive påvirket under anlægsarbejderne, og når Cityringen er sat i drift. Der er desuden foretaget en vurdering af eventuelle konsekvenser af ikke at etablere Cityringen, ligesom der er redegjort for undersøgte alternativer.

Der er i miljøvurderingen endvidere taget højde for bestemmelserne i Lov om miljøvurdering af planer og programmer, hvor kommunalbestyrelserne tidligere har truffet beslutning om, at en særskilt miljøvurdering efter denne lov ikke vil blive udarbejdet. VVM-redegørelsen/miljørapporten er udformet med henblik på også at tilgodese kravene i lov om miljøvurdering.

6 af de 14 områder, hvor der skal placeres stationer i Københavns Kommune, er omfattet af rammer for lokalplanlægningen, hvorimod de resterende 8 områder er vejarealer, der som udgangspunkt ikke er rammebelagt. Rammerne for lokalplanlægningen i Københavns Kommune i de 6 områder skal ændres for at muliggøre stationerne som er en anvendelse til tekniske anlæg (T). Der er tale om følgende områder: Område til offentlige formål (O) ved Kongens Nytorv, område til offentlige formål (O) og område til boliger (B) ved Frederiks Kirke (Marmorkirken), område til boliger (B5) ved Jagtvej/Poul Henningsens Plads, område til parkformål (O1) ved Vibenshus Runddel, område til parkformål (O1) ved Nørrebros Runddel og område til offentlige formål (O3) ved Landsarkivet. Der henvises til forslagene til rammeændringer, som er vist på side 12-13.

#### **Lokalplanlægning**

I Københavns Kommune vil der blive udarbejdet en lokalplan for det nye kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) på jernbaneterrænet ved Vasbygade. Opførelse af CMC kræver ikke ændrede kommuneplanrammer, da arealet i forvejen er et område til offentlige tekniske anlæg (T).

Der påregnes ikke yderligere lokalplanlægning omkring stationer, skakte og tunnelarbejdspladser. Baggrunden er, at det er vurderet, at der alene er tale om anlægsarbejder af midlertidig varighed. Arealerne vil blive retableret efter arbejdernes ophør og fremstå med begrænsede miljømæssige påvirkninger, når Cityringen sættes i drift.

#### **Forslag til tillæg til Københavns Kommuneplan 2005**

I henhold til § 23 c i lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 813 af 21. juni 2007) ændres hermed retningslinierne s. 90-91 i kommuneplanens hovedstruktur om "Kollektiv trafik" (afsnittet om Metroring).

Endvidere ændres rammerne for lokalplanlægningen for enkeltområder i bydelene Indre By, Østerbro og Nørrebro.

De ændrede retningslinier i hovedstrukturen er angivet på næste side.

Ændringerne i rammerne er angivet på de efterfølgende sider, der viser de enkelte områder, der i dag har rammer, der ikke umiddelbart muliggør placering af stationer, men hvor dette muliggøres.

Kommuneplantillægget er tilvejebragt i overensstemmelse med følgende lovgivning:

- Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1335 af 6. december 2006 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning
- Lov nr. 316 af 5/5 2004 om miljøvurdering af planer og programmer
- Lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med tilhørende bekendtgørelser.

