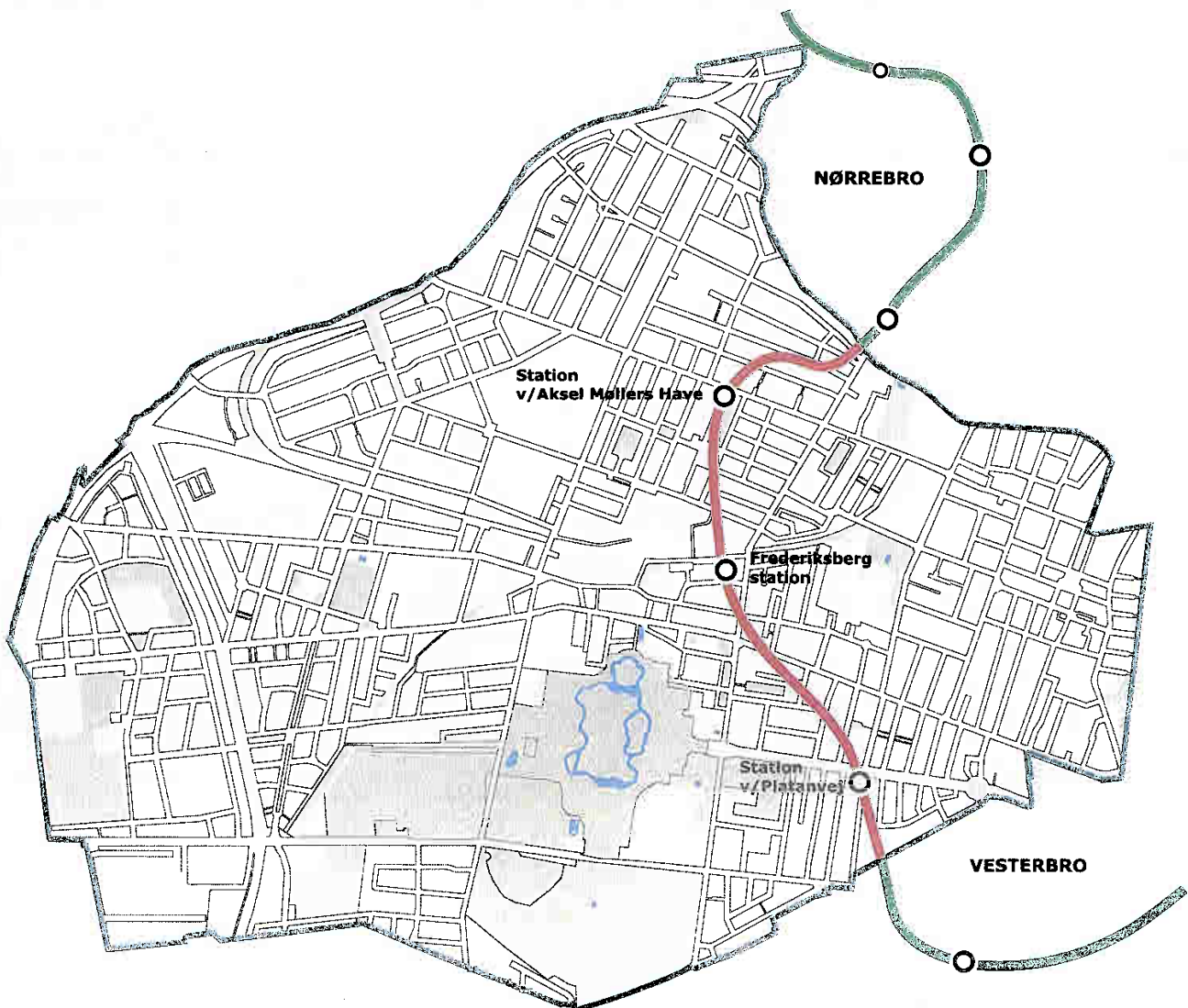


FREDERIKSBERG
KOMMUNE



Cityringen

Tillæg nr. 5 til Kommuneplan 2004 med VVM-redegørelse



Hvad er et kommuneplantillæg

Kommuneplanen består af dels en hovedstruktur med mål og retningslinier for kommunens - primært fysiske - udvikling dels rammer for lokalplanlægningen med bestemmelser om områdets 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 anlæg og projekter, 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 VVM-redegørelse (Vurdering af anlæggets Virkning på Miljøet). 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.

Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg
Tlf. 3821 4101
planogmiljoe@frederiksberg.dk
www.frederiksberg.dk
Januar 2009

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	3
KOMMUNEPLANTILLÆG	
Hovedstruktur	5
Redegørelse	6
Rammer for lokalplanlægningen	12

INDLEDNING

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har aftalt at anlægge og finansiere en ringbane, Cityringen, i form af en metro i tunnel. Cityringen kommer til at forbinde Frederiksberg med København City og brokvartererne og får 17 stationer heraf 3 på Frederiksberg.

Frederiksbergs Kommune har vedtages et tillæg til kommuneplanen, der fastlægger linieføringen og stationsplaceringer samt gør rede for de miljømæssige aspekter.

Cityringprojektet er vurderet i henhold til VVM-bekendt-gørelsen, mens kommuneplantillægget er vurderet i henhold til loven om miljøvurdering af planer og programmer. "Cityringen - VVM-redegørelse og miljørapport", der ledsager kommuneplantillægget som bilag, opfylder kravene til såvel VVM-redegørelse for projektet som miljøvurdering af kommuneplantillægget, og redegør for, hvordan miljøet vil blive påvirket under anlægsarbejderne, og når Cityringen er sat i drift.

VVM-redegørelse og miljørapport er fælles for Københavns og Frederiksberg kommuner. VVM-redegørelse og miljørapport er udformet som en selvstændig publikation.

Der foreligger ligeledes lokalplanerne 154, 155 og 156 for de tre Cityringstationer på Frederiksberg. Lokalplanerne er udarbejdet i overensstemmelse med rammerne for lokalplanlægningen i tillægget til kommuneplan for Frederiksberg.

Tillæg nr. 5 til Kommuneplan 2004

HOVEDSTRUKTUR

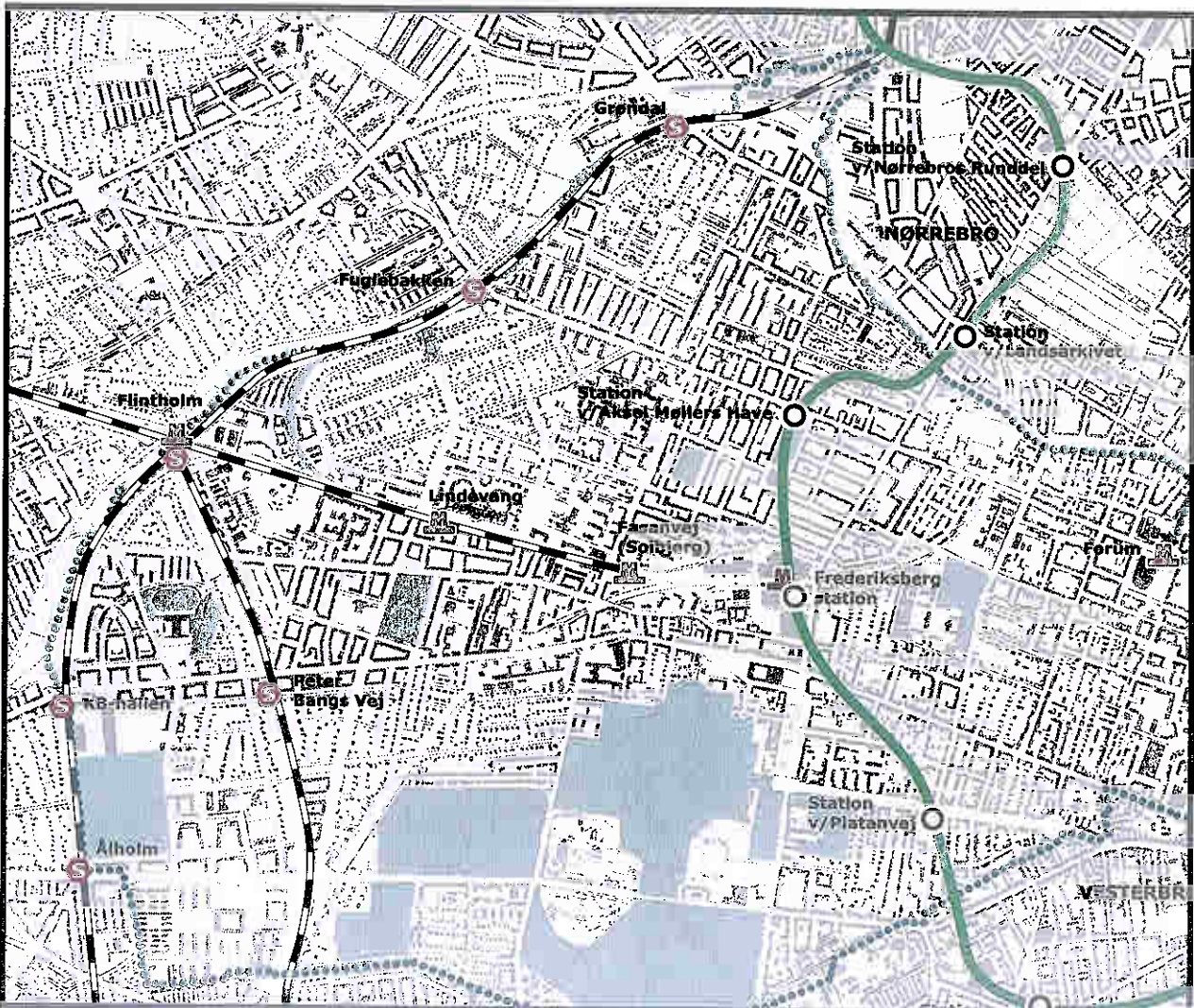
I Kommuneplan 2004 tilføjes i hovedstrukturafsnittet "Trafikken" efter afsnittet "Kollektiv trafik" på side 44 følgende afsnit:

