

Nabo

Humblebys beboerblad

september 2008

Særnummer



Husejerforeningen Humlebys
høringssvar til
lokalplansforslaget "Carlsberg II"

Hørings svar vedrørende forslag til lokalplan "Carlsberg II" med kommuneplantillæg

Husejerforeningen Humleby (efterfølgende kaldet Humleby) kommer her med sit høringssvar til udsendte lokalplansforslag "Carlsberg II". I forbindelse med lokalplanforslaget er der en række forhold, som Humleby ønsker at gøre opmærksom på vedrørende samspillet mellem den nye bebyggelse på Carlsberg og den eksisterende bebyggelse i Humleby.

Nogle af synspunkterne er gentagelser / præciseringer af tidligere indsendte indlæg og høringssvar. Disse gentagelser / præciseringer er nødvendige, da vi er uenige i, at de tidligere indsendte indlæg og høringssvar ikke giver anledning til ændringer, som der konkluderes i bilag 5 til forslag til lokalplan "Carlsberg II" med kommuneplantillæg på Borgerrepræsentationens møde BR 321/08 11. juni 2008.

Samtidigt fremhæves Humleby flere gange i de præsentationer, der har været i forbindelse med omdannelsen af Carlsberg, senest på Borgermødet 26. august 2008 og de efterfølgende to temamøder. I lokalplansforslaget lægges der op til man ønsker en levende by på Carlsberg som Humleby, derfor er det desto vigtigere at dette høringssvar indgår i beslutningsprocessen.

Vi opfatter Humleby som et helt unikt kvarter - og vi ønsker at dele denne folkelighed med de nye naboer

Humbleby har i mere end 120 år ligget som i en lun lomme op mod Carlsberg og har under disse vækst-

betingelser, med et afgrænset og dog sammenhængende byrum uden gennemkørende / -gående trafik, udviklet sig til et enestående og utroligt velfungerende byggeforeningskvarter, som burde / kunne danne forbillede for andet boligbyggeri.

Humbleby er omfattet af bevarende lokalplan nr. 268 vedtaget som den sidste i rækken af bevarende lokalplaner for byggeforeningskvartererne. Humleby er opført i 1886-1891 af Arbejdernes Byggeforening med 235 rækkehuse, der efter udlodning blandt foreningens medlemmer blev solgt som selvejerhuse.

Oprindeligt var husene indrettet med 3 lejligheder med fælles lokum i gården samt en lille forhav. Humleby har i årenes løb været overordentlig aktiv med hensyn til forbedring af fællesarealerne og de enkelte ejere har fulgt dette op med tiltrængte fornyelser og moderniseringer af husene ved sløjfning af utidssvarende sanitære installationer og varmeinstallationer, udført installation af fjernvarme, fornyelser af vinduer og energibesparende foranstaltninger.

Efter den anden energikrise i 1979 gennemførte Humleby trafiksaneringsforanstaltninger, der reducerede bilparkeringen med ca. 45-50%, senere er gennemført etablering af "bump" med henblik på reduktion af gennemkørselhastigheden for bilerne, samt en generel forskønnelse af kvarterets gader ved plantning af træer og en modernisering af gadebelysningen.

Disse initiativer har medført at Humleby på trods af en alder på mere end 120 år fremstår som et attraktivt og moderniseret boligkvarter, der ligeværdigt vil kunne indgå i diskussionerne om omdannelse af Carlsberg til et moderne aktivt bykvarter.

Humbleby er et levende kvarter: Børn færdes frit udenfor forældrenes opsyn / overvågning, naboer udveksler livserfaringer over hækkene eller på kvarterets fælles bænke, folk spiser sammen (-om sommeren forgår det ved borde på gaden) - overalt er der liv på tværs af familier og generationer.

Som det er i dag har Humleby karakter af et afgrænset / lukket område, hvor "gaden og vores legeplads er vores baggård". Dette har især stor betydning for småbørnsfamilierne, fordi man nu trygt kan sende børnene ud og lege på gaden, da de enten bliver her eller naturligt søger op mod legepladsen. Med omdannelsen af Carlsberg og et ønske om sameksistens med de omkringliggende områder, ønsker vi i Humleby, at denne naturlige tryghed bevares.

Generelt er vi naturligvis optaget af hvilke vilkår der skal til for at bevare / tage vare på det unikke ved Humleby, så den kan forblive en oase i byen - dyrebar for os og til inspiration og glæde for andre.

Bygningerne er bevaringsværdige - og det er det unikke miljø også.

§ 1 Formål

Humbleby er enig i formålsparagrafens brede formulering om, at det er hensigten at Carlsberg udformes med varierede boliger, serviceerhverv samt kulturelle institutioner og at området skal integreres i de omkringliggende kvarterer og således udvikles til "et tæt og funktionelt blandet bykvarter" med vægten lagt på "bæredygtighed i bred forstand, byrum, byliv samt bevaring og genbrug af værdifulde bygninger, anlæg og strukturelementer sammen med nybyggeri af høj arkitektonisk kvalitet".

