

Carlsberg II Lokalplanforslag 4 med kommuneplantillæg

Bilag 7. Notat om henvendelser

Der er modtaget 57 henvendelser i forbindelse med den offentlige høringsperiode fra den 1. september til den 27. oktober 2014. jf. bilag 5 Henvendelser modtaget i høringsperioden.

To henvendelser er fra offentlige myndigheder. Der er tillige en fra ejeren af Carlsberg Byen P/S, HOFOR, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse samt fra beboere herunder:

- AB Enghaven, der har 280 lejligheder og ca. 700 beboere,
- AB Kgs. Bryghus, der har 190 andelshavere,
- AAB Afdeling nr. 9, der har indsendt indsigelse med 74 underskrifter
- Ejerforeningen Humleby, der repræsenterer 235 husstande.
- Ejerforeningen Rahbeks Allé 16.

Der er ikke modtaget høringssvar fra Vesterbro Lokaludvalg, Valby Lokaludvalg, Kgs. Enghave Lokaludvalg.

I nedenstående bemærkninger fra forvaltningen refereres til rammelokalplanen. Hermed menes den af Borgerrepræsentationen vedtagne lokalplan nr. 432 Carlsberg II, som kun var byggeretsgivende for et mindre område, og som ved efterfølgende tillæg detaljeres med byggeretsgivende bestemmelser.

Forslag til ændringer i bestemmelser er markeret med kursiveret skrifttype.

Ændringer på lokalplantegninger er vist i bilag 8. Øvrige lokalplantegninger konsekvensrettes i forbindelse med bekendtgørelsen.

Temaer i høringen

1. Offentlige myndigheder

- 1.1. Frederiksberg Kommune
- 1.2. Københavns Museum

2. Overordnede synspunkter

- 2.1. Solenergi og økonomi
- 2.2. Samfund, økonomi og styring
- 2.3. Tæthed, planens intentioner og kommunens planlægning
- 2.4. Hensynet til kommende beboere og nuværende beboere
- 2.5. Areal beliggende i Frederiksberg Kommune

3. Anvendelse

- 3.1. Butikker mv. i område IV mod Frederiksberg

4. Trafik

- 4.1. Trafikmængder, støj og forurening
- 4.2. Trafikstruktur og trafikmængder på Ny Carlsberg Vej
- 4.3. Trafiksikkerhed på Ny Carlsberg Vej
- 4.4. Brostensbelægningen på Ny Carlsberg Vej herunder bevaring af belægning og støj fra denne

- 4.5. Trafik, bygningsrystelser og placering af busstop
- 4.6. Trafik og Humleby
- 4.7. Vej fra Carlsberg til Rahbeks Allé
- 4.8. Parkeringsforhold
- 4.9. Forbindelser

5. Bebyggelsens omfang

- 5.1. Lokalplanafrænsning og byggefelt i område IV
- 5.2. Bygningshøjder og byggefelt mod Rahbeks Allé
- 5.3. Bygningshøjder mod Humleby
- 5.4. Bygningshøjder mod Kgs. Bryghus
- 5.5. Bygningshøjder mod Vesterfælledvej/Ny Carlsberg Vej
- 5.6. Bygningshøjder Europaskolen
- 5.7. Bevaring af bygninger og anlæg
- 5.8. Træer
- 5.9. Tagterrasse på Lagerkælderen

6. Byum og udearealer

- 6.1. Tinglyst have, parkeringspladser og multibane ved Kgs. Bryghus
- 6.2. Nye træer i byrum
- 6.3. Siddemuligheder på trapper i byrum
- 6.4. Kantzoner
- 6.5. Byrumskomfort og vind
- 6.6. Vandelementer

7. Bæredygtighed

- 7.1. Regnvands- og skybrudshåndtering.
- 7.2. Grønne tage, friarealer, tagterrasser og biodiversitet
- 7.3. Bæredygtighed og trafik

8. VVM

- 8.1. VVM-vurdering

9. Lokalplanmaterialet og korrektur

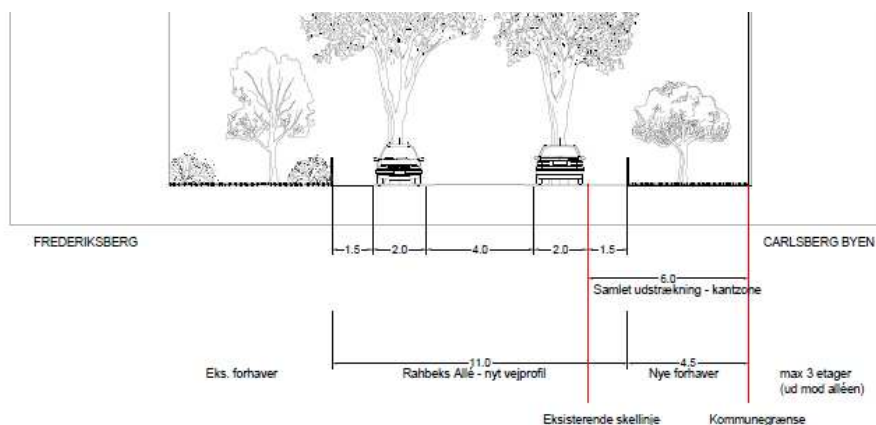
- 9.1. Tegningsmaterialet

1.1. Offentlige myndigheder

1.1. Frederiksberg Kommune

(Indsiger nr. 25)

Frederiksberg Kommune ønsker at gendanne Rahbeks Allé med fortov samt parkering mellem træer i begge sider jf. 'Helhedsplan for området ved Rahbeks Allé'. Lokalplanen herunder lokalplantegninger bør justeres i overensstemmelse med helhedsplanen, så der etableres kantzoner og/eller grønne arealer mellem den nye bebyggelse og Rahbeks Allé. Lokalplanen skal konsekvent vise dette bl.a på tegning nr. 12A, hvor bebyggelsen er trukket helt ud til skel mod Rahbeks Allé. Frederiksberg kommune har efterfølgende fremsendt skitse, som viser, at bebyggelsen, som placeret i det offentliggjorte forslag til tillæg 4 samt placeret jf. supplerende høring, er placeret ud til kommunegrænsen jf. der nedenfor viste tværprofil, og således kan opfylde kommunens ønsker.



Ny bebyggelse bør være lavest mod Rahbeks Allé og højest mod Carlsberg Byen, således at ny bebyggelse på sydsiden af Rahbeks Allé danner en naturlig overgang mellem den eksisterende, ældre bebyggelse ved Rahbeks Allé og Carlsberg Byens mere nutidige, arkitektoniske udtryk. Bebyggelsen bør udformes som mere fritliggende bygninger.

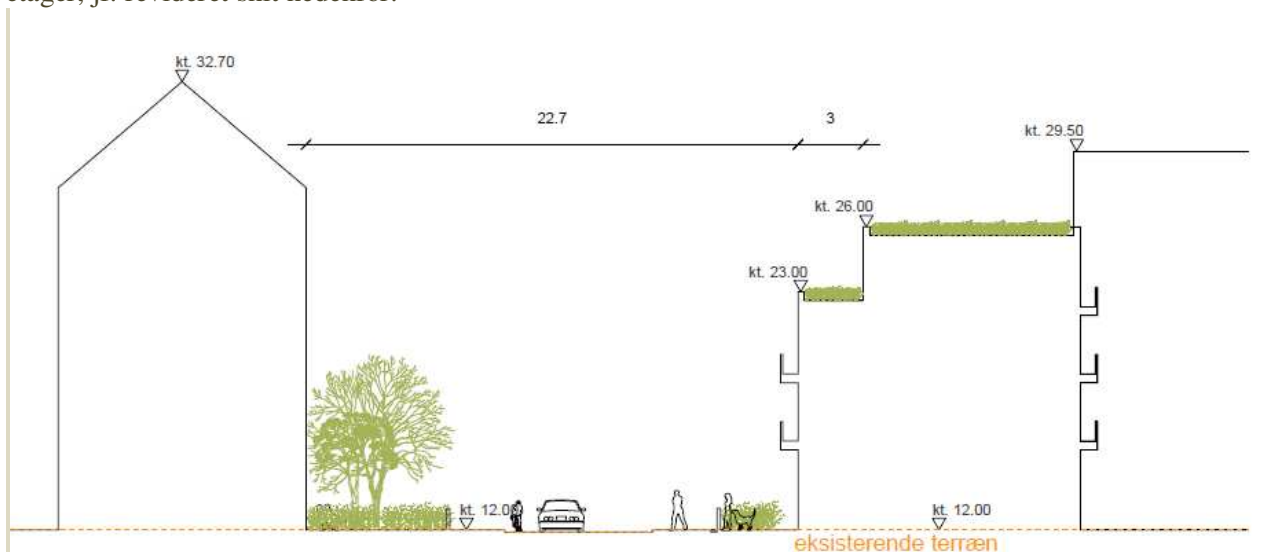
Under 'Lokalplantillæggets sammenhæng med anden planlægning og lovgivning' ønskes 'Helhedsplan for området ved Rahbeks Allé' nævnt som vedtaget den 8. september 2014, og at en lokalplan for Rahbeks Allé 15-19 skal være endelig vedtaget 15. december 2015.

Bemærkninger:

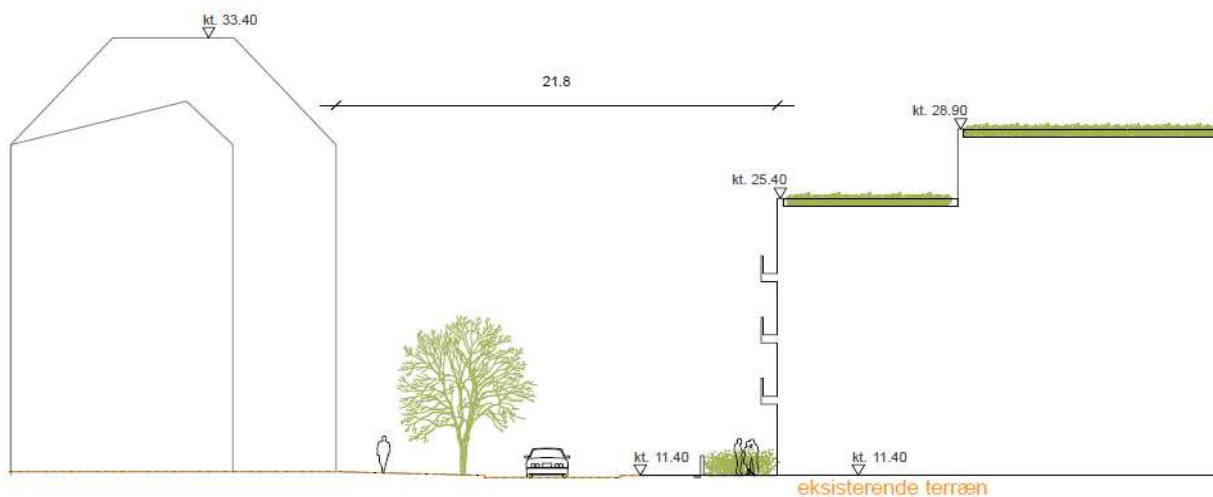
Forvaltningen anbefaler, at byggefeltet omdisponeres jf. Carlsberg Byen P/S indsigelse nr. 23, se også bemærkninger nedenfor under pkt.5.2. Med omdisponeringen placeres hele byggefeltet ud til Rahbeks Allé, og der skabes et bedre gårdrum.

Det foreslås, at bebyggelsens højde mindskes fra 3-5 etager til 3-4 etager mod Rahbeks Allé i karreen mod vest, og at den 4. etage trækkes tilbage, jf. revideret snit nedenfor.

Det foreslås, at bebyggelsens højde ud mod Rahbeks Allé ved Kgs. Bryghus mindskes fra 5 etager til 4 etager, jf. revideret snit nedenfor.



Da byggefeltet ligger i kommunegrænsen vil kantzoner være beliggende i Frederiksberg Kommune, hvorfor markering heraf fjernes fra lokalplantegning.



Da der kan forventes tagterrasser på strækningen foreslås, at den for delområde IIC gældende bestemmelse for terrasser indsættes så den også gælder for delområde IVA.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning "Nr. 12A Bebyggelsesplan" justeres med byggefelt som vist i bilag 8.
- Lokalplantegning "Nr. 3B Kantzoner" justeres med udtagning af kantzone ved Rahbeks Allé som vist i bilag 8.

Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- § 5, stk. 5, b)
Terrasser på tag
På nybyggeri må kun etableres tagterrasser indenfor det på tegning nr. 12B markerede felt til tagterrasse. Tagterrasser kan også etableres i forbindelse med boligbyggeri i stedet for altaner.

Tagterrasser på nyt byggeri må ikke overskride et areal på 24 m². Tagterrasser på taget skal udformes og placeres, så der sikres tilfredsstillende lysforhold i de tilstødende byrum og byggerier. Terrasser og værn skal placeres indenfor de i § 5, stk. 1, pkt. k fastlagte skrå højdegrænser og som minimum 1,2 m fra facadelinjen.

Kommentar

Hensigten med at begrænse elementer og ophold på taget er at sikre mulighed for grønne tage, at understøtte bylivet på terræn i byens rum og at hindre indbliksgener fra ophold på tag mod lavere liggende bebyggelser.

Følgende ændringer foreslås i redegørelsen:

At der i redegørelsens afsnit ”Lokalplantillæggets sammenhæng med anden planlægning og lovgivning”, indføres:

- *Frederiksberg Kommune*
’Helhedsplan for området ved Rahbeks Allé’ er vedtaget den 8. september 2014. En lokalplan for Rahbeks Allé 15-19 i Frederiksberg Kommune skal være endelig vedtaget 15. december 2015.

1.2. Københavns Museum

(Indsiger nr. 19)

Københavns Museum gør opmærksom på, at en række bygninger, som lokalplanen muliggør nedrevet, har høj bevaringsværdi og indgår i den kulturhistoriske fortælling, som Carlsberg-området rummer. Det drejer sig om: Kammassvej 2 – kaldet Søndermarkshuset og Vesterfælledvej 66 samt de i rammelokalplanen med numre benævnte, bevaringsværdige huse: Hammershus (10), Gærkælderen (13), Bygsiloen (25), Malteriet (26) og Brygsiloen (31). Hvis disse bygninger nedrives, går en del af områdets kulturhistoriske fortælling tabt.

Bemærkninger:

Rammelokalplanen muliggør, at en række kulturhistorisk værdifulde bygninger og anlæg, som vanskeligt kan genanvendes eller integreres i den nye bymæssige sammenhæng, må nedrives eller ombygges væsentligt mhp. at fremme byudviklingen på Carlsberg, som en tæt by.

De tre beboelsesejendomme på Ny Carlsberg Vej/Vesterfælledvej 66, Søndermarkshus og Ny Carlsberg Vej 78 er ikke udpeget som bevaringsværdige i rammelokalplanen, hvorfor disse bygninger må nedrives.

Industribygningerne Gærkælder, Brygsilo, Bygsilo, Malteriet og Hammershus er udpegede som bevaringsværdige i rammelokalplanen, men må nedrives på særlige vilkår. Tilladelse vil først kunne gives efter en konkret vurdering på baggrund af et godkendt projekt til nybyggeri. Gærkælder, Bygsilo og Malteriet ligger uden for de i tillæg 4 byggeretsgivende delarealer, hvorfor en stillingtagen til evt. nedrivning ikke er aktuel med nærværende tillæg. Brygsiloen er omfattet af det i rammelokalplanen byggeretsgivende delareal IIA, og i dette tilfælde vil tilladelse til nedrivning kunne gives på baggrund af et konkret projekt, jf. § 5, stk. 1, b).