Cityringen

Der skal anlægges en dobbeltsporet Cityring i form af en metro i tunnel. Cityringen forbin-der Indre By, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro.

På den frederiksbergske del af Cityringen etableres 3 stationer hhv. ved Aksel Møllers Have, Frederiksberg station og ved Platanvej.

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.



REDEGØRELSE

FORUDSÆTNINGER

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 VVM- redegørelsens kapitel 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 Metroløsning 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.

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 - heraf 3 på Frederiksberg ved hhv. Kong Georgs Vej, Folkvarsvej og Edisonsvej.

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

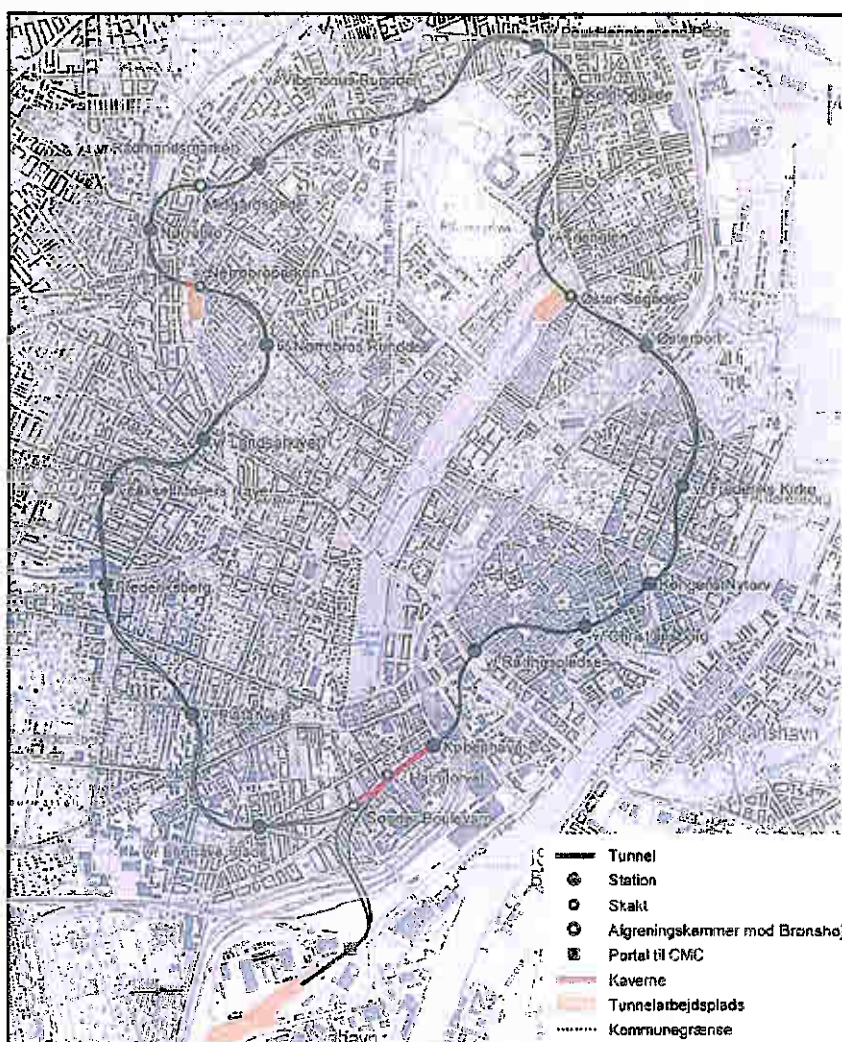
Udredningsrapporten samt principaftalen danner baggrund for det lovforslag om en Cityring, som transportministeren fremsatte i Folketinget den 21. februar 2007.