Humbleby er klar over at udviklingen vil ske over en lang årrække, og at det derfor er nødvendigt at lokalplanen er så rummelig, at de mere detaljerede bestemmelser for de enkelte delområder fastlægges ved supplerende lokalplaner. Det forudsættes at vi bliver inddraget i en meget tidlig fase i hvert enkelt tilfælde.

Det skal i denne forbindelse foreslås, i forlængelse af Carlsbergs åbenhed og allerede etablerede initiativer, at der etableres et permanent udvalg f.eks. "Carlsberg II udvalget", bestående af Carlsbergs fremtidige beboere og interessenter, samt repræsentanter for de omkringliggende boligkvarterer, institutioner m.v. Dette udvalg skal dels sikre, at lokalplanens overordnede formål fastholdes, dels sikre, at informationer om områdets udvikling altid er tilgængelig for offentlig debat, idet der herved undgås misforståelser og unødvendige diskussioner. Nøgleordet kan være "samarbejde".

§ 2 Område

Ingen bemærkninger.

§ 3 Anvendelse

Humbleby er enig i at lokalplansom-

rådet (underområderne I-IV) indrettes til helårsboliger (overvejende familieboliger) samt de nødvendige fællesanlæg og sociale institutioner i forbindelse hermed. Kulturelle virksomheder samt restauranter, spisesteder m.v. bør placeres i tilknytning til de foreslåede pladser og relevante bebyggelse.

§ 4 Vej-, sti-, plads- og baneforhold samt broer og byggelinjer

Humbleby er grundlæggende tilfredse med de to hovedløsninger på trafikproblemerne: at der etableres en hovedadgangsvej for biltrafik via en bro over banegraven fra Vigerslevs Alle og at Enghave Station bliver center for den kollektive trafik til området.

Etablering af en ny metrostation på Enghave Plads og flytning af Enghave station vil utvivlsomt medvirke til, at Carlsberg vil kunne udvikles til et attraktivt fodgængerområde i forbindelse med de foreslåede pladsdannelser i lokalplansforslaget. De fremtidige supermarkeder vil med fordel kunne placeres i umiddelbar tilknytning til Enghave station i underområde I.

Det skal pointeres at Humleby ikke under nogen omstændigheder vil acceptere gennemkørende biltrafik eller fungere som trafikalt transitområde. Med det som udgangspunkt har vi følgende forslag til ændringer og efter vores opfattelse bedre løsninger:

Biltrafik

Lokalplansforslagets Del I redegør overordnet for den betydelige merbelastning, der vil være i stort set alle gader omkring Humleby. Der arbejdes udover broen fra Vigerslevs Alle med to indfaldsveje til p-arealerne: Gamle Carlsberg Vej og Ny Carlsberg Vej, som forudsættes udvidet på det nedre stykke til og med forbi Jerichausgade.

Vi mener, at det er unødvendigt og uheldigt at gøre Ny Carlsberg Vej til en væsentlig indfaldsvej til området, da denne vej fungerer som skolevej både ift. Humleby og den nye bydel, da de eksisterende skoler, dvs. Vesterbro Ny Skole og Tove Ditlevsens Skole skal være skoler også for den nye bydels børn. Desuden kan det betyde, at der sker en øget sivning af trafik især gennem Jerichausgade og Kuchlersgade fra Ny Carlsberg Vej.