Hammershus er omfattet af tillæg 4. Hammershus består af en original del fra 1880 og en tilbygning fra 1882. Rammelokalplanen muliggjorde, at hele bygningen kunne fjernes. Tillægget bestemmer, at den originale bygning skal bevares, og at den nyere tilbygning må fjernes. Dette vil sikre den kulturhistoriske fortælling og give en mere hensigtsmæssig indretning af Bryggernes Plads som bydelens åbne og aktive byrum.

Forvaltningen vurderer nu, som ved vedtagelsen af rammelokalplanen, at bestemmelserne sikrer hensynet til de eksisterende, bevaringsværdige bygninger og haver.

2. Overordnede synspunkter

2.1. Økonomi og solenergi

(nr. 56, nr. 57)

Den kvalitet, som vi beboere i området søgte og betalte for, får vi nu ødelagt for altid. De ansvarlige burde derfor betale erstatninger for dette kvalitetstab eller vælge at tænke sig om, før det er for sent.

Med de planlagte bygninger vil solindfaldet halveres på eksisterende byggeri. Tabet af soleffekt på bygninger (energianlæg, drivhuse, ydermure, tagflader) kan omregnes til penge. Hvor stort bliver det økonomiske tab, som naboer vil pålægges – ved tabet af solenergi? Hvor stor bliver gevinsten ved de solcelleanlæg, der påtænkes i det nye byggeri – nabobygningerne til Freundsgade, Carstensgade mv.? Tab af udsigt – eller påtænkt byggeri med tabsgivende udsigt – påvirker efterspørgsel på boliger. – Kan det gøres op i penge? En enkelt nabo har oplevet, at kreditmulighed blev nedsat grundet det påtænkte byggeri. Hvor stort bliver det økonomiske tab ved nedsættelse af denne såkaldte ”herlighedsværdi på boligen”?

Der henvises til tidligere svar fra Folketingets Energipolitiske Udvalg, som siger, at det er tilladt at ”overtage” solens energi - med visse begrænsninger. Der opfordres til at tænke på naboerne.

Bemærkninger:

Lokalplanlægning i form af lokalplaner betragtes som udgangspunkt som erstatningsfri regulering. Naboejendommene vil her blive påvirket af det påtænkte byggeri, hvilket vil betyde en forandring i forhold til de eksisterende forhold, men ændringerne går ikke videre, end hvad der må forventes som led i den almindelige samfundsudvikling.

Forvaltningen henviser til forvaltningens bemærkninger under pkt. 1.3 om dagslysforhold og det skrå højdegrænseplan, som anvendes i planlægningen for at tilgodese bla. tilfredsstillende lysforhold for de eksisterende naboejendomme.

2.2. Samfund, økonomi og styring

(nr. 47)

Indsiger har mange betragtninger om behovet for fornyelse af demokratiet, styringen af samfundet, økonomien, ledelses- og styringssyn (New Public Management), behovet for et nyt lederskab, prioritering af værdier og arbejdsfunktioner som er logiske, operationelle og målbare, behovet for mobilisere, motivere og understøtte aktørernes skjulte kreativitet og sociale relationer på tværs af samfundets og organisationers niveauer, specialer, siloer, fagkulturer, normer og idealer.

Bemærkninger:

Forvaltningen har ingen bemærkninger hertil, da det ikke vedrører det konkrete lokalplanforslag og er uden for den regulering, som muliggøres inden for planloven.

2.3. Tæthed, planens intentioner og kommunens planlægning

(Indsiger nr. 8, nr. 13, nr. 21, nr. 29, nr. 30, nr. 31, nr. 34, nr. 36, nr. 37, nr. 39, nr. 42, nr. 50, nr. 51, nr. 57)

Der er ingen tvivl om, at Carlsberg Byen – og sikkert også Københavns Kommune – ønsker at tilføre Vores By et nyt og spændende miljø med mere kultur i et levende gademiljø. Udviklingen af Carlsberg-området og tillæg nr. 4 til lokalplaner rummer en række perspektivrige planer for udviklingen af Carlsberg Byen til et blandet by- og boligområde med attraktive byrum og grønne rekreative arealer. Det bliver dejligt at se

Carlsberg-byen vokse frem og blive umiddelbare naboer til den, som en del af farverige, mangfoldige og livlige gademiljø, som der i forvejen er på Vesterbro. Men det nuværende forslag til tillæg nr. 4 til lokalplan nr. 432 strider på en række punkter mod intentionerne i lokalplanen om at "eksisterende udpegede herlighedsværdier i form af bebyggelse, kældre, træer og haver mv. skal bevares og medvirke til at fastholde områdets egenart", herunder at tillæg 4 i urimelig og unødigt grad forringer de herlighedsværdier, der i dag gør os til glade beboere på Vesterbro.

Vi undrer os over, at man i Carlsberg Byens planlægning ikke har udfordret sig selv mere. Vi havde forventet en gennemsyrlig af kreativitet med udgangspunkt i både planlægning, spændende og nytænkende arkitektoniske udtryk, så som svævende haver og boldbaner på tage og mellem etager mv., rekreative områder med udtryk, som ikke er set før og masser af kultur., hvor omdrejningspunktet og udgangspunktet ville være mennesker. Det er ikke nok at fordele bygninger, skoler, multibaner, legepladser osv mere eller mindre tilfældigt ud over det område, man nu har til rådighed – uden hensyntagen til skel, naboer, miljø, forurening osv.

Aktørerne bag Carlsberg Byen lever ikke op til deres løfter jf. deres hjemmesider om samfundsansvar herunder hensynet til almenvellet, etik og respekt, fairness, ansvarlighed, troværdighed, medindflydelse og at minimere og forebygge negativ indflydelse på internationalt anerkendte arbejds- og menneskerettigheder og miljø og korruption i alle vores interne og eksterne aktiviteter. Lad være med at tromle os ned, bare fordi i kan. Lev op til alle jeres egne "fine" ord og de værdier, I mener at besidde og lad være med at opføre jer som I gør – det skader både Carlsberg-projektet, langt de fleste af naboerne og ikke mindst jer selv.

Carlsberg Byen promoveres, som en "historisk byggegrund", men der er ikke meget historie tilbage, og den planlagte arkitektur er en ordinær og fantasiløs metervare, som kendes fra. Vi er vrede og skuffede over at Carlsberg Byen P/S ikke har udvist evnerne, fremsynetheden - og værst af alt viljen, til at inkorporere alle Carlsbergs gamle bygninger i lokalplanen og skabt en lokalplan der i gensidig respekt levner plads både til det gamle Carlsberg og den nye Carlsberg by.

Det planlagte byggeri er alt for tæt, for højt og er i en stil, der ikke harmonerer med Humleby, men ligner Københavns "gamle" karreer med solfattige gårde. Kommunen skal opfylde et lovet antal boliger til Carlsberg og propper høje huse ind, hvor der kan slippes af sted med det. Københavns Kommune har nu muligheden for at undgå at bygge så tæt, at det går ud over livskvaliteten for både de kommende beboere af Carlsberg Byen og samtlige dens naboer. Københavns Kommune går Carlsberg Byens ærinde med at bebygge så tæt, at der kan sælges så mange flere etagemeter lejligheder. Vi er udmærket klar over Københavns Kommunes behov for at kunne klare tilflytterne til byen. Men byen skal stadig være et rart sted at bo, og det bliver den ikke, hvis man bygger så tæt, som der er lagt op til i de planer, som Carlsberg Byen har lagt frem. Byg dog så man kan fremvise, at man kan bo i en storby på en ordentlig måde, som tilfredsstiller både æstetikken og antallet af beboere. Men man kunne nemt opnå samme kvadratmeterantal ved at bygge stigende i højde ind i området eller opføre flere store eller høje bygninger rundt omkring på området. På denne måde vil oplevelsen af Valby Bakke i øvrigt også bibeholdes.

Bygningernes højde skaber forøget vindpåvirkning og turbulens. Der er i forvejen en del vind på Vesterfælledvej. De påtænkte høje bygninger frygter vi vil forøge vindpåvirkningen. Der er fra Carlsberg Byen påtænkt at lave foranstaltninger imod disse vindpåvirkninger, i form af vindbreaks, men kun ind mod Carlsberg Byen. Ikke ud mod Carlsberg-byens naboer.

Flere mennesker skal have muligheden for at nyde Carlsberg området, ved at bo der. Men med en større befolkningstæthed og mindre lys vil det jo netop ikke være så stor en nydelse. Der er behov for den slags åndehuller. Vi ønsker, at byudviklingen af Carlsberg grunden sker med respekt for områdets historie, særlige placering og bevaringsværdige bygninger. Hvorfor vælge at opføre bygninger som kaster skygger på naboernes små grønne pletter og ødelægge de små oaser – som vi allerede har - rundt om hele Carlsberg Byen, for at skabe nye? Hvorfor opføre høje bygninger helt op til naboskel, når de lave bygninger kunne placeres der? Husk også, at der er skal være plads til mindre bebyggelser i området, små kringelkroge veje

og indeklemte pladser, som giver et område hygge og indbyder til ophold – og ikke for meget storskala-byggeri.

Bemærkninger:

Planlægningen af Carlsberg Byen sker på baggrund af en rammelokalplan baseret på tegnestuen entasis masterplan, hvor det er fastlagt, at der kan bygges op til 600.000 m². Rammelokalplanen bygger på den klassiske by med en høj tæthed, som sigter på at skabe et godt byliv. En række principper bl.a. om højdegrænseplaner skal afbalancere forholdet mellem anvendelse, højde og husenes indbyrdes afstand. I område IV etableres større gårdrum end forudsat i masterplanen for at skabe mere luft og lys. Karrébebyggelsen vil maksimalt blive seks etager høj, og de øverste etager er trukket tilbage mod gade og gård, hvor det er skønnet nødvendigt af hensyn til kulturarv og dagslysforhold.

2.4 Hensynet til kommende beboere og nuværende beboere

(Indsiger nr. 8, nr. 11, nr. 21, nr. 23, nr. 31, nr. 34, nr. 37, nr. 38, nr. 50, nr. 57)

Carlsberg-områdets placering, historie og store potentiale er for godt til, at kun få mennesker skal få glæde af det. Hensynet til alle de fremtidige beboere bør vægtes meget tungt ift. de (relativt) få nuværende beboere. Vi ønsker selvfølgelig nye naboer velkommen og glæder os til at der etableres gode kvalitetsboliger for københavnere med udendørs liv og rekreative områder, men ikke når dette sker på bekostning af vores eksisterende udendørsliv, lysforhold og boligkvalitet. Vi er også københavnere! Der tages ikke nok hensyn til de borgere (i alle aldersgrupper, der i forvejen bor i området). Byg dog med hensyn til de naboer, som allerede bor i området. Der er elementer i både rammelokalplanen og tillæg 4, som gør livet surt for dem.

Bemærkninger:

Rammelokalplanen og lokalplanforslaget vægter både hensynet til den omgivende by og ønsket om at byudvikle Carlsberg-området. Forvaltningen vurderer, at der både er taget hensyn til nuværende og kommende beboere.

2.5 Areal beliggende i Frederiksberg Kommune

(Indsiger nr. 17)

Frederiksberg eksproprierer en lang stribe langs Rahbeks Allé. AB Kgs. Bryghus' grund bliver således beskåret på flere sider på en gang - af forskellige kommuner og instanser - hvilket er et voldsomt indgreb i Andelsforeningen størrelse og kvalitet. Kongens Bryghus skal fortsat være et spændende og lukrative område.

Bemærkninger:

Forvaltningen har ingen bemærkninger til Frederiksberg Kommunens dispositioner. Der henvises også til bemærkningerne ovenfor under pkt. 1.1.

3. Anvendelse

3.1. Butikker mv. i område IV mod Frederiksberg

(Indsiger nr. 39)

Der bør kun bør anlægges et begrænset antal butikker eller kommercielle trænings- og fitness faciliteter i område IVA, da det vil øge trafikken og øge presset på parkeringen på Frederiksberg. Det er upræcist, om der etableres forskellige faciliteter i forbindelse med ”Thorvald Bindelsbølls Plads”, og om der i området overfor Rahbeks Allé nr. 18-10 planlægges med butikker og muligvis fitnesscentre, jf. benævnelsen ”Sport Rahbek” ved ”Thorvald Bindelsbølls Plads.

Bemærkninger:

Den nordlige del af område IVA mod Frederiksberg er primært udlagt som boligområde, og der vil ikke være kommercielle aktiviteter her. Der kan kun etableres en mindre butik på 200 m² til lokalområdets forsyning ved Thorvald Bindelsbølls Plads. For Halmlagerbygningen, foreslås en bestemmelse, som fastlægger, at 75% af etagearealet udpegede fredede og bevaringsværdige bygninger skal anvendes til institutioner mv.

Bestemmelsen, som i forvejen gælder for område II og III, foreslås udvidet til også at omfatte område IV og dermed Halmlagerbygningen, som forudsat i den oprindelige masterplan.

Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- § 3. Anvendelse
Stk. 5. a) I området skal ca. 60 - 90 pct. af etagearealet anvendes til boliger. I de efterfølgende pkt.er/ved supplerende lokalplan(er) fastlægges den nærmere fordeling af anvendelserne i de enkelte delarealer. *For de på tegning nr. 2 med gul farve markerede eksisterende bygninger gælder, at mindst 75 pct. af etagearealet skal anvendes til kollektive anlæg, institutioner, idræt og kultur.*

4. Trafikale forhold

4.1. Trafikmængder, støj og forurening

(Indsiger nr. 13, nr. 30, nr. 38, nr. 39, nr. 50, nr. 51)

På trods af Københavns Kommunes optimistiske vurdering af tilførslen af biler til området, både i Carlsberg Byen og i de omkringliggende gader, finder vi at trafikmængden vil stige eksplosivt. Vesterbro er Danmarks folkerigeste sogn med over 43.000 indbyggere og har den største befolkningstilvækst i København (14 % siden 2000). Med de mange tusind nye beboere og gæster, der efter lokalplanen, dagligt kommer til at færdes i kvarteret, forudser vi en massiv trafikal øgning og deraf medfølgende problemer, i form af gener med øget støj, forurening og sætningsskader på de omkringliggende ejendomme – i en allerede trafikal topbelastet bydel. Vi mener, at de beregninger Carlsberg Byen P/S har fremlagt omkring den trafikale belastning er urealistiske. Blandt andet med tanke på det segment Carlsberg Byen appellerer til, med opførelsen af ejer- og andelslejligheder i millionkassen, er det urealistisk, at kun hver fjerde nye beboer vil eje en bil. Vi har generelt svært ved at se hvordan kvarteret skal kunne klare den massive trafikale og befolkningsmæssige øgning, lokalplanen vil medføre. Vi frygter et dagligt trafikalt kaos i kvarterets gader, hvis der ikke udarbejdes mere hensigtsmæssige løsninger end de fremsatte, for områdets trafik og færdsel.

Den opdaterede trafikprognose for Carlsberg Byen giver kun anledning til 15.800 forventede bilture til/fra Carlsberg Byen pr. hverdagsdøgn i forhold til VVM-tilladelsens 21.000 bilture. Dette er altså en reduktion af trafikken på 25pct. Det vækker forundring, at den oprindelige VVM redegørelse har skudt så langt ved siden af. Når vi ser på byggeplanerne, som de ser ud i dag, så fremstår Carlsberg Byen i fremtiden som mindst lige så fyldt med aktivitet som oprindeligt tænkt. En udokumenteret reduktion i forventningerne til trafikmængden på 25 pct. virker i det lys usandsynlig og bør dokumenteres inden Tillæg 4 godkendes.