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.

Cityringens linieføring, stationer og skakte



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 § 11g, 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 aftaltes 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.

Arealudviklingsselskabet 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.

FORHOLDET TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

VVM-redegørelse og miljøvurdering

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. Kommu-

nerne 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.

Fingerplan 2007

Fingerplan 2007 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdet 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.

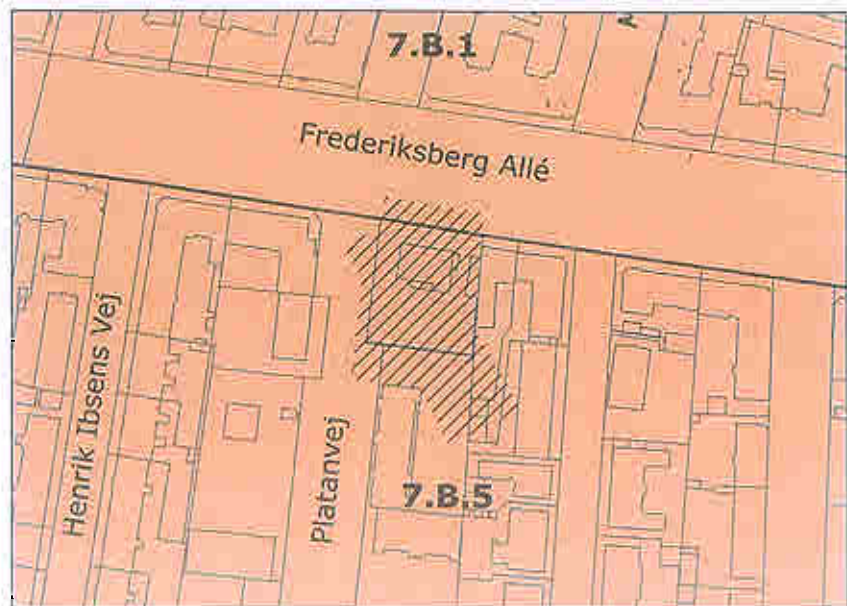
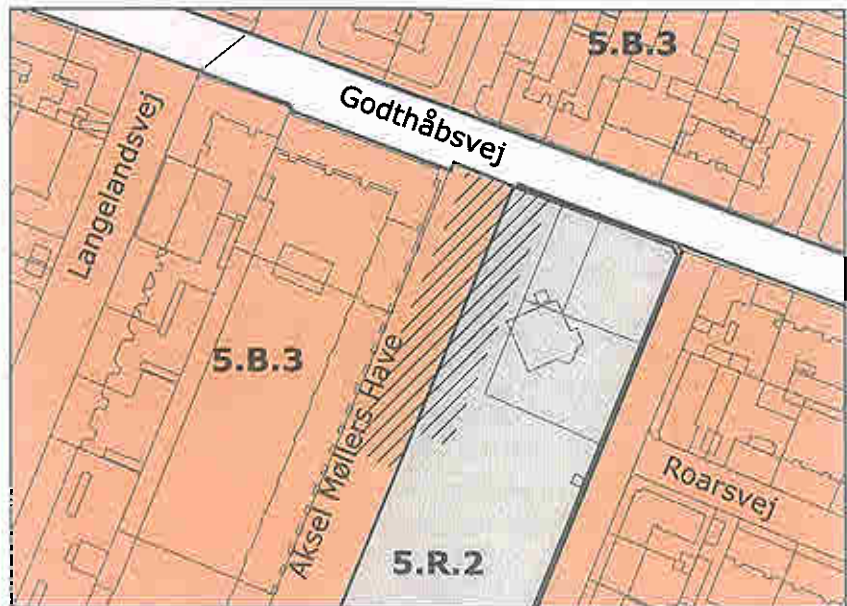
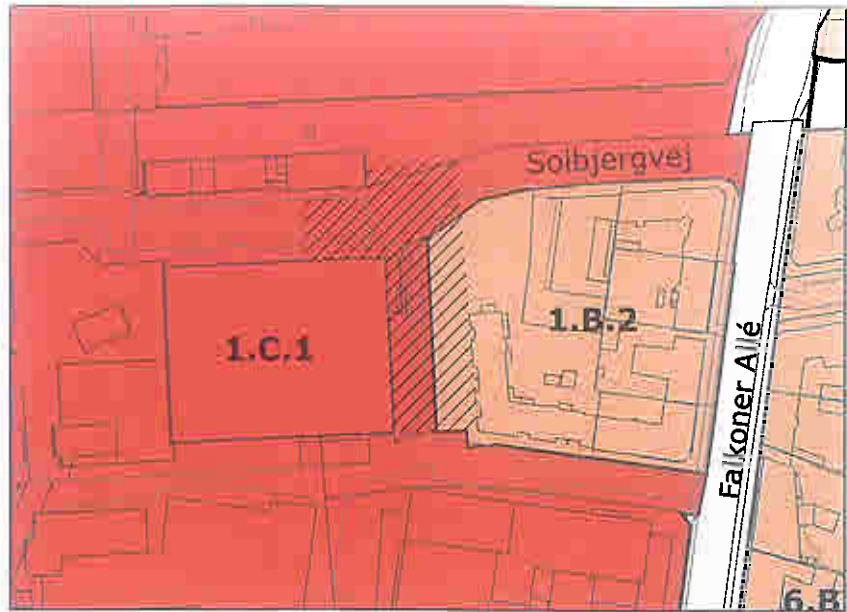
Udbygningen af den kollektive trafik i København og omegnskommunerne i form af mere skinnebåren trafik - letbane,