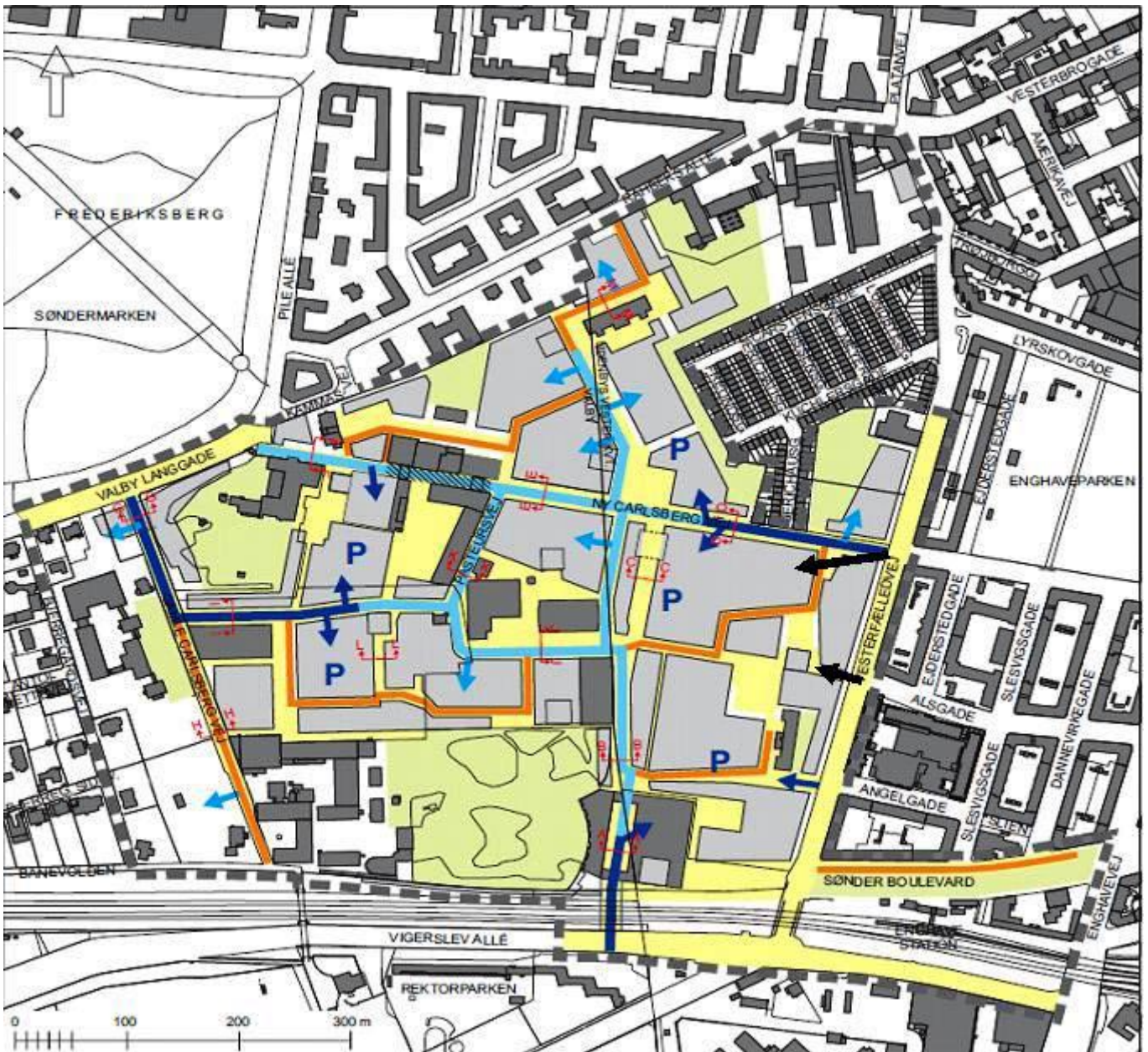
Arkitektonisk er Ny Carlsberg Vej en smuk indgang til Carlsberg med dens smukke snævre allé omkranset af smukke træer og smuk belysning fra Vesterfælledvej op til Elefantporten, hvilket vil lide skade, hvis vejen som forudsat i sit nedre afsnit mod Vesterfælledvej skal gøres bredere. Tværtimod vil det være en bedre løsning at trække dette forløb helt ned til Enghave Plads med samme beplantning og belysning og dermed skabe sammenhæng mellem den nye bydel med adgang til Metroen på Enghave Plads. Og dermed tillige skabe en sikker skolevej.

Alternativ kan der skabes den fornødne adgang til områdets P-kældre med en stikvej ind fra Vesterfælledvej overfor Alsgade, eller nedkørsel til parkering kan ske allerede ved krydset Vesterfælledvej - Ny Carlsberg Vej for dermed at begrænse trafikken og fastholde den nuværende smukke allé-stil fra Vesterfælledvej og op til Elefantporten (Se illustration side 4).

Nabo

Humblebys beboerblad

Ansvarshavende redaktør:
Bo Sørensen



Forslag til indkørsel fra Vesterfælledvej

← Viser forslagene

I aftalen mellem Carlsberg og Københavns Kommune forudsættes en etablering af lysregulering på Valby Langgade, ved Gamle Carlsberg Vej og på Vesterfælledvej. Hvilket ligger i fin forlængelse af ovenstående forslag. Selvom Ny Carlsberg Vej ikke bør være en primærindkørsel, skal der formodentligt fortsat være mulighed for kørsel fra Vesterfælledvej til Jerichausgade, men så ikke længere.