Gener ved byggeri og efterfølgende forøgelse af trafik til området vil have en negativ effekt på trivslen for beboere på Vesterfælledvej og Ny Carlsberg Vej som allerede på nuværende tidspunkt er påvirkede af et højt støjniveau fra trafik, især i krydset Vesterfælledvej/Ny Carlsberg Vej, hvor deacceleration/acceleration øger støjen. Der er bekymring over trafikmængden/støj i et allerede belastet område. Trafik i byggeperioden, dvs. tunge lastbiler, håndværkerbiler mm. bør udelukkende benytte til- og frakørsel til byggepladsen via Ny Carlsberg Vej.

Bemærkninger:

Det forventes ikke, at de antagne trafikmængder afviger særlig meget i forhold til antagelserne i VVM-redegørelsen. - Trafikniveauet er, hvad der forventes i en tæt bebygget by.

I VVM-redegørelsen er skitseret to scenarier. VVM-tilladelsen er givet på baggrund af scenarie 1, som har et større trafiktal en scenarie 2, som rammelokalplanen er baseret på. I forhold til de trafiktal, som VVM-tilladelsen er baseret på er der således tale om en reduktion. I forhold til de trafiktal, som rammelokalplanen er baseret på, er der hverken tale om reduktion eller forøgelse. Der er således ikke ændret ved forudsætningerne.

Der kan forventes gener ved byggeri. Byggepladstrafikken er planlagt således, at det ikke medfører en væsentlig påvirkning af trafikafviklingen i området. Den nye bro over jernbanen via Vigerslev Allé vil være med til at sikre, at så meget som muligt af byggepladstrafikken kan komme direkte til området uden at påvirke lokalområdet. Broen forventes færdig i forbindelse med, at den nye Carlsberg Station åbner i 2016.

4.2. Trafikstruktur og trafikmængder på Ny Carlsberg Vej

(Indsiger nr. 4, nr. 30, nr. 41)

Rammelokalplanen og VVM redegørelsen bygger på en forståelse af, at størstedelen af trafikken skal ledes fra den nye bro kombineret med mange mindre indgange, siveveje, til Carlsberg Byen. Med forslaget er Ny Carlsberg Vej blevet en hovedindfaldsvej for biler, busser og lastbiler - i stedet for at være en sekundær adgangsvej.

Der er bekymring over mertrafik fra både biler og busser på Ny Carlsberg Vej. Der forventes 8.000 biler i døgnet. Der er ændret afgørende på de forudsætninger, som den eksisterende VVM og rammelokalplanen bygger på. Trafikmængden på visse dele af Ny Carlsberg Vej er forøget markant. F.eks. fra 1715 til 3580 (3886 inkl. gennemkørende trafik) ved krydset Jerichausgade / Ny Carlsberg Vej og fra 1013 til 2712 (2939 inkl. gennemkørende trafik) ved hjørnet af den nye Købkes Plads. Samtidig er det i øvrigt ikke muligt at konstatere en generel sænkning af trafikmængderne, når man sammenligner trafikmængderne for VVM 2008 og den nye trafikvurdering i de forskellige adgange til Carlsberg Byen. I trafiktallene bør indregnes den gennemkørende trafik belaster Ny Carlsberg Vej på samme vis som ikke-gennemkørende trafik.

Trafikbelastningen stiger pga. en større detailhandelsbutik på Købkes Plads, placeringen af Europaskolen på Ny Carlsberg Vej, Carlsbergs planer om etablering af et Brand & Experience Center (et gæstetal på 500.000 besøgende årligt), ekstra forlængelse af primærgade og adgang til P-kælder fra Ny Carlsberg Vej ift. Rammelokalplanen, indkørsel fra krydset Angelgade/Vesterfælledvej er reduceret til sekundær gade jf. lokalplan 432 Carlsberg II med tillæg 2, 3 og forslag til tillæg 4, del 2, s. 10/11. En stor del af den trafik, der skulle have kørt ad denne rute må forventes at belaste Ny Carlsberg Vej i stedet.

Der forventes en buslinje med 10 minutters drift. Dette bliver til 288 passager alene ved denne busdrift. Derudover estimeres der 30 turistbusser i døgnet at skulle besøge Carlsbergbyen. Miljøstyrelsens grænser for støjpåvirkninger på max. 55db er allerede i dag overskredet. Den forventede mertrafik, vil få overskridelsen til at blive yderligere forøget.

Den forøgede trafik på Ny Carlsberg Vej vil skabe en "mur" mellem den tætte, centrale bebyggelse på sydsiden af Ny Carlsberg Vej og de grønne, børnevenlige områder på nordsiden af Ny Carlsberg Vej.

Det foreslås at trafikken reduceres på Ny Carlsberg Vej ved at:

- De større detailhandelsbutikker samles i nærheden af Carlsberg Station og i den centrale del af Carlsberg Byen. På Købkes Plads bør der alene være mindre butikker og caféliv. Bydelscenteret bør begrænses til syd for Ny Carlsberg Vej.
- Vejsystemet bør indrettes, således at en større del af trafikken naturligt vil komme ad den nye vejbro fra Vigerslev Allé og flere af de centrale P-kældre bør serviceres via denne vejbro i stedet for via Ny Carlsberg Vej.
- Biltrafik til Europaskoles 900 børn bør ledes fra den nye bro og via Pasteursvej til en afsætningsplads ved skolen.
- Indkørslen fra krydset Angelgade/Vesterfælledvej skal fastholdes og dermed håndtere en større del af trafikken til P-kældrene.
- Indkørslen overfor Alsgade til dele af P-kældrene som anført i rammelokalplanen bør fastholdes.
- Turistbusser og bybusser bør ledes gennem Carlsberg Byen via vejbroen, forbi Carlsberg Station og via Pasteursvej frem mod det nye oplevelsescenter ved Elefantporten. På denne måde vil der være en mere naturlig kobling mellem busruterne og S-togsnettet samtidig med, at busruten vil kunne servicere de centrale funktioner i Carlsberg Byen herunder Europaskolen, det centrale handelsstrøg og Professionshøjskolen.

Ny Carlsberg Vej bør være en blød, grøn akse - som en forlængelse af de byrum, som er skabt på bl.a. Sønder Boulevard, hvor der er skabt en sammenhængende akse fra den nye cykelslange over Dybbølsgade og Sønder Boulevard, hvor gående og cykeltrafik har førsteprioritet, hvor forældre trygt bør kunne sende deres børn over Ny Carlsberg Vej for at lege.

Med Teknik- og Miljøudvalgets tidligere beslutning om at kræve brostenene på hele Ny Carlsberg Vej bevaret antages, at København Kommune vil prioritere begrænsning af trafikmængden på Ny Carlsberg Vej.

Bemærkninger:

Der er ikke ændret afgørende på de forudsætninger, som den eksisterende VVM og rammelokalplanen

bygger på. Nord-syd-aksen fra den nye bro via Pasteursvej til og med Europaskolen vil stadig bære den primære bil- og busstrafik. Ny Carlsberg Vej er som i rammelokalplanen ikke en hovedindfaldsvej for biler, busser og lastbiler, men en sekundær adgangsvej. Der forventes ca. 8.100 biler på indfaldsvejen, hvor der forventes ca. 2.800 biler på Ny Carlsberg Vej. I beregningerne er der i forvejen regnet med trafik fra skolen.

Der etableres afsætningspladser syd for skolen til betjening af trafik fra broen. Busstrafikken til Brand & Experience Center forventes ledt ad Gammel Carlsberg Vej med busafsætning/holdeplads ved J.C. Jacobsens Gade med plads til 4 busser ad gangen. Herved undgås parkering af turistbusser på Ny Carlsberg Vej. Den nye nedkørsel midt på Ny Carlsberg Vej er en nedkørsel, der er flyttet fra Sport Rahbek, og ændrer således ikke på trafikmængder og trafikstruktur.

I forhold til placering af detailhandel er der i kommuneplanen udlagt et bydelscenter til detailhandel, som omfatter Købkes Plads. Dette ændres der ikke på med tillæg 4.

Trafiksikkerheden prioriteres højt på Ny Carlsberg Vej med cykelstier. Med allébeplantningen fortsættes den grønne akse fra Sønder Boulevard.

I forbindelse med tillæg 2 er der fastlagt mulighed for vareleverings- og forsyningsløsninger fra Vesterfælledvej overfor Alsgade. Der er ikke længere adgang til P-kælder her. Adgangen til p-kælder fra Vesterfælledvej vil blive foreslået flyttet til Alsgade i forbindelse med et kommende lokalplantillæg.

Der vil være gode kollektive trafikforbindelser ved den nye Carlsberg Station, hvor Valby og Vesterbro kædes sammen.

Hvis fredningsforslaget om en brostensbelægning på Ny Carlsberg Vej bliver vedtaget forventes en stigning af støjniveauet i forhold støj fra en asfaltbelægning, som rammelokalplanen tager udgangspunkt i.

Hvis belægningen ikke fredes, og den etableres som granitbrosten, som foreslået i tillæg 4, kan støjen reduceres markant ved en bearbejdning af belægningens overflade, formater og via belægningsforbandtet. Beslutningen om bevaring eller udskiftning af den eksisterende belægningstype bliver afgjort, når der er kommet en afklaring på fredningssagen.

Støjen skyldes ikke mere trafik på vejen, og hastigheden har en ubetydelig rolle i oplevelsen af støjniveauet. Det er derimod belægningstypen, der har en afgørende rolle i denne sammenhæng, se også bemærkninger nedenfor under pkt. 4.4.

4.3. Trafiksikkerhed på Ny Carlsberg Vej

(Indsiger nr. 4, nr. 30 og nr. 31)

Det er uacceptabelt, at planlægge så meget mertrafik og 10 minutters busdrift, uden hensyntagen til omkringværende skolebørn og beboere. Ved en øget trafikstrøm samt busdrift, falder sikkerheden for skolebørn, som skal til og fra skolen ved Ny Carlsberg Vej. En skolepatrulje i et lysreguleret kryds er ikke længere nok, da oversigtsforholdene samt mertrafikken forringer muligheden for at krydse vejen væsentligt. Der er ligeledes etableret skolegård lige ud til Ny Carlsberg Vej. Den vej er i forvejen et trafikalt mareridt ved skoletid om morgenen, samt om eftermiddagen.

Der vil være massivt mere trafik omkring Vesterfælledvej, Lyrskovsgade og Ny Carlsberg Vej. Der må laves cykelstier på de veje, der fører hen til Carlsberg og på Ny Carlsberg Vej, og som bliver mere belastet i fremtiden. Man kan ikke forvente 8000 flere billister om dagen og x antal busser, uden at anlægge en cykelsti i et område der er så tæt befolket af børn der cykler.

Der er ikke anlagt cykelsti på Ny Carlsberg Vej. Der er nyligt anlagt skråparkering, hvilket har indsnævret vejen og nu udgør en særdeles stor risiko, idet oversigtsforholdene er utrolig dårlige.

Bemærkninger:

Forvaltningen har stor fokus på trafiksikkerheden og vil forlænge de planlagte cykelstier i begyndelsen af Ny Carlsberg Vej frem til Europaskolen og de store p-anlæg, hvori ca. 1/3 af trafikken forventes at forsvinde. Ny Carlsberg Vej lukkes desuden mellem Elefantporten og Dipylon for alt andet end busser, for at forhindre gennemkørende trafik.

Det forventes ikke at de antagne trafikmængder afviger særlig meget i forhold til antagelserne i VVM-redegørelsen. - Trafikniveauet er, hvad der forventes i en tæt bebygget by.

Europaskolens parkering holdes inden for egen grund i form af en parkeringskælder med plads til ca. 300 p-pladser inkl. afsætningspladser. Indkørsel til parkeringskælderen er fra skolens vestlige side, hvor der også er afsætningspladser på terræn samt holdeplads for renovationsvogne. Øst for skolen ved Pasteursvej er der ligeledes afsætningspladser samt holdepladser for både renovations og varevogne. Der er også mulighed for parkering på terræn syd for skolen ved Franciska Clausens Plads.

4.4. Brostensbelægningen på Ny Carlsberg Vej herunder bevaring af belægning og støj fra denne

(Indsiger nr. 2, nr. 7, nr. 23, nr. 41)

Det foreslås, at belægningen ændres til asfalt, støjdæmpende asfalt eller, at der anvendes slebne granitbrosten på den nederste del af Ny Carlsberg Vej mellem Vesterfælledvej og Købkes Plads, som foreslået i Tillæg 4. Det bør under alle omstændigheder kombineres med fardæmpende foranstaltninger i form af bump og chikaner ved Købkes Plads, Jerichausgade og de to fælles haver for at sikre en maksimal hastighed på 30 km/t. Brosten vil også udgøre et trafikalt sikkerhedsproblem, da cyklister, der færdes på vejen konsekvent kører op på fortovet for at undgå brostenene. Støjbelastningen ligger markant over grænseværdierne for facadestøjniveau for boligbebyggelse ud til Ny Carlsberg Vej og et stykke op ad Jerichausgade. Støjbelastningen på Ny Carlsberg Vej udgør i forvejen en markant gene for naboerne til Ny Carlsberg Vej.

Der er forundring over, at man vurderer, at den øgende trafik på Ny Carlsberg Vej kun har begrænset betydning for eksisterende bebyggelse, mens støjen er tilstrækkelig til, at der skal foretages særlige tiltag for den nye bebyggelse jf.: ”Den seneste viden om placering af p-anlæg har trukket trafikken lidt længere ind ad Ny Carlsberg Vej i forhold til vurderingerne i VVM-redegørelsen. Det vil have begrænset betydning for eksisterende bebyggelse, da ændringen sker vest for Jerichausgade. Ændringen kan have betydning for den nye bebyggelse, der skal etableres langs Ny Carlsberg Vej, da denne bebyggelse vil skulle overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.”

Indsiger nr. 7 mener ikke, at lokalplanforslaget tillægger belægningen stor nok betydning, og ønsker, at brostensbelægningen skal bevares og om nødvendigt med cykelbaner i plane brosten i 1 meters bredde.

Bemærkninger:

Forvaltningen mener, at der med lokalplanforslaget både tages hensyn til den særegne belægning og ønsket om at fremme byudviklingen på Carlsberg. Der er i § 4, stk. 6 fastlagt, at belægningen skal være granitbrosten, da vejen ellers ville blive asfalteret med støjdæmpende asfalt, da rammelokalplanen ikke havde bestemmelser herfor. Der er fremsat fredningsforslag fra Kulturstyrelsen, hvor fredningsværdierne knyttes til den eksisterende belægning med tværgående bånd. Denne type belægning forøger støjen med op til 8 dB i forhold til den gennemsnitlige asfaltbelægning som rammelokalplanen tager udgangspunkt i. Mht. støj fastlægger § 4, stk. 6 at brostenenes overfladebehandling og vejprofil skal udformes under hensyn til maksimal støjreduktion, og giver således mulighed for at udskifte eksisterende sten og overfladebehandle disse. Med en overfladebehandling og tætning af samlingerne på de eksisterende sten opnås en støjreduktion på ca. 2 dB, hvilket opleves, som en tydelig men mindre hørbar ændring. Udskiftningen af brostensbelægningen til granitsten i diagonalt forbandt giver en støjreduktion på ca. 5 dB, hvilket opleves

som en lille men hørbar ændring i forhold til asfalt. Forvaltningen ønsker samtidig at sikre cykelfremkommelighed, hvorfor der vil være mulighed for at overfladebehandle stenene. I fredningsforslaget er der også mulighed for at etablere cykelvenlige belægninger, hvorfor det ikke forventes at blive et problem med cyklister på fortovet.

Årsagen til, at støjbelastningen opfattes forskelligt for ny bebyggelse og eksisterende bebyggelse er, at Miljøstyrelsen har vejledende grænseværdier for nybyggeri, hvor der bl.a. skal være mindre end 58 dB på nye boligers udendørs opholdsarealer. Denne vejledende grænseværdi er kun gældende for nybyggeri. Overskrides grænseværdien ved eksisterende boliger findes der ingen generel pligt til at nedbringe støjbelastningen. Hvis denne grænseværdi skulle gælde alle boliger (nye som gamle) i København, handler det om næsten halvdelen af alle kommunens boliger, som er belastet af støj på mere end 58 dB.