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.

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.



RAMMER FOR LOKALPLANLÆGNINGEN

I Kommuneplan 2004 for Frederiksberg Kommune fastlægges supplerende bestemmelser (*vist med kursiv*) for nedenstående rammeområder:

Område nr. og navn samt anvendelses-kategori	Områdets fremtidige anvendelse	Maks. bebyggelsesprocent	Maks. etageantal	Supplerende bestemmelser	Områdets nuværende faktiske anvendelse
1.C.1 Det primære centerområde	Stationsnært centerområde	150 300 for Falkoner Centeret	6 etager	P-pladser i konstruktion. Der skal sikres areal til Den Grønne Sti. <i>Inden for det på ramme-kortet med skravering viste areal kan etableres en underjordisk metrostation med tilhørende overfladeelementer.</i>	Metrostationer, detailhandel, undervisningsformål, offentlige formål
1.B.2 Falkoner Allé	Etageboliger	110	6 etager	<i>Inden for det på ramme-kortet med skravering viste areal kan etableres en underjordisk metrostation med tilhørende overfladeelementer.</i>	Etageboliger
5.R.2 Aksel Møllers Have	Rekreativt område	Kun bebyggelse der knytter sig til områdets funktion.		<i>Inden for det på ramme-kortet med skravering viste areal kan etableres en underjordisk metrostation med tilhørende overfladeelementer.</i>	Byggeriets Hus, grønt anlæg, legeplads
5.B.3 Svømmehalskvarteret	Etageboliger	110	6 etager	<i>Inden for det på ramme-kortet med skravering viste areal kan etableres en underjordisk metrostation med tilhørende overfladeelementer.</i>	Etageboliger
7.B.5 Frederiksberg Allé /Vesterbrogade	Etageboliger	110	6 etager	<i>Inden for det på ramme-kortet med skravering viste areal kan etableres en underjordisk metrostation med tilhørende overfladeelementer.</i>	Etageboliger
7.B.1 Gl. Kongevej/ Frederiksberg Allé	Etageboliger	110	6 etager	<i>Inden for det på ramme-kortet med skravering viste areal kan etableres en underjordisk metrostation med tilhørende overfladeelementer.</i>	Etageboliger