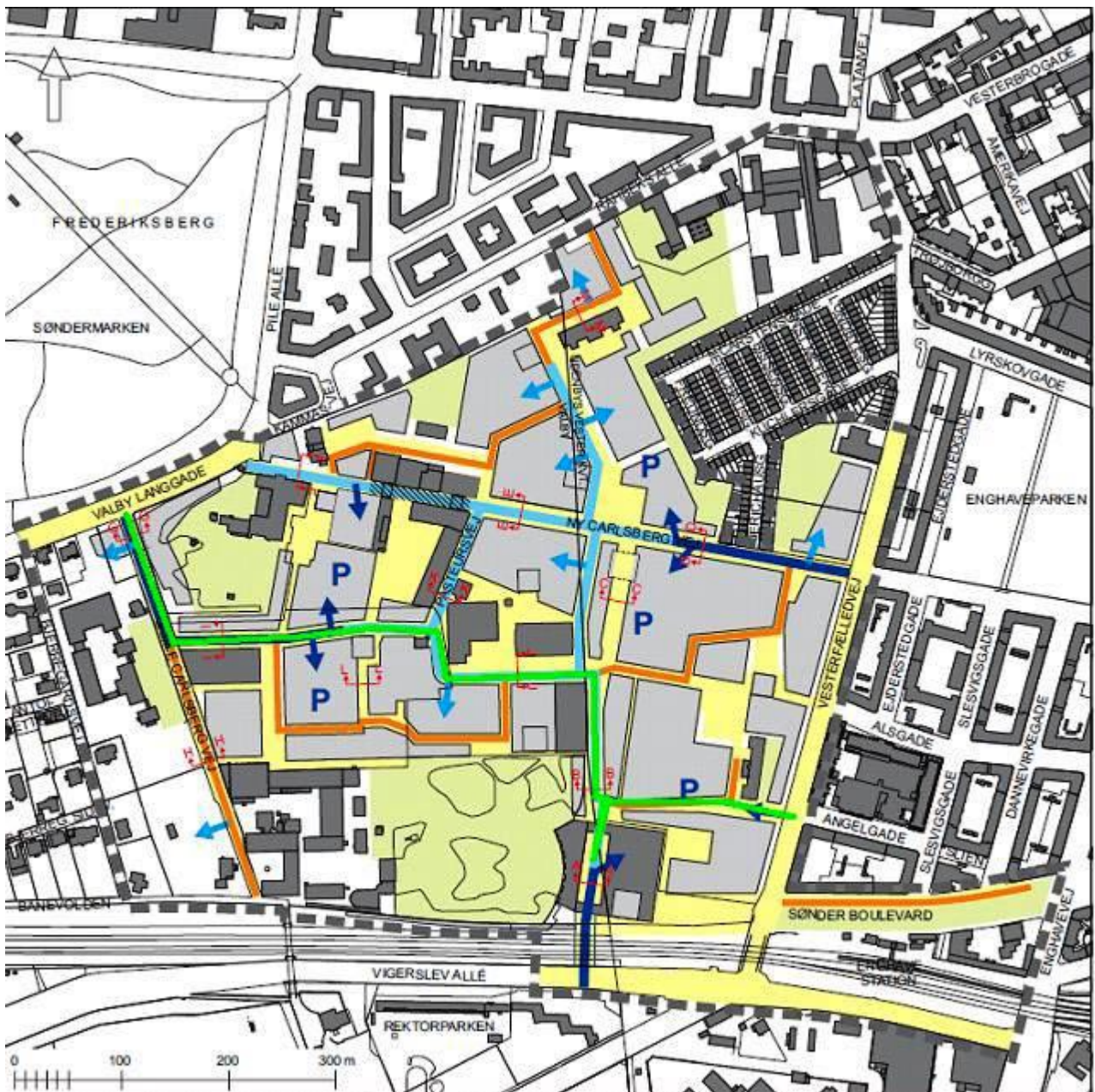
Den øgede biltrafik på Vesterfælledvej forslår vi modvirket ved, at

Vesterfælledvej får en ændret profil med trafikdæmpning og cykelstier i hele vejens længde fra Vesterbrogade til Vigerslev Alle. Vi er enige i, at Ny Carlsberg Vej lukkes ved Elefantporten. For at mindske den gennemkørende trafik bør Ny Carlsberg Vej også lukkes mellem Pasteursvej og Jerichausgade.

Kollektiv trafik

Den kollektive trafik styrkes ved flytningen af Enghave Station. Derudover henvises til randga-

derne, hvor både linie 1 A, 6 A, 18 og 26 kører. Men vi må afvise, at Ny Carlsberg Vej bliver en busgade med traditionel busrute. Som ovenfor argumenteret, bør Ny Carlsberg Vej primært reserveres til adgangsvej for gående og cyklende, og binde den nye bydel sammen fra Søndermarken til Enghave Plads og dermed være den sikre skolevej for kvarteret. Desuden vil det betyde en unødigt støj fra busser hvert 7-10 minut for beboerne særligt i Freundsgade, Küchlersgade og Jerichausgade,



Forslag til busrute ■ Viser ruten

I stedet bør der tages udgangspunkt i den nye Enghave Station. En busrute fra Valby til Enghave Plads og videre kan følge ruten fra Valby Langgade og den primære indkørsel fra Gamle Carlsberg Vej via Enghave Station til udkørslen ved Vesterfælledvej / Angelgade, den vil dermed også dække de fleste nye større pladser i lokalplanen (Plads A-B- C-DL-M-N) og den højeste bebyggelse i lokalplanen (Tegning 3A, side 54 og tegning 4A, side 56) (Se ovenstående illustration).