Vedtaget af Borgerrepræsentationen den

**Cityringen**

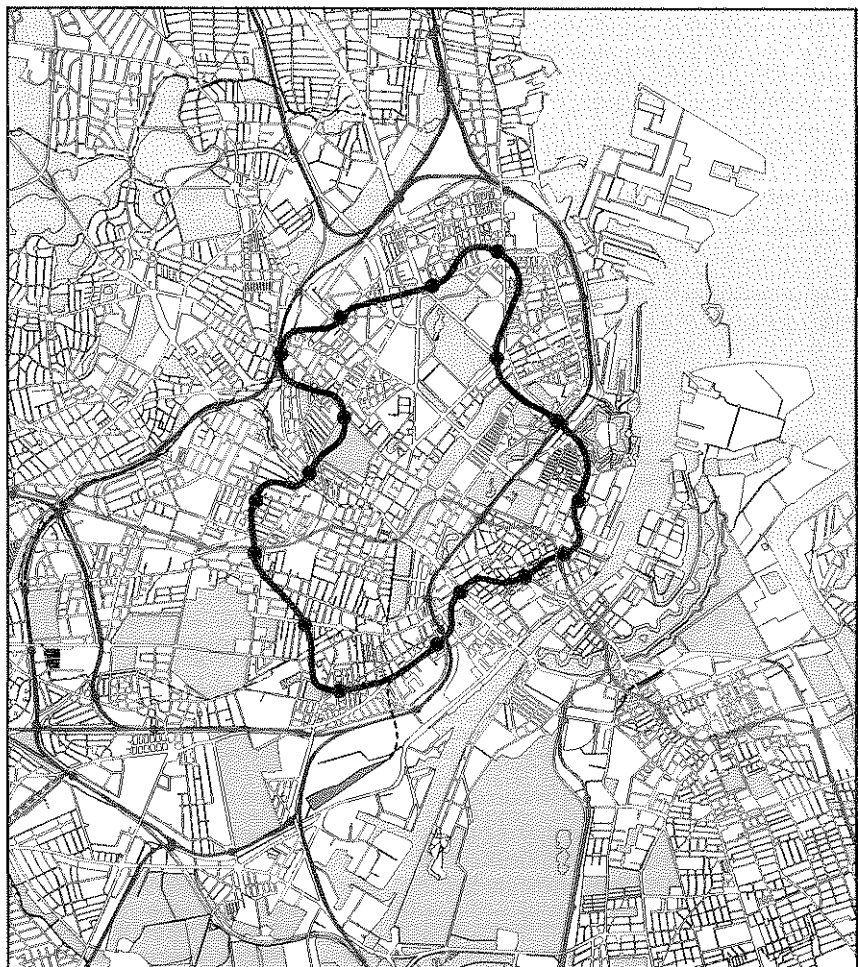
Der kan anlægges en dobbeltsporet Cityring i form af en metro i tunnel. Cityringen forbinder Indre By, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro. Der etableres i alt følgende 17 dybtliggende tunnelstationer; hvoraf 14 er i Københavns Kommune: Københavns Hovedbanegård, v/Rådhuspladsen, v/Christiansborg, Kongens Nytorv Station, v/Frederiks Kirke(Marmorkirken), Østerport Station, v/Trianglen, v/Poul Henningsens Plads, v/Vibenshus Runddel, v/Rådmandsmarken, Nørrebro Station, v/Nørrebros Runddel, v/Landsarkivet, v/Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, v/Platanvej samt v/Enghave Plads.

Langs linieføringen kan anbringes nødsakate i fornødent omfang, og på baneterrænet ved Vasbygade kan opføres Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC).