4.5. Trafik, bygningsrystelser og placering af busstop

(Indsiger nr. 4)

Indsiger ønsker ikke, at der anlægges busstop ud for Ny Carlsberg Vej 36-38, og der bør laves tages tiltag for at mindske rystelser og støj. Bygningen er udsat – den ligger ovenpå en gammel mose og er påvirket af mange års rystelser fra bus og biler. Den påvirkning i form af rystelser, som afstedkommes af den øgede mertrafik, dels under byggeprocessen med tunge køretøjer, er samt den forventede bil- og bustrafik er bekymrende.

Bemærkninger:

Der er på nuværende tidspunkt ingen konkrete planer om placering af eventuelle busstoppesteder. Placering af stoppesteder vil blive besluttet når der tages beslutning om etablering af en buslinje gennem Carlsberg.

4.6. Trafik og Humleby

(Indsiger nr. 41)

Trafikbelastningen for bl.a. Humleby er ikke belyst hverken i den oprindelige VVM, Rammelokalplanen eller Tillæg 4. På grund af den øgede trafik på Ny Carlsberg Vej samt begrænsningen af parkering i gadeniveau i Carlsberg Byen forventes en markant forøgelse af sivetrafikken gennem Jerichausgade og Humleby. Dette vil være uacceptabelt, da Humlebys gader er lege- og opholdsområde. Der anbefales en lukning eller som minimum en ensretning af Jerichausgade, således at man ikke kan køre ind i Jerichausgade fra Ny Carlsberg Vej. Dette vil fjerne problemet og i øvrigt reducere mængden af trafik på Ny Carlsberg Vej.

Tillæg 4 indeholder mulighed for åbning for gående og cyklister fra Carlsberg Byen til Küchlersgade og Carstensgade, som dermed kan blive cyklisternes foretrukne smutvej fra Carlsberg Byen til Vesterbrogade og indre Frederiksberg, hvilket ikke er foreneligt med gadernes status som lege- og opholdsområde. Husejerforeningen har derfor været i dialog med både Carlsberg Byen og Københavns Kommune om at sikre, at cyklister ikke nemt kan komme igennem - f.eks. ved etablering af trappe eller lignende og ved placering af petanquebaner og småbørnslegepladser i overgangen. Det er afgørende, at Husejerforeningen får indflydelse på den endelige udformning af overgangene, så disse intentioner kan indfris.

Bemærkninger:

Gæster til Carlsberg vurderes ikke at ville benytte Humleby som adgang, da det på grund af vejens indretning ville være mest oplagt benytte den nye forbindelse over jernbanen eller Ny Carlsberg Vej. Cykelforbindelsen mellem Carlsberg Byen og Küchlersgade/Carstensgade vurderes ikke på nuværende tidspunkt at skabe trafikale problemer. Forvaltningen har ingen indvendinger mod, at Husejerforeningen sammen med Carlsberg Byen P/S kommer med eventuelle forslag til forbedringer.

4.7. Vej fra Carlsberg til Rahbeks Allé

(Indsiger nr. 39)

Vejen fra Carlsberg til Rahbeks Allé bør lukkes af for egentlig bil trafik, da det ellers vil medføre mere trafik i det trafikalt lukkede beboelseskvarter, og således at det vil medføre betydelige trafikale problemer med mindre vejen ensrettes til indkørsel til kvarteret. Det er ikke forsøgt i det nye tillæg til lokalplan at estimere den trafikale belastning i område IVA. Der er ingen steder opgjort antallet af cyklister, som benytter Rahbeks Allé for at komme til Vesterbrogade fra Valby Langgade. Adgangs- og sikkerhedsforholdene for cyklende såvel som de gående til og fra Carlsberg byen samt langs Rahbeks Alle bør forbedres med et fortovej på sydsiden af Rahbeks Alle fra Vesterbrogade op til Rahbeks Alle nr. 15 eller 17, som derefter fortsætter bagom institutionerne i Carlsberg Byen. Samtidig foreslås en fodgængerovergang til gangstien ved Rahbeks Alle nr 18. Og at man åbner mulighed for at indgange til de kommende og ombyggede institutioner Rahbeks Allé 15-19 kan placeres ud mod en kombineret cykel- og gangsti, som igen svinger tilbage ved huset Rahbeks Allé nr 21. Der kan opstå trafikalt farlige situationer for trafikanter fra Carlsberg til Rahbeks Allé især for gående, da cyklende færdes med stor hastighed pga. faldende terræn. Udkørende vil ligeledes være til fare for cyklisterne. Allétræer og fortoveje bør placeres således at kørebanens bredde ikke yderligere begrænses. Det allerede snævre forløb tillader kun med nød og næppe, at biler og modkørende cyklister kan passere hinanden.

Bemærkninger:

Som situationen ser ud i dag, er Rahbeks Alle lukket mod vest for gennemkørsel af biler, og Kammasvej er ensrettet. Denne indretning sikrer, at biltrafikken begrænses til den trafik, der har et ærinde i området. Forvaltningen vurderer forbindelsen mellem Carlsberg byen og Rahbeks Alle som en lokal forbindelse der skaber sammenhæng mellem de to bolig-områder på tværs af kommunegrænsen. I Carlsberg Byen etableres vejen som trafikdæmpet, og det er vurderingen at den vil blive benyttet af få biler. I forhold til cykler viser tællinger mellem Valby og Indre By, at der om morgenen kl. 7.30-8.30 er en timetrafik på ca. 300 cyklister, mens der om eftermiddagen kl. 16-17 er ca. 200 cyklister. Det forventes ikke at antallet af cyklister vil stige i sådan et omfang, at det vil påvirke områdets trafikafvikling i nævneværdig grad. Rahbeks Alle er beliggende i Frederiksberg Kommune, der skal kontaktes i forbindelse med yderligere tællinger, analyser og forslag om trafikmæssige forbedringer i området. Der henvises til helhedsplanen for området omkring Rahbeks Alle, som Frederiksberg Kommune har udarbejdet i maj 2014.

4.8. Parkeringsforhold

(Indsiger nr. 4, nr. 23, nr. 30, nr. 34, nr. 37, nr. 39, nr. 41, nr. 50, nr. 51, nr. 52)

Flere beboere er bekymrede over de kommende parkeringsforhold, da der vil mangle p-pladser i området som følge af at der er ganske få p-pladser på terræn, og at p-pladser i kældre er privatdrevede og vil være dyre at parkere i. Samtidig er der ikke nok pladser til de beboere, som skal bo i Carlsberg Byen - plus at det så koster 9.000 kr per år uden en garanti for en plads. Det er en uholdbar situation. Det vil lægge et stort pres på den omgivende by, og det vil blive så dyrt at bo i Carlsberg Byen, at kun de bedst stillede vil have råd - og disse mennesker vil derfor per definition have mindst én bil. Københavns Kommunes løsning på dette var, at de mennesker, som kommer til at bo i Carlsberg Byen også skulle arbejde der. Det er meget naivt at forestille sig, at de +4000 mennesker skulle arbejde i Carlsberg Byen. Det er også et problem, at der ikke vil blive udstedt parkeringslicenser til beboere i Carlsberg Byen. Det er diskrimination og vil bidrage til opfattelsen ”dem og os”. Der forudses også parkeringsproblemer, da parkeringsdækningen ikke er tilstrækkelig på Carlsberg og mindre end på Frederiksberg.

Indsiger nr. 23, Carlsberg Byen ønskes mulighed for at trafikbetjene Kedelhallen og Maskincentralen fra bagsiden af bygningerne af hensyn til den fremtidige brug, og at det på tegningen side 47 vises, at der er en aflæsningsplads/vendeplads. Der ønskes tilføjet en tekst hvori der står: ”Der kan etableres vendeplads for varevogne til vareforsyning af Kedelhus og Maskincentral”.

Bemærkninger:

Rammelokalplanen fastlægger en parkeringsnorm for hele Carlsberg Byen svarende til, at der kan etableres ca. 4.500 parkeringspladser. Dette ændres der ikke på med lokalplantillægget. Det er forvaltningens vurdering, at der vil være nok parkeringspladser på Carlsberg til at dække behovet. Al længerevarende parkering vil foregå i kældre. 65% af pladserne vil være tilgængelige for alle, men man skal som på Vesterbro betale for at parkere. Der vil kun være 225 p-pladser på terræn primært som kantstensparkering, hvor det kun vil være muligt med kortvarig standsning til af- og pålæsning og ikke til længerevarende parkering (som ellers på Vesterbro). Da der kun er få pladser på vejene, og disse ikke kan anvendes til længerevarende parkering er det forvaltningens vurdering, at der ikke er behov for, at Carlsberg er omfattet af parkeringsordningerne, der gælder på det øvrige Vesterbro. På Carlsberg er vejene der udover private, hvorfor der ikke kan udstedes beboerlicenser, der kun kan udstedes på offentlig vej.

Der etableres vendeplads for varevogne til vareforsyning af Kedelhus og Maskincentral inde fra Franciska Clausens Plads. Af hensyn til skoleeleverne på Europaskolen udføres og indrettes vendepladsen som en tre-punkts vending for at holde varevogne længst fra skolegården. Det skønnes tilstrækkeligt at markere dette på lokalplantegningen.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 11A ændres som vist i bilag 8, med indsættelse af stjerne for varelevering.

4.9. Forbindelser

(Indsiger nr. 9, nr. 23, nr. 36, nr. 46, nr. 50)

En indsiger (nr. 36) ønsker, at stiforbindelsen langs nordsiden af Humleby fjernes fra lokalplanforslaget, da denne forbindelse vil skabe utryghed for beboerne på nordsiden af Carstensgade især i aften- og nattetimerne. Der foretrækkes helt klart cykler i Carstensgade. En anden indsiger er bekymret for udformningen ift. Humlebyen – hvor højt i terrænet skal stien ligge og hvordan bliver overgangen med stakittet ind imod os? Får vi adgang fra vores baghaver? Andre indsigere kan se at det er en smuk indgang og at der er en fordel for Carlsberg Byens beboere at gående og cykler kan komme fra Carlsberg Byen ud på Vesterfælledvej. Det er Carlsberg Byens og Københavns Kommunes pligt at genetablere haven og parkeringspladserne som støder op til en sådan sti.

Indsiger nr. 23, Carlsberg Byen ønsker, at passagen gennem Lagerkælderen, der er vist som ”offentlig passagemulighed” ændres, så markeringen af passagen enten kan være nær den sydlige gavl af Lagerkælderen, i det nye byggefelt ved Lagerkælderen eller mellem Lagerkælderen og det kommende byggefelt. Den nord-sydgående cykelforbindelse gennem Bryghuset ønskes ophævet pga. de kommende anvendelser (eventcenter). Carlsberg A/S oplyser, at de ikke ønsker cykelforbindelsen gennem Gammel Carlsberg.

Bemærkninger:

For at opnå et sikkert og trygt cykelmiljø, er der fokus på at sti forbindelsen nord for Humleby indrettes på en måde, at den ikke tiltrækker uønskede gæster. Grundet uafklarede privatretlige forhold mellem AB Kgs. Bryghus og Carlsberg Byen udtages det nordlige område af lokalplanforslaget. Stiforbindelsen indgår stadig i rammelokalplanen.

Passagen gennem Lagerkælderen indgår i en sammenhængende offentlig stiforbindelse for fodgængere, der bl.a. forbinder Vandets Plads, Bryggernes Plads og Franciska Clausens Plads – på tværs Carlsberg. Hvis passagen flyttes brydes den offentlige forbindelse og trafik- og stisystemet. Forvaltningen ønsker at fastholde gældende placering af passagen.

Den nord-syd gående cykelforbindelse er en del af den samlede infrastrukturplan, som blandt andet skal skabe sikre cykelstier gennem Carlsberg Byen. I forbindelse med byggesagsbehandlingen vil der blive taget

stilling til det nordlige stiforløbet gennem Bryghuset, om nødvendigt kan der skiltes med cykling forbudt gennem bygningen. Det sydlige stiforløb gennem Gammel Carlsberg indgår i rammelokalplanen og vil delvist være omfattet af et kommende tillæg 6 – og er ikke omfattet af høringen. Forvaltningen mener ikke, at det hensigtsmæssigt at ændre denne forbindelse.

5. Bebyggelsens omfang

5.1. Lokalplanafgrænsning og byggefelter i område IV

(Indsiger nr. 23)

Indsiger nr. 23 Carlsberg Byen P/S ønsker, at udtage to byggefelter i det nord-vestlige område af delareal IV, da de privatretlige forhold med AB Kgs. Bryghus er uafklarede.

Bemærkninger:

Forvaltningen anbefaler, at lokalplanområdets afgrænsning ændres og byggefelterne udtages. Som følge heraf reduceres bruttoarealet inden for tillæg 4.

Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- §5, stk.5, b)
I delareal IVA må etagearealet ikke overstige ca. ~~55.300~~ 48.800 m², heraf ~~53.300~~ 46.800 m² i ny bebyggelse.

Følgende ændringer foreslås i redegørelsen:

- Redegørelsen konsekvensrettes som følge af det reducerede etageantal. Redegørelsen sammenfattes væsentligt og sammenskrives med rammelokalplanens redegørelse ved bekendtgørelsen.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 1, nr. 12A og 12 B som vist i bilag 8, med afgrænsning af lokalplangrænse og udtagning af byggefelt.

5.2. Bygningshøjder og byggefelt mod Rahbeks Allé

(Indsiger nr. 23, nr. 39)

Carlsberg Byen ønsker at justere bebyggelsesplanen og etagehøjder i det nordlige byggefelt mod Rahbeks Allé. Begrundelsen herfor er, at tilvejebringe et bedre og mere defineret gårdrum med vest sol, at respektere karréstrukturen i Carlsberg Byen og Halmlageret samt at trappe bebyggelsen ned mod Rahbeks Allé for at mindske eventuelle gener for naboerne.

Beboerne på Rahbeks Allé mener, at byggeriet på 5 etager er for højt. Det vil overstige det eksisterende byggede miljø med 1 eller 2 etager. Det høje byggeri vil henlægge nordsiden af Rahbeks Allé i alt for meget skygge, særligt for de lejligheder, der er placeret i stueetagen og 1. sal på Rahbeks Alle nr. 10, 12, 16 og 18, og i haverne. Det vil virke som en "mur", der omslutter bydelen og spærrer for udsigten til det bevaringsværdige Halmlager. Det "fremskudte" tre etagers byggefelt bryder den bygningsmæssige linje (og giver skyggegener for ejendommene overfor). Byggefeltet ligger umiddelbart ud til vejen og har ikke nogen grøn forhave. Samlet set lægger det op til en uharmonisk og ujævnt bygningslinje. Byggefelterne skal reduceres til max. 3 etager (forhindrer ikke bebyggelsen i næste led i at være 4 etager). Der skal etableres grønne forhaver overalt, og byggelinjen og det arkitektoniske udtryk mod Rahbeks Allé skal være ensartet og i respekt for det eksisterende udtryk.

Bemærkninger:

Forvaltningen anbefaler, at byggefeltet omdisponeres, som ønsket af Carlsberg Byen P/S, så der skabes et bedre gårdrum. Hele byggefeltet lægges ud til Rahbeks Allé. Byggeriet nedtrappes samtidig fra 5 etager til 3-4 etager se også bemærkninger og snit ovenfor under pkt. 1.1.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 12A ændres som vist i bilag 8, med ændring af byggefelt.