Samtidigt kan det overvejes med udgangspunkt i den nye Enghave Station at skabe en el-bus-rute som det bl.a. ses i det indre Rom. En sådan løsning vil skåne det lokale miljø, den tager udgangspunkt i det nye, naturlige samlingspunkt for den kollektive trafik, Enghave Station, og det belaster ikke boligerne i området og Humleby på samme måde som en traditionel busrute. Samtidigt hænger det godt sammen med målet om at gøre Carlsberg CO2-neutral.

Cykeltrafik

Lokalplansforslaget indeholder både en kobling til en regional cykelrute langs banelinjen, samt flere sekundære cykelveje via gader, som også skal rumme biltrafik og gående. Overordnet er cykelplanen hensigtsmæssig set med Humleby-øjne. Vi er tilfredse med, at vi kobles på det regionale system, men det bør dog overvejes, om der ikke kan etableres en syd-nordgående cykelvej fra Rahbeks Alle til den nye regionale cykelrute f.eks. ved den nye Enghave Station.

Langgaderne i Humleby, Carstensgade og Küchlersgade får ikke status som cykelveje, da der ikke etableres cykelsti gennem det nuværende hegn for enden af langgaderne. Herved undgås øget cykeltrafik gennem Humleby, hvilket vi hilser med tilfredshed.

Der er i forslaget etableret stiadgang til det nye grønne område bag Freunds-gade, hvor cykler formodentligt kan trækkes. Det betyder bl.a. at det vil være muligt at bevare legepladsen for enden af Carstensgade som en del af det grønne område, men med en stiforbindelse i den sydlige del af legepladsen. Küchlersgades ende slutter med to piletræer og en forhøjning ind med hegnet. Dette anlæg kan grundlæggende bevares med stiadgangen.

Derimod må Humleby som sagt vende sig mod, at Ny Carlsberg Vej bliver bil- og busgade. En væsentlig cykelforbindelse kan etableres ad denne vej fra Søndermarken og Pile Alle gennem Elefant Porten og via Dybbølsbro helt ud over Fiske-torvsbroen til Amager. Profilen for Ny Carlsberg Vej skal ikke udvides, men der skal etableres asfaltstriber eller endnu bedre afslibning af brostenene i et cykelspor i den nuværende brolægning, så cykelkørsel på fortovene undgås. Tegning 4A, snit D-D og E-E med 21 meters profil skal ændres til uændret profil og med 2 cykelbaner langs fortovene i 2,25 meter bredde eller som ved Valby Langgade ved Tingstedet.

Stisystem

Det er vanskeligt på nuværende tidspunkt at tage stilling til det foreslåede stisystem omkring Humleby: Der er i forslaget etableret stiadgang til det nye grønne område bag Freunds-gade fra Carstensgade gennem legepladsen, som kan integreres og bevares. Küchlersgades slutter med to piletræer og en forhøjning. Dette anlæg kan grundlæggende bevares

som stiadgang for gående. Vi er ikke interesseret i en gangsti helt ned til Vesterfælledvej i Carstensgades baghaver, men byhaven bag Carstensgade hilses velkommen. Samtidigt bør det være tilstrækkeligt med to adgange til byhaven øst for Humleby, således at adgangen på transformer-anlæggets grund tæt op mod Humleby sløjfes.

En løsning vedrørende stier og adgangsforhold forventes præcist formuleret i de kommende detail-lokalplaner, hvor vi forventer, at blive taget med på råd i en meget tidlig fase ift. stiforbindelser ved Humleby.

§ 5 Bebyggelsens omfang og placering

Humleby er betænkelig ved omfanget og placeringen af højhusene på Carlsberg, samt karrébebyggelsen tæt på Humleby, idet skyggevirningerne af disse med sikkerhed vil forringe udeopholdsmulighederne i Humleby. Højhuse og karrébebyggelsen vil øge tætheden og derved virke som kontrast til Humlebys beskedne dimensioner, og vil herved fremtræde med en uklædelig påtrængenhed overfor omgivelserne.

Bebyggelser i randområdet mellem Carlsberg og Humleby

Det er generelt vores forståelse, at Carlsberg ønsker at søge løsninger, hvor man tager hensyn til den nye bebyggelses påvirkning af eksisterende bebyggelse på Carlsberg og de omkringliggende naboer herunder Humleby. Vi bygger denne forståelse dels på Christian Colds (Entasis) præsentation af vinderprojektet for Humleby 18. september 2007, samt på en række centrale budskaber i Del I og II. Disse inkluderer:

”Særlige udfordringer for den detaljerede planlægning bliver at

sikre attraktive opholdsarealer og gode dagslysforhold i den meget tæt bebyggede del af Carlsberg” (Del I, side 20).