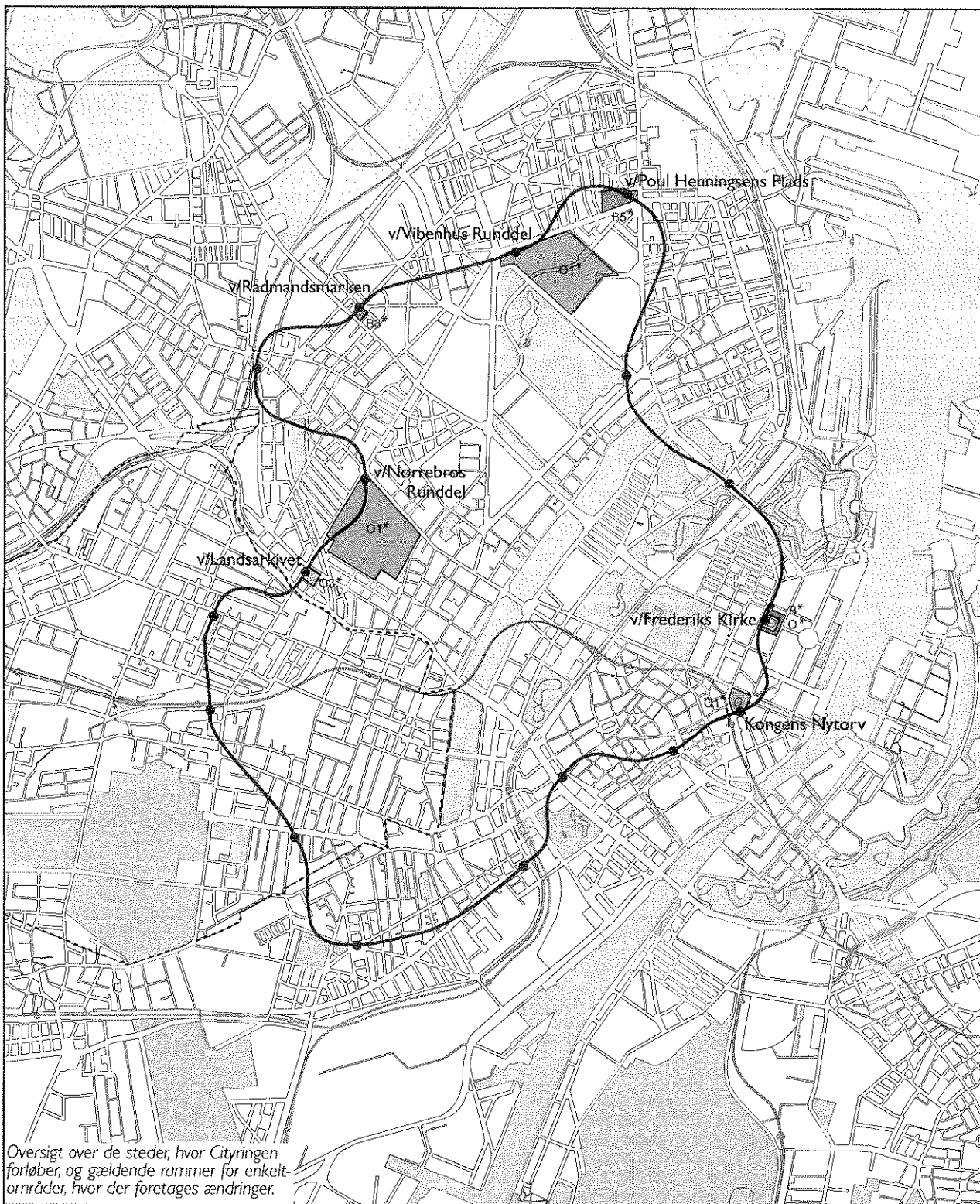
**VVM - retningslinie**

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 kapitel 2.

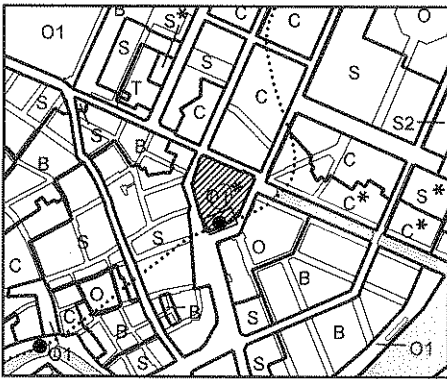
*Cityringen er vist med sort.  
Øvrige Metrostrækninger med blåt.  
Andre baner med rødt.*



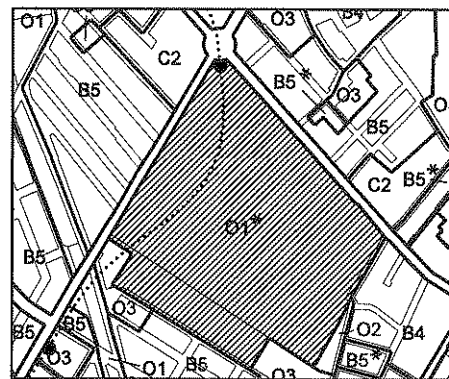
Rammerne for lokalplanlægningen ændres for de områder, der er vist på de følgende tegninger:



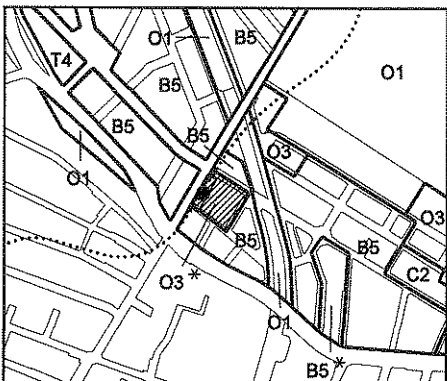
## RAMMERNE FOR LOKALPLANLÆGNING



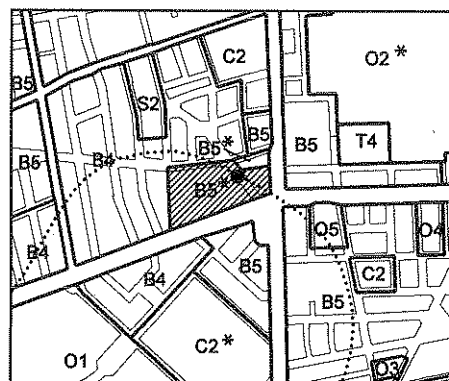
Område til offentlige formål ved Kongens Nytorv - O1 ændres til et O1\*-område



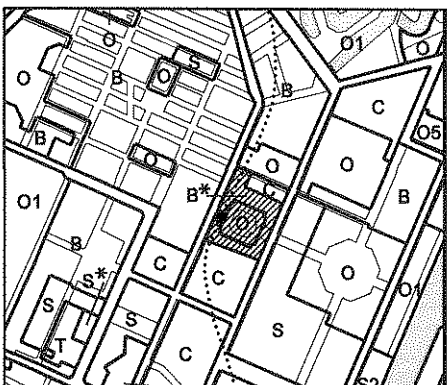
Område til offentligt formål ved Nørrebros Runddel - O1 ændres til et O1\*-område



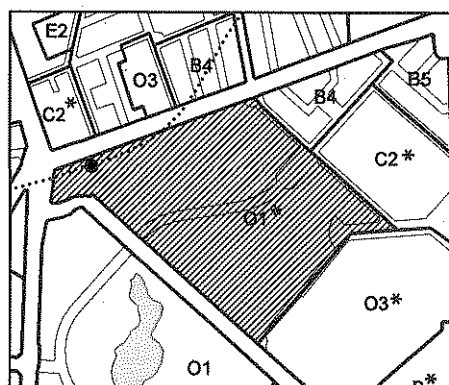
Område til offentlige formål ved Landsarkivet - O3 ændres til et O3\*-område



Område til boligformål ved Jagtvej/Poul Henningsens Plads - B5 ændres til et B5\*-område



Område til offentlige formål ved Frederiks Kirke - O ændres til et O\*-område, og område til boliger omkring kirken - B ændres til et B\*-område

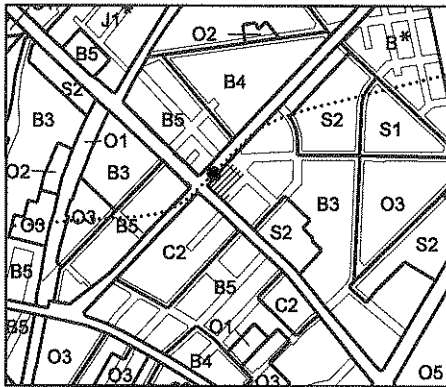


Område til offentlige formål ved Vibenshus Runddel - O1 ændres til et O1\*-område

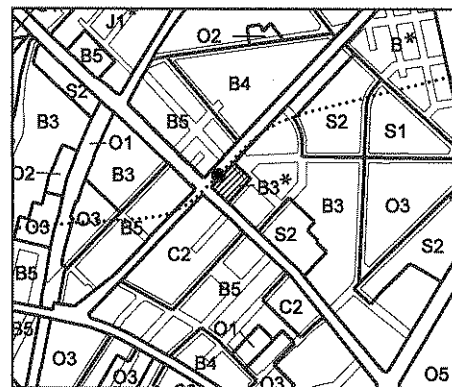
For samtlige enkeltområder gælder kommuneplanens rammer for de respektive områder samt følgende særlige \*-bestemmelse:

Der kan inden for området anlægges en station for Cityringen med dertil hørende funktioner.