5.3. Bygningshøjder mod Humleby

(Indsiger nr. 9, nr. 23, nr. 24, nr. 41, nr. 44)

Mange beboere i Humleby er bekymrede over byggeriets højde i 3-4 etager, tætheden til Humleby og lysforholdene. Forslaget lever ikke op til intentionen om at 'Bebyggelsens anvendelse, højde og karakter i randområderne skal medvirke til at skabe en harmonisk overgang til og sammenhæng med naboområderne'. Byggeriet vil virke fysisk overvældende, og kvæle den særlige skala, rummelighed og charme, som Humleby repræsenterer, og som gør bebyggelsen til en unik attraktion. Lysforholdene i haver og huse vil blive meget forringet. Der vil blive blokeret for sollys – måske med undtagelse af nogle få timer om eftermiddagen v. midsommer.

I det nordvestlige hjørne af Humleby er der i dag gode lysforhold og et unikt rekreativt miljø af små byhaver, terrasser og altaner med sol og lysindfald i eftermiddags/aftentimerne. De nye bygninger i 4 etager ligger på et markant højere terræn (ca. 1,5 meter imod vest og ca. 2,5 meter imod nord) end Humleby-husene, hvilket betyder at bebyggelsen reelt vil svare til 4 ½ etage, imod Humlebys 2 ½ etage. Selvom den fjerde etage er tilbagetrukket vil byggeriet være meget massivt. Beboerne i de nye boliger vil få frit kig ned i baghaver og ind i husene. Det foreslås at der bygges maks. 3 etager nord for Humleby eller at der som et absolut minimum tilbagetrækkes øverste etage i hele rækken imod nord. Endvidere at den maksimale højde imod vest bliver 2½-3 etager, som resten af bebyggelsen vest for Humleby. Alternativt at byggeriet både imod vest og nord trækkes længere væk fra os. Terrænkoten bør sænkes 1 meter. Hvor mange meter er der fra Humleby til ny bebyggelse?

Højden af husene langs det grønne stiforløb er helt og aldeles uacceptabel. Den nye ejendom i 3 etager bliver voldsom og disharmonisk. Den ligger på en for høj terrænkote, da den er placeret på en opfyldt parkeringsplads. Derfor er kommunens "eksisterende kote" beregnet på et opfyldt og ikke et oprindeligt terræn. Der foreslås en sænkning til 2½ etage. Terrænet bør sænkes så kip flugter med Humleby husenes gesims. Den øverste tilbagetrukne etage kan i stedet flugte med Humleby husenes kip. Dette vil betyde en bedre harmonisk helhed mellem den gamle og nye bebyggelse. I det oprindelige forslag er der et 20 meter smalt grønt haveareal vest og nordvest for Humleby. Det vil ikke få meget eftermiddagssol. Derfor foreslås en nedskalering af etagerne.

Lokalplanforslaget overholdes ikke ved at bygge i 4 etager, når der står 3-4 etager i forslaget. Hvorfor bygger man ikke de nye huse langs Humleby som egentlige rækkehuse? På den måde kunne man skabe en harmonisk overgang fra det gamle og det nye byggeri. Der bør tages hensyn til Humleby som andre ved bestemmelser om altaner og værn.

Carlsberg Byen P/S (nr. 23) ønsker, at byggeriet skal være højere i det sydlige hjørne. De i bestemmelsen angivne koter (29,5 m mod Købkes Plads, 22,5 m mod Humleby og hhv. 29,5 og 25,5 m mod Ny Carlsberg Vej ønskes ændret til følgende koter: Mod Humleby ved Ny Carlsberg vej ønskes koten ændret til 21,9 m (3 etager) og 25,7 m (4 etager) (erhvervsdelen). Mod Humleby ønskes koten ændret til 23,4 m (boligdelen). Endvidere ønskes en opblødning i meter angivelserne i bestemmelsen, da disse ikke harmoniserer med koterne angivet i samme bestemmelse.

Bemærkninger

Bygningshøjderne følger rammelokalplanen og er tilpasset Humlebyens skala.

Jf pkt. 5.1. udtages størstedelen af det nordvestlige område herunder de nord for Humleby beliggende byggefelt, hvorfor de rejste spørgsmål således ikke længere er relevante. Der udtages et bruttoetageareal på 6.500 kvm. Et evt. senere udarbejdet byggeretsgivende lokalplantillæg for dette område vil komme i offentlig høring. Mht. til højden i 4 etager i den resterende del af det nordvestlige hjørne forslår forvaltningen, at grænsen mellem 3 og 4 etager flyttes mod nord, så der kun er 4 etager på strækningen mod Halmlagret. Øvrige etageantal fastholdes som i lokalplanforslaget. Med forslaget overholdes rammelokalplanens bestemmelse om, at 50 pct. af bebyggelsen i randzone må være 4 etager.

Skyggediagrammer viser, at de direkte skyggevirkninger i forhold til boligejendommene i Humleby er begrænset til aften timerne og skyggeforholdene svarer til det øvrige Humleby, når skyggevirkningerne fra højhusene ikke tages i betragtning. Byggeforeningshusene mod Ny Carlsberg Vej berøres dog i særlig grad af skyggevirkninger.



Skyggediagram 21. juni kl. 17 Set fra Carlsberg mod Humleby med bebyggelse i tillæg 4 og rammelokalplanens bebyggelse.

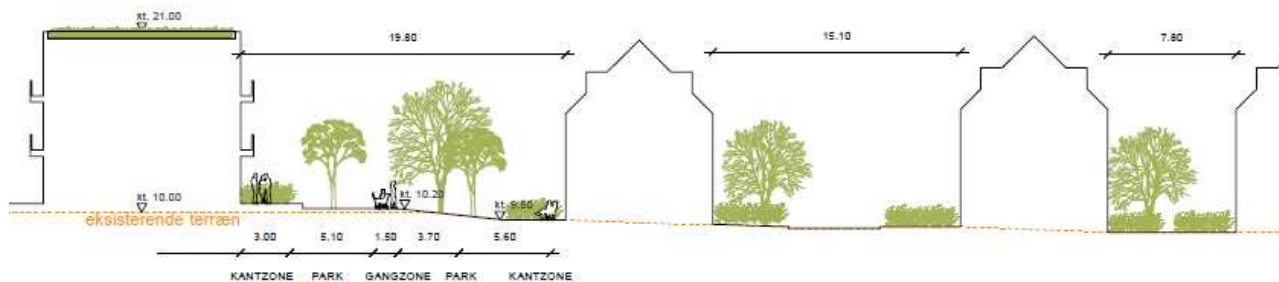


Skyggediagram 21. juni kl. 18 Set fra Carlsberg mod Humleby med bebyggelse i tillæg 4 og rammelokalplanens bebyggelse.

Det grønne havebånd vest for Humleby vil ligge uden skygge frem til middagstid, hvorefter bebyggelsen vil kaste skygger ind over arealet. Arealet vil primært fungere som en grønt havestrøg mellem Carlsberg og Humleby og vil forbinde områderne, hvorfor skyggevirksomheder her kan accepteres.

I det nordvestlige hjørne er afstanden til nyt skel – 14,5 m og afstand til facade – 19 m.

Forvaltningen foreslår på baggrund af indsigelserne om højder og skyggevirksomheder, at koter og bygningshøjder præciseres, jf. det reviderede snit nedenfor mhp. at højderne ikke kommer til at overstige det forventede.



Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- § 5, stk. 5, b)

Bygningshøjder

I forhold til eksisterende terræn i de på tegning nr. 3A fastlagte lokale haver (byrum K og R) samt den endelige terrænkote på de umiddelbart tilstødende veje og byrum må bygningshøjden ikke overstige 8 m for bebyggelse i 1-2 etager; 11 m for bebyggelse i 3 etager; 14 m for bebyggelse i 4 etager; 17-17,5 m for bebyggelse i 5 etager og 20 m for bebyggelse i 6 etager. *Bygningshøjden må øges med 0,75 m for hver erhvervsetage, dog således at bygningshøjden ikke overstiger 24 m. Højden regnes fra eksisterende terræn i de på tegning nr. 3A fastlagte lokale haver (byrum K og R) samt den endelige terrænkote på de umiddelbart tilstødende veje og byrum.* Uanset ovenstående skal tagkoten langs den på tegning nr. 12A med gul linje markerede facade mod Ny Carlsberg Vej / 'Købkes Plads' / 'Sport Rahbek' være 29.5. Tagkoten langs den på tegning nr. 12A med rød linje markerede facadestækning mod Ny Carlsberg Vej/Vesterfælledvej må ikke overstige 22.0. *Langs de på tegning nr. 12A med grøn linje markerede facader mod den lokale have R (og Humleby) må bebyggelsen ikke opføres højere end de angivne tagkoter.* Tagkoter er angivet i højdesystem DVR90.

Forslaget til bestemmelser er efterfølgende præciseret, jf. bilag 8.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 12A ændres som vist i bilag 8, med koter og afgrænsningen af den 4 etage mod nord.

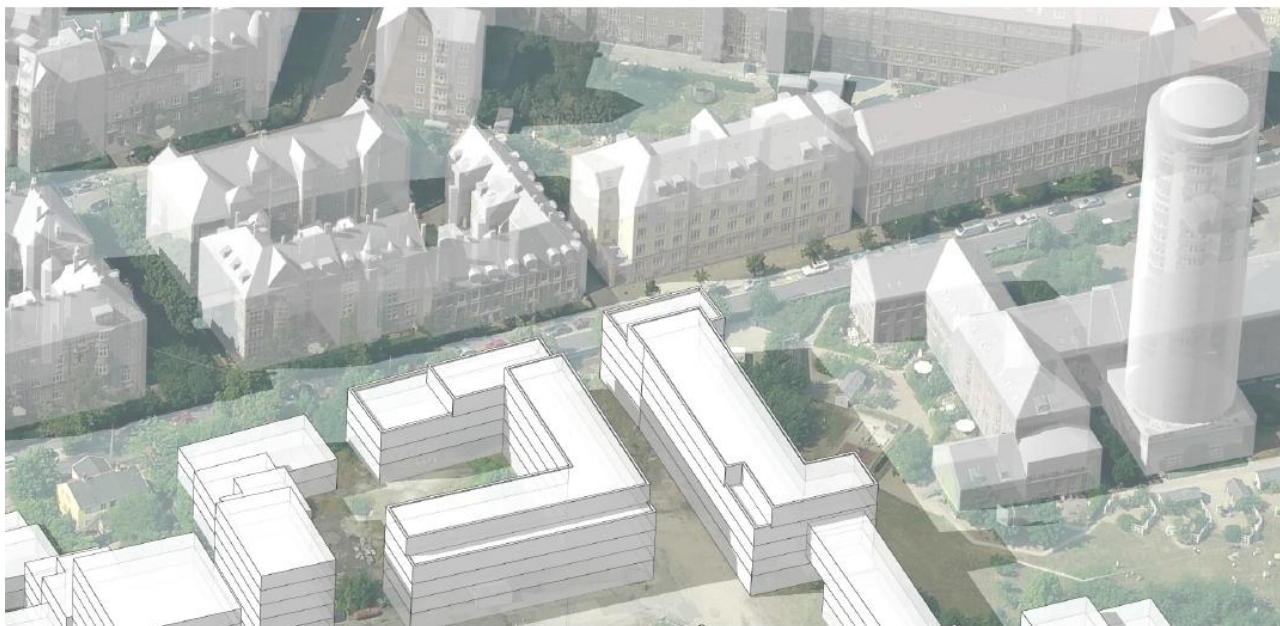
5.4. Bygningshøjder mod Kgs. Bryghus

(Indsiger nr. 10, nr. 11, nr. 16, nr. 17, nr. 20, nr. 21, nr. 26, nr. 27, nr. 46, nr. 48, nr. 50)

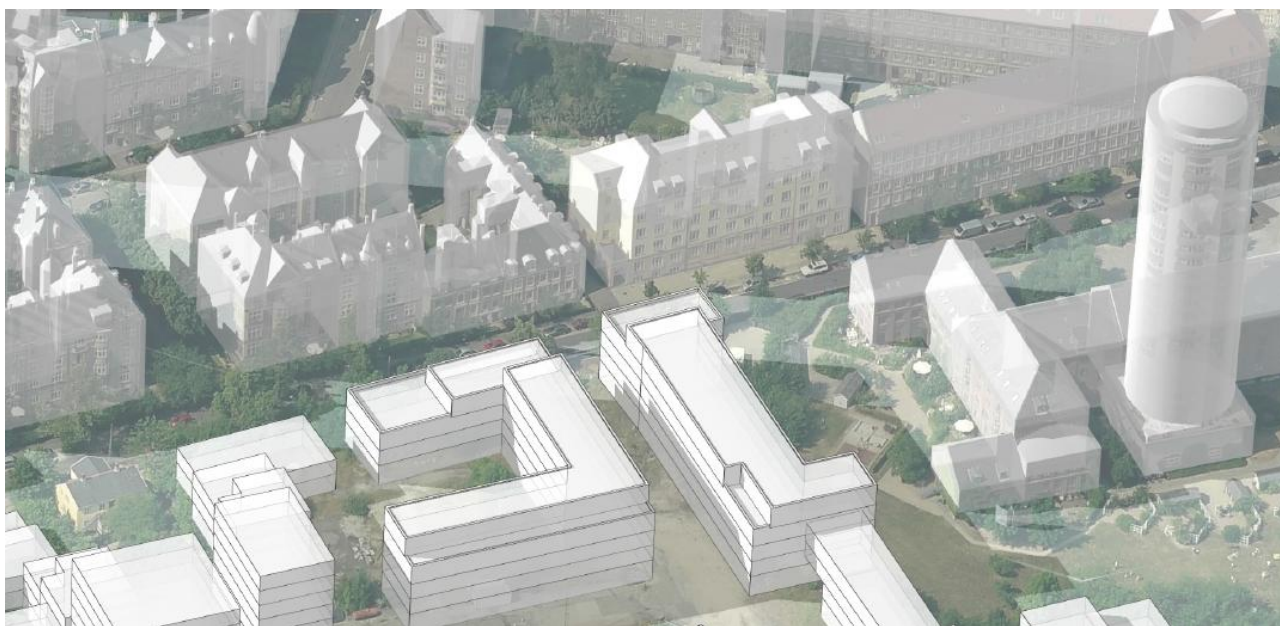
Mange beboere i AB Kgs. Bryghus udtrykker bekymring over byggeriets højde og omfang. Byggeriet i 5 etager vest for Kongens Bryghus er alt for højt og vil fjerne sollys fra legepladsen i andelsforeningens gård/have - og udsyn og dagslys i boligerne. Det bør flyttes længere væk fra skel og som minimum reduceres til 4 etager som i rammelokalplanen. Den ligger for tæt på brygmesterboligen i Kgs. Bryghus.