”Ved placeringen af højhuse og indretning af byrum tages der også hensyn til solskygger” (Del I, side 14).

Endvidere vil vi henvise til bestemmelserne i Bygningsreglementet, hvor der bl.a. anføres:

”2.1.1. Generelle Bestemmelser Stk. 1

Ved regulering af et eller flere af de bebyggelsesregulerende forhold i kap. 2.2-2.6 skal kommunalbestyrelsen lade følgende forhold indgå i bedømmelsen:..

*3) Der skal under hensyn til ejendommens benyttelse sikres tilfredsstillende lysforhold for ejendommens bebyggelse og **nabobebyggelse...***

*6) Ved bebyggelse i randen af tæt bebyggede byområder, der støder op til et uplanlagt areal, til et parcel-, sommerhus- eller kolonihaveområde eller **et område med tæt / lav bebyggelse** skal bebyggelsens samlede omfang fastlægges under hensyn til karakteren af de tilstødende arealer og omfanget af eventuel bebyggelse...”*

og i Bilag B.1.1.4 Beregning af højdeforhold:

”Bygningsreglement Stk. 1

Højder måles lodret fra naturligt terræn. For bebyggelser på skrånende terræn eller terræn med større niveauforskelle måles fra et eller flere niveauplaner, der fastsættes af kommunalbestyrelsen. Niveauplanernes beliggenhed skal på entydig måde fremgå af byggetil-ladelsen, normalt ved angivelse af planernes koter. Der kan efter behov fastlægges flere niveauplaner for

samme grund. Ved fastlæggelse af niveauplaner skal kommunalbestyrelsen tage hensyn til:

1. terrænforholdene på de tilstødende grunde og karakteren af den omliggende bebyggelse, og

2. at der skal skabes rimelige bebyggelsesmuligheder og adgangsforhold for den pågældende grund.”

Niveauplaner kan endvidere med fordel fastlægges i en lokalplan.

Det skal hermed sikres, at højderne på karrébebyggelserne ved Humleby ikke overstiger det vandrette niveauplan for Humleby.

I det efterfølgende har vi fremhævet nogle særlige områder fra Del I og II, hvor vi oplever, at lokalplanforslaget IKKE lever op til intentionerne om at skabe en god sammenhæng mellem de nye bebyggelser på Carlsberg og de eksisterende i Humleby.

Bebyggelse på sydsiden af Ny Carlsberg Vej

På sydsiden af Ny Carlsberg Vej ønsker man mulighed for at bygge op til 6 etager i forløbet mellem tårn 02 og Vesterfælledvej. På modsatte side af Ny Carlsberg Vej ligger en række Humlebyhuse på 2½ etager, som, sammen med husene i den sydlige ende af Jerichausgade, vil henligge i skygge i stort set alle dagtimer i vinterhalvåret fra 21. september til 21. marts. Som illustreret på side 23 (grafik benævnt: ”21. marts kl. 12.00”) i Del I, er der selv ved højeste solposition på et jævndøgn skygge på husene i Humleby langs Ny Carlsberg Vej. Denne voldsomme effekt stemmer ikke overens med øvrige beskrevne intentioner fra Carlsberg, bl.a.:

”Byudviklingen på Carlsberg vil påvirke de omkringliggende områder visuelt og med skygger fra højhusene. Det vurderes, at den nye bydel

vil blive et markant element i byen. Det vurderes, at skyggeforholdene for de omkringliggende områder bliver acceptabel.” (Del I, side 21)

Vi opfatter den meget voldsomme skyggevirksomhed på husene i Humleby på og i nærheden af Ny Carlsberg Vej, samt den markant ringere mængde lys i vinterhalvåret som dette byggeri vil medføre som absolut uacceptabel. Vi henviser i denne forbindelse til Stadsarkitekt Jan Christiansen som på Borgermødet hos Carlsberg 26. august 2008 udtalte, at ”skygger fra højhuse skal man ikke være bange for, da de flytter sig hurtigt. Derimod er skygger fra karrébebyggelser langt værre, da de jo ikke forsvinder.”

Endvidere skal det bemærkes, at en 6 etagers bygning, som den Carlsberg ønsker mulighed for at bygge på sydsiden af Ny Carlsberg Vej, vil udgøre en meget voldsom og høj mur set fra Jerichausgade i retning mod syd. En sådan bygning på dette sted vil være i direkte modstrid med Carlsbergs intentioner om at skabe sammenhæng mellem nyt og eksisterende byggeri, som bl.a. udtrykt i nærtstående citat. Istedet vil Carlsberg bydelen med en 6 etagers bygning umiddelbart overfor Humleby ”vende ryggen til” Humlebys under halvt så høje bygningsstrukturer.