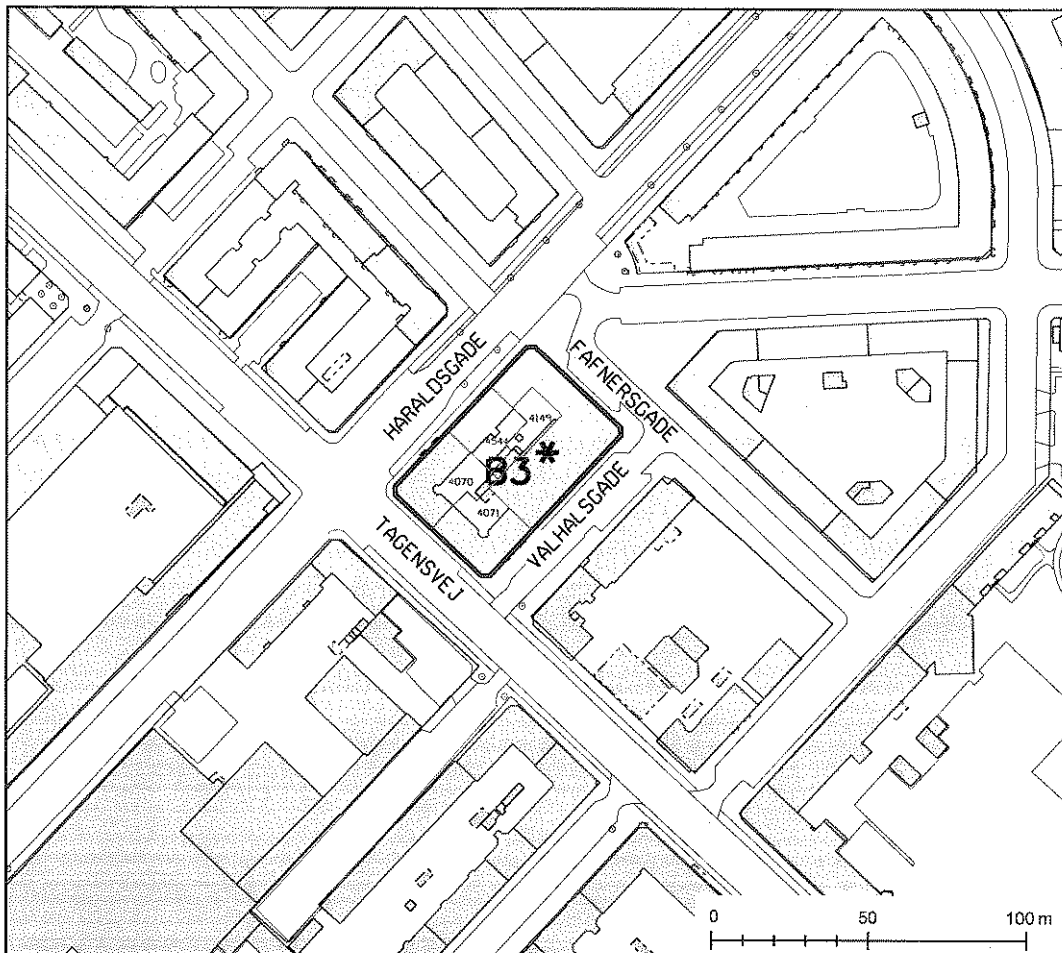
## RAMMERNE FOR LOKALPLANLÆGNING



Tegningen viser de gældende rammer i Kommuneplan 2005



Tegningen viser rammeændringen i kommuneplan-tillægget



Del af et større område til boliger - B3 - på Nørrebro fastlægges til et nyt B3\*-område.  
For området gælder kommuneplanens rammer for boliger samt følgende særlige \*-bestemmelse:

B3\* - Haraldsgade: Der kan på hjørnet af Tagensvej og Haraldsgade etableres en indgang til en Metrostation med dertil hørende funktioner.