Bemærkninger:

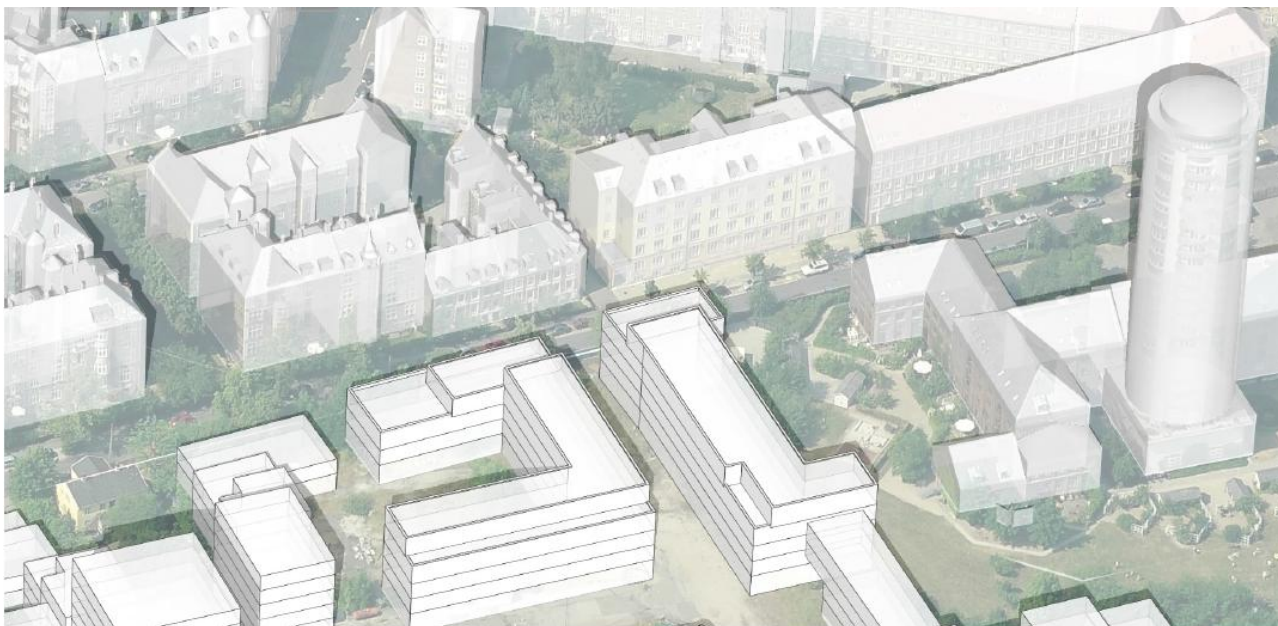
Rammelokalplanen fastlægger byggeri i 4 etager. Med lokalplanforslaget foreslås en 5 etage. Der er skygge på legepladsen på skyggediagrammer 21. juni kl. 18 samt 21. marts kl. 15.



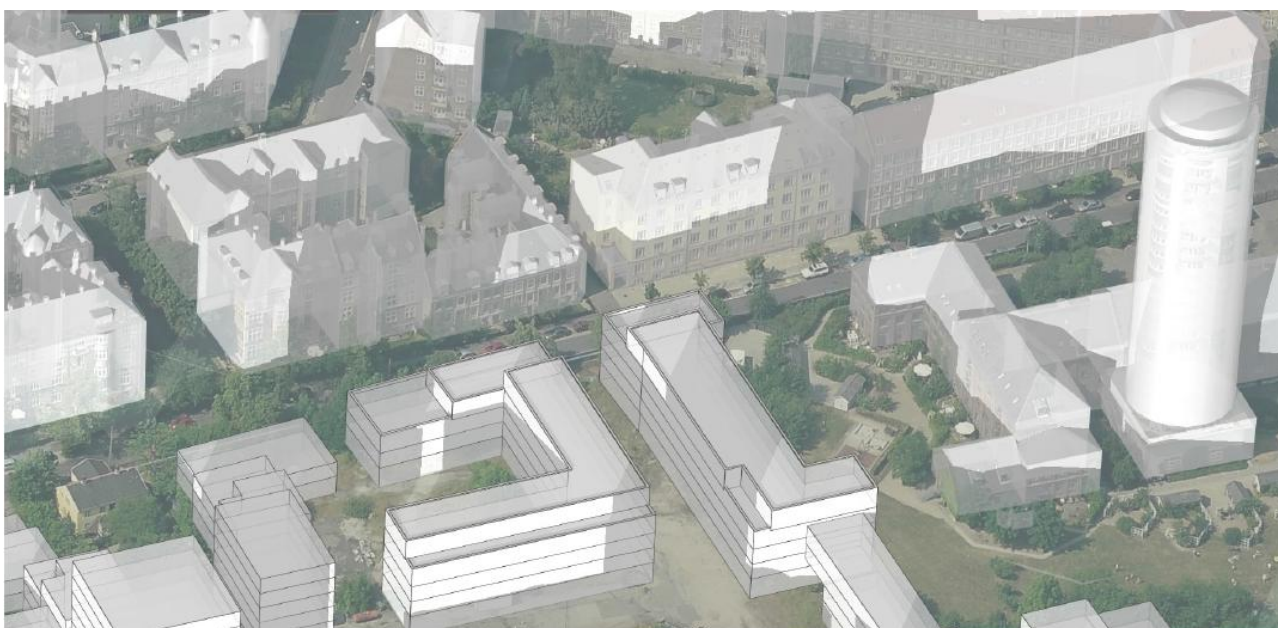
Skyggediagram 21. juni kl. 17 ved Kgs. Bryghus og Rahbeks Allé med bebyggelse i tillæg 4, rammelokalplanens bebyggelse og forslag til bebyggelse i Frederiksberg Kommune.



Skyggediagram 21. juni kl. 18 ved Kgs. Bryghus og Rahbeks Allé med bebyggelse i tillæg 4, rammelokalplanens bebyggelse og forslag til bebyggelse i Frederiksberg Kommune.



Skyggediagram 21. september kl. 13 ved Kgs. Bryghus og Rahbeks Allé med bebyggelse i tillæg 4, rammelokalplanens bebyggelse, og forslag til bebyggelse i Frederiksberg Kommune.



Skyggediagram 21. december kl. 13 ved Kgs. Bryghus og Rahbeks Allé med bebyggelse i tillæg 4, rammelokalplanens bebyggelse og forslag til bebyggelse i Frederiksberg Kommune.

Forvaltningen foreslår, at den 5. etage trækkes tilbage fra Rahbeks Allé, hvorved lysforholdene forbedres på legepladsen og i boligerne i aftentimerne.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 12A og 12B ændres som vist i bilag 8, hvor den 5. etage mod Rahbeks Allé ændres til 4 etager.

5.5. Bygningshøjder mod Vesterfælledvej/Ny Carlsberg Vej

(Indsiger nr. 3, nr. 13, nr. 14, nr. 15, nr. 28, nr. 30, nr. 31, nr. 38, nr. 42, nr. 49)

Byggeriet er alt for højt i 6 etagers højde med elementer i op til 7 etager. Det vil tage alt sollys og blokere for udsigten, og fratage beboerne livsværdi. Det bør ikke være mere end 3 etager, som altid har været, og skrå ned mod Vesterfælledvej. Det høje byggeri vil virke som en mur, der vil lukke for området. Byggeriet er højere end de beboelsesejendomme, der ligger overfor. Den 6 etage bør fjernes og parasitten bør have mindre højde og/eller helt fjernes. Parasitten kan blive en undskyldning for at bygge flere kvm. - og vil ikke være et arkitektonisk tilskud. Hele byggeriet skal være trukket tilbage fra fortovet, og den øverste etage skal være trukket mere tilbage, så den ikke kan ses fra gaden, svarende til højden af bygningen. Der bør tages hensyn til beboerne på Vesterfælledvej i samme grad, som der tages hensyn til beboerne i Humleby. Det lys som slipper igennem vil blive blokeret af skyskrabere – en mur i to lag.

Bemærkninger:

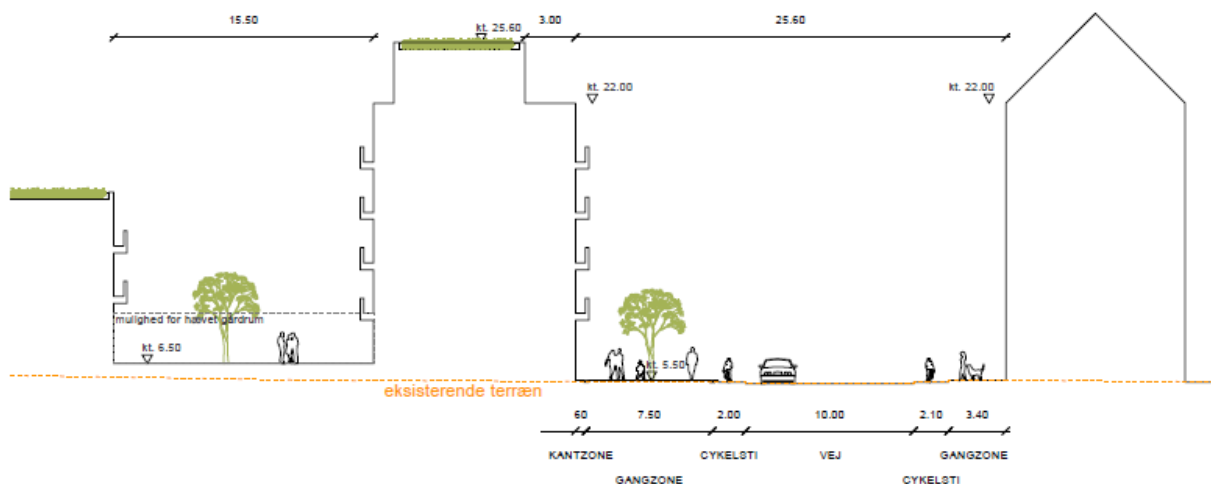
Rammelokalplanen tillader byggeri i 5 etager med mulighed for en 6. etage. Lokalplanforslaget fastlægger op til 5 etager med en gesimskote på 22 meter, der således ikke er højere end gesimsen på den modsatte side, der også er 22 meter. Rammelokalplanen giver mulighed for en 6 etage. Med tillægget fastlægges, at den 6. etage skal være 3 meter tilbagetrukket fra Vesterfælledvej.

Skyggediagrammer fra 21.06 som fremlagt på Borgermødet viser, at boligbebyggelsen ikke berøres af skyggevirkninger fra nyt byggeri før ca. kl. 17.30, hvorefter skyggen begynder at stige opad på de nederste etager. På hjørnet er der mulighed for at placere en "parasit" i op til 8 meter ovenpå de 5 etager. Hensigten med placeringen af parasitten er, at understøtte rammelokalplanens bestemmelse om at markere hjørnet. Da parasitten er højere vil skyggen være tilsvarende stor.

Forvaltningen har revurderet højderne og skyggevirkningerne, og mener fortsat, at byggeriet ved Vesterfælledvej opfylder rammelokalplanen og tilpasser sig den omgivende Vesterbro skala på samme måde som byggeriet mod Humleby tilpasses skalaen i byggeforeningshusene.

Forvaltningen har også revurderet parasittens placering og skyggevirkningerne heraf og medgiver, at den kan virke voldsom. Forvaltningen foreslår, at bestemmelsen om, at placere en parasit på hjørnet udgår, og at den 6 etage i stedet føres rundt i det nordlige hjørne og frem til hjørnet mod syd.

Vesterfælledvej:



Mhp. at mindske skyggevirkninger foreslås, at bestemmelser om altaner og værn præciseres med krav om tilbagetrækninger fra facaden, se også bemærkninger ovenfor under pkt. 1.1.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 12A og 12B ændres som vist i bilag 8, hvor den tilbagetrukne 6. etage er ført om det nordlige hjørne og mod syd til hjørnet. Muligheden for en parasit er fjernet på tegning 12B.

5.6. Bygningshøjder Europaskolen

(Indsiger nr. 23)

Indsiger nr. 23 Carlsberg Byen ønsker, at koterne nævnt i bestemmelsen (28,5 meter mod Pasteursvej/Ny Carlsberg Vej, 31,0 meter mod Lagerkælder og 29,5 meter mod Ny Carlsberg Vej/Bohrs Gade) ændres til følgende koter: 36,6 meter mod Ny Carlsberg Vej på den tilbagetrukne 6. etage, og 32,7 meter mod Pasteursvej på den tilbagetrukne 5. etage.

Bemærkninger:

Det ønskede byggeri til en ny Europaskole ligger på et terræn med stærk stigning. For at skolen kan være velfungerede er det nødvendigt at fastlægge koten på den tilbagetrukne 5. etage til 32,7 meter og på den tilbagetrukne 6. etage til 36,6 meter. Da den samlede højde overstiger 24 meter kræves en ændring til kommuneplantillægget, så den tilladte højde forøges fra op til 24 meter til op til 26 meters højde i den centrale del af Carlsberg. Det foreslås samtidig, at bygningshøjder justeres, så det svarer til højderne i delområde IVA, således at bygningshøjderne er ens, se også pkt. 5.3.

Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- § 5, stk. 3, d) Bygningshøjder
I forhold til eksisterende terræn samt den endelige terrænkote på de umiddelbart tilstødende veje og byrum må bygningshøjden ikke overstige 8 m for bebyggelse i 1-2 etager; 11 m for bebyggelse i 3 etager; 14 m for bebyggelse i 4 etager; 17,5 m for bebyggelse i 5 etager og 20 m for bebyggelse i 6 etager. Bygningshøjden må øges med 0,75 m for hver erhvervsetage, dog således at bygningshøjden ikke overstiger 24 m. dog undtaget bygningshøjden på Europaskolen, der kan være op til 26 m. Højden regnes fra eksisterende terræn i de på tegning nr. 3A fastlagte lokale haver (byrum K og R) samt den endelige terrænkote på de umiddelbart tilstødende veje og byrum. Uanset ovenstående skal Tagkoten langs de på tegning nr. 11A med hhv. rød, gul og orange linje markerede særlige facadestrukturer ~~må~~ ikke overstige hhv. 28.5 mod Pasteursvej/Ny Carlsberg Vej (rød streg), 1.0 mod Lagerkælder 3 (orange streg) og den skal være præcis 29.5 mod Ny Carlsberg Vej / 'Bohrsgade' (gul streg). Tagkoter er angivet i højdesystem DVR90. ~~For bygninger, hvor der ikke er fastlagt maksimal tagkote, må bygningshøjden (målt i forhold til den endelige terrænkote på de umiddelbart tilstødende veje og byrum) ikke overstige 8 m for bebyggelse i 1-2 etager; 11 m 16 m for bebyggelse i 4 etager; 20 m for bebyggelse i 5 etager og 24 m for bebyggelse i 6 etager.~~

Forslaget til bestemmelser er efterfølgende præciseret, jf. bilag 8.

Følgende ændringer foreslås i kommuneplantillæggets særlige bemærkning til ramme for blandet bolig og serviceerhverv (C2*) (ramme-id: 4021):

Carlsberg-området er udlagt som C2*-område og fastlagt til blandede boliger og serviceerhverv. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. For den del af området, der er udlagt i anden del af planperioden, gælder, at byomdannelse til boliger og serviceerhverv kan finde sted i 2015. I området som helhed må det samlede etageareal ikke overstige 600.000 m² incl. eksisterende bygninger, og boligandelen skal udgøre mindst 45 procent heraf. Der kan opføres 9 højhuse (1 på maks. 120 m, 2 på maks. 100 m, 3 på maks. 80 m og 3 på maks. 50 m) med en placering, der fastlægges i lokalplan. I hhv. det mest stationsnære område og det

centrale område syd for Ny Carlsberg Vej kan der i lokalplan tillades bygninger på op til *hhv. 38 m og 26 m* højde. Der skal etableres mindst 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal. Ved fuld udbygning af området kan der maksimalt etableres 4.500 parkeringspladser. Mindst 95 procent af pladserne skal være i konstruktion i form af parkeringskældre. Til driften af bryggeriet ved Gamle Carlsberg Vej kan der placeres et mindre damp-varmeværk.”

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 11A som vist i bilag 8, hvor koter er ændret.

5.7. Bevaring af bygninger og anlæg

(Indsiger nr. 8, nr. 34, nr. 50, nr. 56)

Karakteristisk for hele lokalplanen for Carlsberg Byen, er en rystende mangel på respekt for, og vilje til at bevare Carlsberg-grundens gamle bygninger. På verdensplan er Carlsberg-grunden unik, idet Carlsberg ejede så stort et areal, at man ikke rev de gamle bygninger ned, når man byggede nyt, man byggede blot til. Derfor har (havde) vi i dag en kulturhistorisk 'perle' af et industrielt kompleks, der kan opvise en sjælden "tidslinje" af industribygninger og arbejderboliger fra det tidlige 1800-tal til i dag. Det kan vi ikke se, at Carlsberg Byen P/S eller Københavns Kommune, har forståelse for med denne lokalplan.