”Højder varierer mellem 3 og 6 etager, lavest mod Gamle Carlsberg Vej samt Humleby og højest mod Vesterfælledvej. Bebyggelsens anvendelse, højde og karakter i randområderne skal medvirke til at skabe en harmonisk overgang til og sammenhæng med naboområderne samt en ny byfront mod banen i forbindelse med bl.a. den nye station.” (Del I, side 4).

Humbleby ønsker, som Carlsberg, at finde løsninger, hvor de to byområder møder hinanden fremfor at lukke sig af ift. hinanden. Som

mulige løsninger på ovenstående forslår vi, at man enten bygger lavere (i tilsvarende højde som Humleby) på den nævnte strækning, eller at man ændrer vejførelsen på sydsiden af Ny Carlsberg Vej, således at Jerichausgade forlænges over Ny Carlsberg Vej (som den i øvrigt tidligere har været), og at hjørnebebyggelserne på sydsiden reduceres til 3 etager. På denne måde kan man undgå den meget voldsomme 6 etagers afslutning for enden af Jerichausgade.

Bebyggelse på nordsiden af Ny Carlsberg Vej - mellem Humleby og Vesterfælledvej.

Carlsberg ønsker ligeledes at bygge i op til 6 etager på nordsiden af Ny Carlsberg Vej mellem Humleby og Vesterfælledvej. Denne bebyggelse vil skabe signifikante skyggevirksomheder om morgenen og formiddagen i vinterhalvåret for husene i Jerichausgades sydlige ende. Der må derfor henstilles til en reduktion af højden på disse bebyggelser, således at skyggegener reduceres jf. ovenstående argumentation.

Bebyggelse på sydvestsiden af Freundsgade og Küchlersgade samt nordvestsiden af Carstensgade

Bebyggelse på sydvestsiden af Freundsgade og Küchlersgade samt nordvestsiden af Carstensgade vil give markante skyggevirksomheder for huse beliggende i disse gader i vinterhalvåret. Særligt på nordvestsiden af Carstensgade er der forskelle i terrænniveau, hvor husene på Carstensgade ligger under det tilstødende terrænniveau. Dette skal der tages særlig hensyn til i planlægning af byggehøjder på nordvestsiden af Carstensgade. På såvel sydvestsiden af Freundsgade og Küchlersgade som på nordvestsiden af Carstensgade bør højden af den nærmeste bebyggelse ikke overstige det vandrette niveauplan givet ved hushøjden på husene i Humleby.



Screendump fra skyggediagrammer udviklet ifm. lokalplansforslaget (21. september el. 21. marts (jævndøgn)).

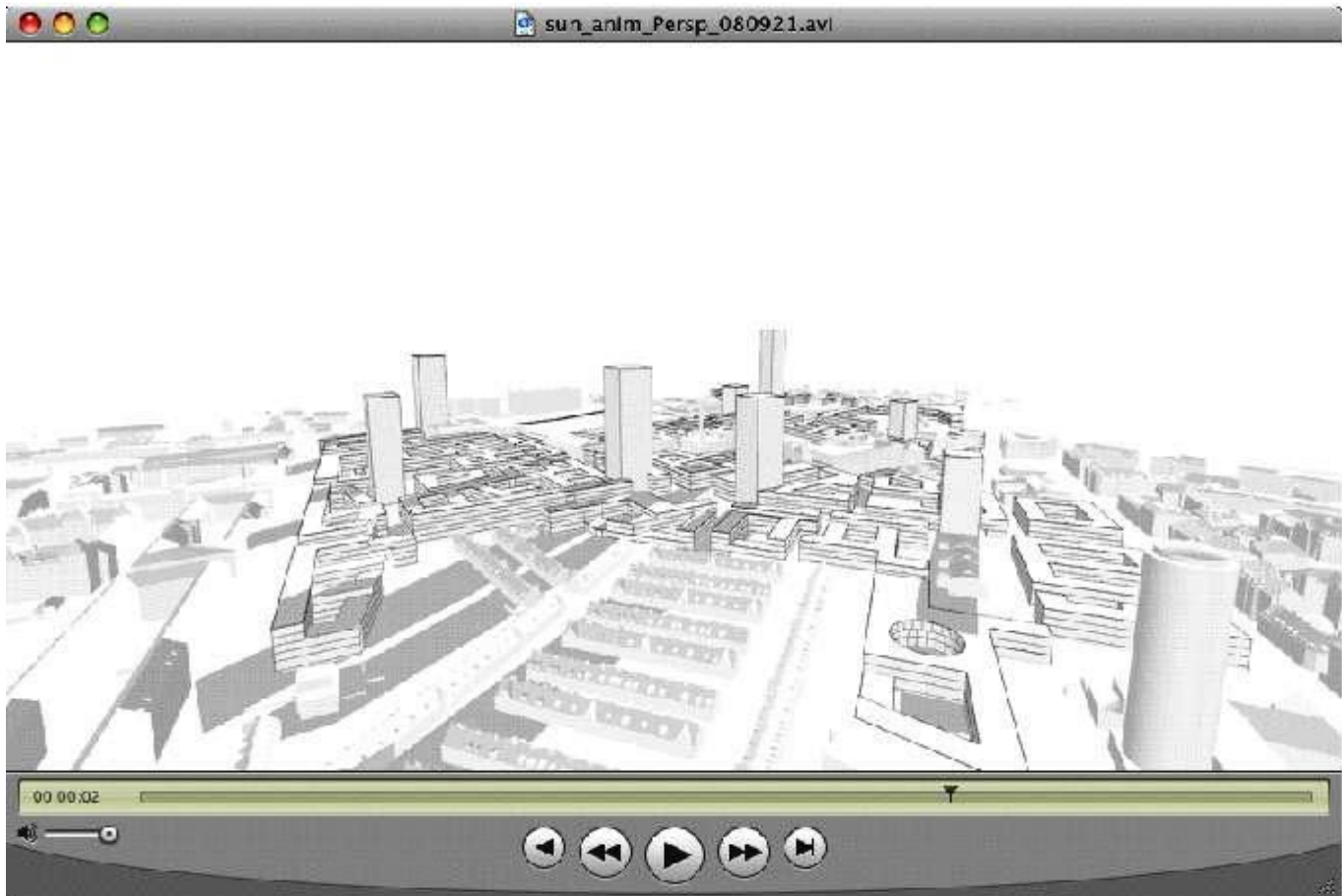
Skyggevirkninger fra højhusene (tårne)