De tre beboelsesejendomme på Ny Carlsberg Vej bør bevares. Det ene, det "Lyserøde Hus" på hjørnet af Ny Carlsberg-vej/Vesterfælledvej er Vesterbros næstældste hus. Kun Sorte Hest-komplekset er ældre. Udover, at husets beboere mister deres hjem og levebrød (cykelhandleren), vil også sportshallen/fritidshjem, vaskehallerne (nu gallerier) og den smukke hvide 1800-tals villa, beliggende på samme grund, alle nedrives hvis forslaget vedtages i sin nuværende form.

De tre rustne skorstene (på højde med Carlsbergs høje administrationsbygning) bør bevares.

Alle guldkupler på lagerbygningen skal som udgangspunkt bevares. Kan bygningen anvendes til kunstmuseum eller andet formål, der ikke fordrer direkte dagslys?

Carlsberg Siloen bør bevares. Det er svært at forstå, at det ikke kan lade sig gøre at redesigne Carlsberg Siloen, når man kigger på Kongens Bryghus Siloen, som også er en silo. Carlsberg-siloen er en del af områdets historie, og er blevet et vartegn, som man som andre tårne i byen orienterer sig efter.

Carlsberg Byen P/S har i en rystende ringe grad ikke efterkommet Kulturstyrelsen anbefalinger angående de bygninger, der er udpeget som bevaringsværdige og dermed burde fredes. Et eksempel herpå blandt mange, er administrationsbygningen og tilbygning med tårn (tårnet med Carlsberg-logoet) på Ny Carlsberg Vej. Dette er unikke eksempler på dansk industriel arkitektur fra 1960'erne. Disse ældre og nyere bygninger er hver og én en vigtig del af Carlsbergs, Vesterbros og alle danskeres historie. Vi forstår ganske enkelt ikke, Carlsberg Byen P/S' eller Københavns Kommunes prioriteringer hér.

Bemærkninger:

Rammelokalplanen fra 2009 muliggør, at en række kulturhistorisk værdifulde bygninger og anlæg, som vanskeligt kan genanvendes eller integreres i den nye bymæssige sammenhæng, må nedrives eller ombygges væsentligt. Forvaltningen vurderer nu, som med vedtagelsen af rammelokalplanen, at bestemmelserne sikrer hensynet til de eksisterende bevaringsværdige bygninger og haver og tillader, at kulturarven iscenesættes i dynamisk samspil med ny karrestruktur og byrum.

De tre beboelsesejendomme på Ny Carlsberg Vej - Vesterfælledvej 66, Søndermarkshus og Ny Carlsberg Vej 78, de tre skorstene, og Carlsberg Siloen er ikke udpeget som bevaringsværdige i rammelokalplanen.

Med tillægget ændres ikke på udpegningen af bevaringsværdige bygninger, og hermed ændres ikke på hvilke bygninger, som Carlsberg Byen P/S kan nedrive.

Lagerbygningen er fredet. Det er Kulturstyrelsen, som er myndighed og kan meddele tilladelse til at nedtage guldkapecerne.

5.8. Træer

(Indsiger nr. 23)

Carlsberg Byen P/S kender ikke afgrænsningerne af de kommende parkeringskældre, og ønsker derfor at bestemmelse udtages om, at byrum med særlig vægt på ny beplantning skal friholdes for kælderkonstruktioner, således at der sikres vækstmuligheder for større træer.

(Indsiger nr. 21)

I det nye forslag er der i modsætning til tidligere ikke taget videre hensyn til de eksisterende, bevaringsværdige træer (se tegning nr. 7, s. 86-87) i det offentliggjorte forslag.

Bemærkninger:

De udpegede byrum med vægt på ny beplantning er fastlagt i rammelokalplanen. Der er ikke ændret herpå med tillæg 4. På den baggrund foreslår forvaltningen at fastholde bestemmelsen, da det er vigtigt at sikre gode vækstmuligheder for store træer. Rammelokalplanen udpeger hvilke træer, som er bevaringsværdige. Efterfølgende er det foretaget en præcis opmåling af træernes placering, hvorfor lokalplantegningen er opdateret hermed.

5.9. Tagterrasse på Lagerkælderen

(Indsiger nr. 23)

Carlsberg Byen P/S ønsker mulighed for at etablere en tagterrasse på Lagerkælderen, som kan anvendes af de kommende brugere af Lagerkælderen. Kulturstyrelsen har tilkendegivet, at de kan acceptere dette, såfremt tagterrassen og værn trækkes tilbage, og ikke bliver synlige fra terræn. Der ønsket tilføjet til § 5, stk. 1, litra b og at det tilføjes til lokalplantegningen, at der kan etableres tagterrasse på Lagerkælderen.

Bemærkninger:

Forvaltningen mener ikke, at tilføjesen er nødvendig, da rammelokalplanens bestemmelser ikke udelukker, at der kan etableres tagterrasse på Lagerkælderen efter en konkret vurdering.

6. Byrum og udearealer

6. 1. Tinglyst have, parkeringspladser og multibane ved Kgs. Bryghus

(Indsiger nr. 10, nr. 11, nr. 12, nr. 17, nr. 18, nr. 20, nr. 21, nr. 26, nr. 27, nr. 29, nr. 32, nr. 33, nr. 34, nr. 35, nr. 37, nr. 40, nr. 43, nr. 45, nr. 46, nr. 50, nr. 53, nr. 54, nr. 55, nr. 56)

AB Kgs. Bryghus har en tinglyst brugsret til et større, indhegnet areal på Carlsberg Byens grund med have og parkeringspladser. Hvis lokalplanforslaget realiseres i sin nuværende form vil det udgøre dødsstødet til en af de sidste tilbageværende oaser i København, som i dag bl.a. huser en stor have med frugttræer, blomsterbede, skyggefulde træer samt en stor græsplæne som foreningens mange børn og voksne bruger til grill/leg/hygge osv. Det harmonerer ikke med grønne strategier og ønske om biodiversitet. En stor del af haven hører til den gamle Bryggerbolig med gamle frugt- og bevaringsværdige træer. Haven er netop inspireret af Brygger Jacobsens Have i den anden ende af Carlsberg-området. Det vil være en skandale at ødelægge et område, der er med til at skabe fortællingen om en samlet Carlsberg-by. Skelgrænsen er i dag smukt beplantet med høje træer. Foreningen har ca. 90 p-pladser, som vil blive sløffet. Nedlæggelsen er problematisk, da der vil være meget stor udfordring med at finde en alternativ parkeringsplads i et kvarter,

der i forvejen er tæt pakket med parkerede biler bl.a. i Frederiksberg Kommune, hvor beboerne ikke kan få p-licens. Lokalplanforslaget tager ikke hensyn hertil.

I lokalplanforslaget placeres en multibane delvist på det tinglyste areal. Flere indsigere mener, at det er en dårlig placering mellem de to boligområder, Kongens Bryghus og Humleby, med støj i alle døgnets lyse timer. Multibanen bør placeres et mere centralt sted, hvor der er andre offentlige udfoldelser, skoler, institutioner eller på Sport Rahbek eller lign. evt. på et af de flade tage. En indsiger mener, at det burde være muligt at omtegne delområde IVA, så lokalplanen tog større hensyn til de nuværende områdebeboeres ønsker og trivsel.

Bemærkninger:

I rammelokalplanen disponeres området i byggefelter og byrum/haver. Med lokalplanforslaget fastlægges mange nye byrum og rekreative udearealer med nye faciliteter. Der anlægges en mindre boldbane, en multibane, legepladser, grønne stiforbindelser, haveanlæg mv. I den tætte, blandede by vil rekreative anlæg og boligbebyggelser uvægerligt være sammenflettede.

Deklarationen vedr. haven og parkeringspladserne er en privatretlig aftale, og således et anliggende mellem AB Kgs. Bryghus og Carlsberg Byen P/S. Hvis p-pladserne forsvinder skal Carlsberg Byen P/S anvise erstatningspladser i konstruktion. Lokalplanforslaget kan dog ikke realiseres i sin helhed så længe det privatretlige forhold ikke er afklaret.

På den baggrund har Carlsberg Byen P/S bedt om, at de byggefelter, som ligger syd for Kgs. Bryghus udtages af forslaget se bemærkninger ovenfor under pkt. 5.1.

Som følge af det uafklarede privatretlige forhold og indsigelserne mod placeringen af multibanen foreslås det, at flytte multibanen til have K syd-øst for Humleby, hvor færre af de eksisterende beboere vil være generet. Det foreslås samtidig, at banen reduceres i størrelse, da have K er mindre end have R.

Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- § 8, stk. 10
De lokale haver R og K (markeret på tegning nr. 3A)
Haverne R og K skal anlægges som rekreative, grønne arealer med græs, træbeplantning, legepladser samt aktivitets- og opholdszoner. Der skal etableres to legepladser for mindre børn samt en multibane på min. 13 x 21 m, som markeret på tegning nr. 12B.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 12B ændres som vist i bilag 8, hvor multibanen er flyttet til have K i stedet for Have R, og der er indtegnet en ekstra legeplads.

6. 2. Nye træer i byrum

(Indsiger nr. 23)

I forbindelse med design af pladser er det afgørende, hvilken funktion træerne skal have. I lokalplanforslaget anvises kun træarter, som er letløvede, altså træer der alene har en arkitektonisk funktion. Af denne grund ønsker Carlsberg Byen P/S følgende tekst udtaget: ”Ny beplantning skal være robust og stemme overens med pladsens brug, skala, karakter og vækstvilkår”

Tekst i bestemmelser ønskes ændret til følgende:

”I valget af træarter tages hensyn til funktion og vækstvilkår. Beplantningsmæssigt udtryk og i hvilken bymæssig skala er vigtige for valget af arter. Der vil blive opstillet nogle programlignende krav til

beplantningen før valget af arter træffes. Skal træerne have vinddæmpende funktion skal der vælges mellem arter som Platan, Pil, Lind, Ask (amerikansk), Eg (Frynse), Spidsløn (Olmsted) eller Skovfyr. Skal træerne være letløvet er arterne robine, tretorn, fuglekirsebær eller skyrækker brugbare.”

Bemærkninger:

Forvaltningen foreslår, at bestemmelserne fastholdes, og trævalget vurderes i den konkrete sagsbehandling.

6. 3. Siddemuligheder på trapper i byrum

(Indsiger nr. 23)

Indsiger, Carlsberg Byen P/S mener at lokalplanens bestemmelse om siddemuligheder for alle aldre på Bryggernes Plads er ufleksibel, og ønsker at tekst herom udgår af § 7, da der lægges en binding på pladsen, der skal kunne anvendes til attraktive aktiviteter og mulighed for ophold hele døgnet. Og hvad forstås ved alle aldre – er det fra 0 til 100 år?

Indsiger, mener også, at bestemmelse på Franciska Clausens Plads om, at trin skal udformes med siddemuligheder, og at ”trappeanlæg skal etableres med en hældning, så der sikres god oversigt mellem pladsens og gadens niveau” er design af pladsen og bør udtages.

Bemærkninger:

I dialog med forvaltningen har Carlsberg Byen P/S udarbejdet en landskabsplan udarbejdet af rådgiverne Vogt Arkitekterne, som skal sikre at Bryggernes Plads kan anvendes som en arena – en plads for events, performance mv. Her ønskes det stærkt skrånende terræn – terrænreguleringen - udført med trin, således at disse kan anvendes som siddemulighed. Forvaltningen har ønsket, at pladsen udføres med størst mulig tilgængelighed, hvilket omfatter krav til udformning af bænke/siddemuligheder. Mhp. at sikre en mere fleksibel fortolkning, der også tilgodeser handicappede og ældres behov for gode siddemuligheder er valgt formuleringen ”siddemuligheder for alle aldre”, således at der kan skabes en variation. Således er det ikke et krav, at alle siddepladser skal udformes tilgængeligt. Da formuleringen kan forekomme uklar foreslås, at bestemmelsen præciseres.

På Franciska Clausens Plads foreslår forvaltningen, at siddemuligheden på trin fastholdes, da pladsen skal anvendes af Europaskolens børn i frikvarterer, og ønsker af hensyn til trafiksikkerhed, tryghed og flow i byrummet at fastholde bestemmelsen om gode oversigtsforhold.

Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- §7, stk. 3 Plads A - Bryggernes Plads
~~Der skal være siddemuligheder for alle aldre. Terrænreguleringer med trin skal udføres med siddemulighed. Der skal være siddemuligheder med stor tilgængelighed, herunder en passende siddehøjde samt ryg- og armlæn.~~

6.4. Kantzoner

(Indsiger nr. 23)

Følgende bestemmelser anses for at være kompetencenormer og kan give anledning til tvivl om fortolkningen og bør udgå i §7. Byrum, stk. 5, litra e): ”I forbindelse med indgange til boliger, undervisningsformål og særlige publikumsorienterede funktioner skal kantzonen gives en markant udformning i samspil med basen, jf. § 6, stk. 10, pkt. c, afsnittet om ’basen’ og ”De på tegning nr. 3B markerede brede kantzoner skal etableres med frodig grøn beplantning, som kan optage og fordampe regnvand. Begrønning kan være for eksempel græs og bede”.

(Indsiger nr. 41)

I tillæg nr. 4 til lokalplan 432, fremhæves på side 13, at citat: ”Ind mod Humleby skaleres bebyggelsen ned og der fastlægges bestemmelser for udformning af brede kantzoner”. Ca. 20 meter kantzoner er ikke ”brede kantzoner”, men meget smalle kantzoner, især når det er orienteret mod vest, hvor sollyset falder lavt og tager lyset fra den vestlige bebyggelse i Humleby. Byggeri bør være i samme højde som Humleby husene, for at symmetri og proportioner fastholdes.

Bemærkninger:

§ 7, stk. 5, c), herunder kravene til de brede kantzoners beplantning, giver efter forvaltningens vurdering ikke anledning til fortolkningstvivil. Bestemmelsen henviser til § 6, stk. 10, c) som indeholder en beskrivelse af, hvad en markant udformning af kantzonen i samspil med basen for eksempel være – tilbagetrækninger i stueetagens facadeplan, siddemuligheder, begrønning mv.

Ved en bred kantzone forstås et 2-3 meter bredt areal som grænser op til den nye bebyggelse. Der er ikke tale om hele arealet mellem den nye bebyggelse og Humlebys bebyggelse.

6. 5. Byrumskomfort og vind

(Indsiger nr. 23)

Krav om vinddæmpende foranstaltninger på Bryggernes Plads og Franciska Clausens Plads ønskes udtaget, da det ikke alene er på pladserne, at vindudfordringer skal løses. Vindudfordringer er snarere at finde i passagen mellem Lagerkælder (passagen mellem byggeafsnit 2 og 3) og omkring højhus 02. Derfor er det uhensigtsmæssigt, at det alene er pladsen, der skal løse de vindudfordringer, der opstår som i passagen. Følgende ønskes udtaget: ”Vinddæmpende foranstaltninger skal integreres i pladsens design og underordnes de markerede bevægelseslinjer og opholdszoner.”

Bemærkninger:

Bestemmelsen skal sikre god komfort på pladsen, og at der ved udformning af pladserne indtænkes løsninger, der kan være med til at sikre gode opholdsmuligheder, hvorfor bestemmelsen ønskes fastholdt. Det er ikke hensigten, at alle vindproblemer skal løses med denne bestemmelse.

6. 6. Byrumsindretning

(Indsiger nr. 23, nr. 30, nr. 41)

Da det ikke er hensigtsmæssigt med et vandelement i tilknytning til den kommende Europaskole ønskes vandelementet flyttet til den lokale have K, hvor et nyt vandelement over terræn vil kunne fungere i samspil med den øvrige håndtering af regnvand. Haven er velegnet, da der ikke etableres p-kælder under det grønne areal.

De grønne & sociale områder nedprioriteres herunder de udendørs og indendørs udfoldelsesmuligheder. Boldspil er og bliver forbudt i de eksisterende, fredede haver. Med Tillæg 4 nedlægger Carlsberg Byen en sportshal på Ny Carlsberg Vej samt en legeplads og en fodboldbane for enden af Carstensgade. Som kompensation opføres en fodboldbane og muligvis to små ”multibaner”, noget udendørs fitness udstyr kaldet ”sport Rahbek” og to små legepladser til 10-12.000 nye brugere i Carlsberg Byen. Al byfornyelse på Vesterbro handler netop om at skabe disse grønne og sociale rum, hvor boldspil også er muligt. Derfor er det ubegribeligt, hvis det nedprioriteres i Carlsberg Byen. Legepladsen ved Ny Carlsberg Vej er dårligt placeret pga. trange rumforhold og manglende eftermiddagssol.

Carlsberg Byen bør inddrage nære naboer og fremtidige brugere i detailplanlægningen af de grønne områder.

Bemærkninger:

Vandelementerne indgår i en samlet kulturhistorisk fortælling om vand på Carlsberg, hvor vandelementerne ligger i forlængelse af hinanden på Carlsberg. Fortællingen et grundlæggende element i rammelokalplanen. Ved at flytte elementet til have K mangler en brik i fortællingen. Det foreslås at vandelementet flyttes til den sydlige del af Franciska Clausens plads, så det ikke ligger i nærheden af skolegården – og fortællingen kan bibeholdes.

Legepladsen er placeret efter dialog med husejerforeningen, som havde et ønske om placering tæt på Humleby. Legepladsen vil kun være berørt af skygge. Forvaltningen har efterfølgende drøftet en placering i have K med husejerforeningen. Da efterspørgslen på legepladser er stor foreslås det, at der etableres yderligere en legeplads i have K.

Bygherre skal overholde lokalplanens bestemmelser og andre relevante regler om etablering af legepladser. Kommunen kan ikke pålægge bygherre, at udformningen af legepladser mv. skal ske i et forpligtende samarbejde med fx husejerforeningen Humleby. Forvaltningen har videregivet husejerforeningens ønske om dialog og inddragelse til bygherre.

Følgende ændringer foreslås på lokalplantegninger:

- Lokalplantegning nr. 7 som vist i bilag 8, hvor placering af vandelement er flyttet til den sydlige del af Franciska Clausens Plads. Byrumstegning for plads B – Franciska Clausens Plads, konsekvensrettes.
- Lokalplantegning nr. 12 B som vist i bilag 8, hvor multibanen flyttes, og der placeres yderligere en legeplads i have K.

7. Bæredygtighed

7.1. Regnvands- og skybrudshåndtering.

(Indsiger nr. 5, nr. 20, nr. 21, nr. 23, nr. 30, nr. 41)

Området ligger ved foden af Valby Bakke, hvor grundvandet står højt. Ved kraftige regnskyl, vil det kuperede terræn naturligt lede vand til lavere terræn – nabobygningerne. Dette forhold bør have mere opmærksomhed. Beboerne skal ikke skal plages af oversvømmede kældre ved skybrud. Kældrene i Kongens Bryghus “tager vand ind ved større regnskyl.

Kan multibanen, som vel skal bestå af kunstgræs, absorbere de forventede stigende mængder nedbør?

Det er noteret, at der ved terrænregulering sikres, at regnvand ledes uden om Humleby. Dette fremgår ikke tydeligt af snit 1 og 6, hvor der ikke er markeret faskine/grøft til opsamling/afledning. Det forventes, at dette indarbejdes i det endelige forslag til Haveanlæggene R og K.

Urban Heat Island Effect samt regnvands- og skybrudshåndtering (omtalt i lokalplanens § 11 som en kommentar under stk 3) er præget af løse formuleringer uden specifikke krav til bygherren. Lokalplanen etablerer 8 vandopsamlingsbassiner. Dem kunne man med stor fordel forbinde med åbne vandrender. Det giver både miljø og kølighed på varme sommerdage. Det bør indskrives i lokalplanen, at Carlsberg Byen forbindes med Enghaveparkens vandsystem, så overskydende vand kan ledes ud i havnen gennem det rør, der etableres fra Enghaveparken.

Indsiger nr. 23 Carlsberg Byen P/S ønsker §11 Bæredygtighed, stk. 3, litra c og den tilhørende kommentar udtaget, da Carlsberg Byen P/S ikke kan få svar fra Københavns Kommune på, hvordan de forventer bestemmelsen håndhævet. Indsiger nr. 5, HOFOR oplyser, at aktuelle drøftelser mellem HOFOR, Carlsberg Byen og Københavns Kommune kan betyde at skybrudsbestemmelserne i lokalplanforslaget skal omformuleres.

Indsiger nr. 23, Carlsberg Byen P/S ønsker at følgende tekst udtages: ”Bebyggelse i område I, II og IV må ikke tages i brug, før der er etableret anlæg til opsamling af regnvand fra tage til brug for wc-skyl og tøjvask i maskine, undtagen når dette er uforeneligt med bebyggelsens anvendelse eller med tagfladens udformning.” Bestemmelsen som konkurrencebegrænsende, da den f.eks. ikke er at finde i Lokalplan Tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 463 Århusgadekvarteret i Nordhavn, som var fremlagt i offentlig høring frem til 19. september 2014, og Carlsberg Byen P/S ikke ønsker, at pålægge de kommende bygherre eller selv at blive pålagt, at der skal etableres opsamling af regnvand til Wc-skyl og tøjvask i maskine.

Bemærkninger:

Det er hensigten, at Carlsberg-området skal forbindes med Enghaveparkens vandsystem, hvorfra overskydende vand skal ledes via underjordiske rør til havnen. Det fremgår af Københavns Kommunes Konkretisering af skybrudsplan for Ladegårds Å, Frederiksberg Øst og Vesterbro.

De tekniske løsninger i forbindelse med regnvandsløsninger vil blive detaljeret i forbindelse med byggesagen og fremgår således ikke af lokalplantillægget.

Bestemmelsen om etablering af anlæg til opsamling af regnvand til wc-skyl mv. er en standardbestemmelse, der som udgangspunkt medtages i alle lokalplaner og som afspejler ønsket om bæredygtighed. Kravet stilles med hjemmel i planlovens § 15, stk. 2, nr. 25. Tillæg 1 til lokalplan nr. 463 ’Århusgadekvarteret i Nordhavn’ vedrører alene omdannelse af en eksisterende silo til bolig- og erhvervsformål, og det har derfor ikke været relevant at medtage bestemmelsen der. Hvis bygherre dokumenterer, at det ikke er muligt at opfylde kravet, kan der gives dispensation.

HOFOR og Carlsberg Byen har henover efteråret 2014 haft forhandlinger om indgåelse af en frivillig aftale om etablering af forsinkelsesbassiner på i alt 3.000 m³ på overfladen på Carlsberg-området. Der er endnu ikke indgået en endelig aftale. Carlsberg Byen har dog oplyst overfor Teknik- og Miljøforvaltningen, at Carlsberg Byen forventer at indgå en aftale med HOFOR om et eller flere forsinkelsesbassiner med en kapacitet på i alt 3.000 m³.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at skybrudsbestemmelsen præciseres, så den er i overensstemmelse med den aftale som forventes indgået mellem Carlsberg Byen og HOFOR.

Følgende ændringer foreslås i bestemmelserne:

- § 11, stk. 3, c)
~~Indenfor underområde I, II og IV skal bebyggelse, haver og befæstede arealer udformes således, at regnvand forsinkes eller tilbageholdes. Der skal etableres tilbageholdelsesvolumen svarende til et afløbstal på max. 10 l/s/ha. et eller flere forsinkelsesbassiner som kan tilbageholde i alt mindst 3.000 m³.~~

Carlsberg-området ligger højt i terrænet og spiller en væsentlig rolle ved skybrudssikringen af byen, idet en tilbageholdelse af regnvand fra de befæstede arealer vil reducere belastningen af de lavereliggende områder på Vesterbro.

Tilbageholdelse af regnvandet kan ske ved terrænbearbejdning og profilering af byrum og gader samt valg af belægninger, etablering af forsinkelsesbassiner, regnbede, vandrender, grønne beplantninger og lignende. Eksempelvis vil udformning af Ny Carlsberg Vej og 'Sport Rahbek' til forsinkelse og tilbageholdelse af regnvand kunne bidrage væsentligt til bydelens skybrudsløsninger. Hvis det i forbindelse med skybrudskonkretiseringen af Carlsberg-grenen, der bl.a. omfatter oplandet fra Carlsberg Byen og Enghaveparken, vurderes, at der ikke er behov for et tilbageholdelsesvolumen svarende til 10 l/s/ha, vil der kunne dispenseres til, at afløbstalet nedsættes.

7.2. Grønne tage, friarealer, tagterrasser og biodiversitet

(Indsiger nr. 20, nr. 50)

Etableringen af grønne tage bør indskrives i lokalplanen som et krav til bygherren. Lokalplanen følger ikke Borgerrepræsentationens egen beslutning fra 2010, (notat af 15.01 2010 sagsnummer 20105899, dokument nr 2010 36357), hvor det besluttedes, at alle tage med en taghældning under 30-35 grader skulle udformes som grønne tagflader. Hustage kan nemlig opfylde mange funktioner, når der som i allerhøjeste grad i Carlsberg Byen er tale om begrænset plads på jorden. Tagene kan udnyttes som private rum, offentlige parker og haver, kommercielle pladser og anlægges både som passive og aktive kreative områder. Sådanne tanker er fuldstændig fraværende i lokalplanen. Ligeledes kan der etableres friområder i form af sportsaktiviteter på tagene, for netop at udnytte disse. Det har vi meget svært ved at forstå da netop Københavns Kommune har etableret flere af denne type tage rundt om i byen.

Grønne tage mindsker endvidere presset på spildevandssystemet, øger den biologiske mangfoldighed og tilfører området æstetisk og arkitektonisk variation samt en høj grad af miljømæssige værdier. Man regner med at grønne tage kan tilbageholde ca. 85% af maksimalt regnvand i de første timer og 60% af den samlede regnmængde og derved effektivt medvirke til at reducere faren ved oversvømmelser.

En del af tagene i Carlsberg Byen bør kræves anlagt som extensive tage, beplantet med for eks. sedum, andre som intensive tage med større og mere varieret bevoksning med offentlig adgang. Med grønne tage øges den biologiske diversitet - det er ikke tillagt stor nok betydning i lokalplanforslaget.

Bemærkninger:

Det fremgår af lokalplanens § 6, stk. 7, e), at flade tage så vidt muligt skal begrønnes. Det betyder, at alle flade tage skal begrønnes. Hvis bygherre indsender dokumentation for, at det konkret ikke er muligt at opfylde bestemmelsen, kan der meddeles dispensation.

7.3. Bæredygtighed og trafik

(Indsiger nr. 4)

Københavns Kommune og Carlsberg Byen P/S stiler mod, at København bliver den reneste by i Europa i 2015, og at være CO₂ neutral. Hvordan kan dette hænge sammen med den øgede trafikstrøm med tilhørende forurening af bil- og diselos?

Bemærkninger:

Det er korrekt, at Københavns Kommune har ønsket om en grønnere by og Carlsberg Byen understøtter disse intentioner bla. ved at flytte og opgradere Enghave Station til en ny Carlsberg Station. Mængden af biler og bilos kan hverken Carlsberg Byen eller Københavns Kommune styre alene, de er i høj grad påvirket af bestemmelser på stats- og EU-niveau.

Mht. luftforurening konkluderer VVM-redegørelsen: ”Miljøforholdene vedrørende luftforurening omkring Carlsberg adskiller sig ikke for andre nye tætte bydele, der bygges i den centrale del af København”.

8. VVM

8.1. VVM-vurdering

(Indsiger nr. 4, nr. 6 (genfremsendt som nr. 22), nr. 26)

Der er indgivet en klage (indsiger nr. 6) til Natur- og Miljøklagenævnet over, at der ikke er udarbejdet en ny VVM. Andre indsigere mener også at der er brug for en ny VVM, da Carlsberg Byen P/S's vurderinger og beregninger bygger på en miljøplan fra 2006 og derfor ikke er tidssvarende. Andre indsigere undrer sig over at der ikke skal udarbejdes en ny VVM.

Der gøres indsigelse mod Carlsberg Byens P/S og Københavns Kommunes brug af miljøplan for 2006. Der skal endvidere laves en ny VVM-måling, som belyser belastninger og konsekvenser for de omkringliggende bebyggelser og beboere, i form af støj, rystelsespåvirkninger på facader og fundament samt forurening af den omkringværende luft.

Bemærkninger:

Klagen er fremsendt til Natur- og Miljøklagenævnet sammen med forvaltningens bemærkninger. Forvaltningen fastholder afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes en ny VVM- og miljørapport, idet der efter forvaltningens vurdering ikke er tale om grundlæggende ændringer i tillæg 4 i forhold til rammelokalplanen fra 2009 og den i den forbindelse udarbejdede VVM- og miljørapport.

9. Lokalplanmaterialet og korrektur

9. 1. Tegningsmaterialet

(Indsiger nr. 1, nr. 9, nr. 23, nr. 24, nr. 39)

Tegning over område IVA viser ikke det korrekte skel/matrikelgrænse, idet Lars Frandsens ejendom går skråt ud mod vest, hvilket betyder, at det nye byggeri skal placeres mere vestligt.

Hvor på www.kk.lokalplaner finder jeg skyggediagrammerne?

En indsiger har bedt om detaljerede angivelser af bl.a. afstande til byggeriet og skyggediagrammer i forhold til det nordlige hjørne af Humleby. Kommunen har svaret at der arbejdes på at præcisere tegninger og skyggediagrammer.

Skyggediagrammer angiver ikke skyggefeltet for vinterhalvåret, men kun for jævndøgn og sommertilværelse – hvad der virker påfaldende besynderligt.

Der er flere steder i planmaterialet inkonsistens i de angivne højdeforhold og snittegninger bl.a. snit 2 side 10 plan 1 vises fire etagers bebyggelse.

På tegning side 47 skal ”Varmecentral rettes til Maskincentral”.

I følgende tekst § 7. Byrum, stk. 5, litra e skal henvises til litra E: ”I forbindelse med indgange til boliger, undervisningsformål og særlige publikumsorienterede funktioner skal kantzonen gives en markant udformning i samspil med basen, jf. § 6, stk. 10, pkt. c, afsnittet om ’basen’”.

Bemærkninger:

Linjeføringen af lokalplanaftgrænsningen på tegning nr. 4 i redegørelsen er ikke korrekt i forhold til Husejerforeningen Humleby. Tegningen vil blive justeret. Øvrige tegninger i materialet viser den korrekte linjeføring. Det har ikke betydning for byggeriets placering.

Skyggediagrammerne ligger på WWW.kk.dk/lokalplaner > Lokalplan nr. 432 > Tidligere materiale > [Supplerende høring > Forslag til ændret højhusplan](#)

Forvaltningens praksis er ikke at vise skyggediagrammer for vinterhalvåret, da det meste af byen ligger i skygge på dette tidspunkt.

Det har ikke været muligt at udarbejde reviderede tegninger inden høringsfristens udløb. Reviderede snit er vedlagt dette notat og revidere bestemmelser er vedlagt i bilag 7.

Forvaltningen tager bemærkninger vedr. snit og henvisninger til efterretning. Relevante snit er rettet og justeret jf. forslag til ændringer og vedlagt dette notat. Tekst på s. 47 og henvisning rettes.