Udover ovennævnte skyggevirkninger bliver Humleby også kraftigt påvirket af skygger fra højhusene / tårnene. I Del I argumenteres med, at ”Højhusene er slanke og skyggerne passerer hurtigt.” (side 21). Ifølge informationspjecen ”ARKITEKTUR OG HØJHUSE” udleveret i forbindelse med temamøderne på Carlsberg 1. og 4. september 2008 vurderes det således: ”Typisk vil nabobebyggelser opleve, at skyggerne varer mellem ½ og 1 time, afhængigt af hvor tæt man er

på tårnet.” Som det ses af illustrationer fra skyggediagrammer, side 8 og 9, udarbejdet til lokalplansforslaget, så bliver Humleby ramt af skyggerne fra 3-4 højhuse, hvor skyggerne kommer lige efter hinanden. Det betyder, at skyggevirkningen for en lang række huse i Humleby samlet vil blive 2-4 timer og derfor ikke blot ”... passerer hurtigt...”

Samtidigt kan slankheden diskuteres. Jesper Kort arkitekt hos Entasis bekræftede på konferencen ”Udvikling og investeringer i Carlsberg og Valbyområdet 2009-2014” 29. maj

2008, at de for tårnene regner med en bebygget grundplan på 25 x 25 meter for de største tårne og 20 x 20 meter for de mindste. Dvs. henholdsvis en grundplan på 625 m² og 400 m², og at de regnede med at føre denne flade hele vejen op, men med forskellige strukturer. Til sammenligning mente han, at KB-siloen har en grundflade på 160 m². Og at Norman Foster’s Tivoli-tårn havde en grundflade på ca. 350m². Der er altså tale om ganske massive bygninger - og ikke slanke tårne, hvilket genererer solide skygger over Humleby.



Screendump fra skyggediagrammer udviklet ifm. lokalplansforslaget (21. september el. 21. marts (jævndøgn)).

Humbleby finder de potentielt meget voldsomme skyggevirkninger fra højhusene uacceptable. Dels vil skyggevirkningerne og den reducerede mængde lys reducere livskvaliteten i Humleby. Vi foreslår derfor at højhusene markeret som 05 og 07 helt udgår af planen, hvilket maksimalt vil udgøre en reduktion på ca. 4,25% af det samlede tilladelige bruttoetageareal på 600.000 m² i underområde I-IV. I den forbindelse ser vi ikke nogen sammenhæng mellem udeladelse af højhus 05 og bevaring af byg / malt-siloen. Bestemmelsen om bevaring af denne silo såfremt højhus 05 udelades, skal derfor helt udgå af lokalplansforslaget.

Højhusene markeret som 02 og 04 kan placeres ved den ny Enghave station i underområde I's sydlige del i nærhed af højhus 01. Der vil

i dette område kunne placeres 3 højhuse, der vil have en markant virkning beliggende ved lokalplanområdets "hovedadgang" og arkitektonisk vil højhusene få en overordentlig markant placering for enden af Sønder Boulevard.

Udover at skyggevirkningerne vil reducere livskvaliteten i Humleby (en kvalitet som man jo ønsker på Carlsberg), har det også en stor betydning for den teknologiske udvikling. Hvor det f.eks. allerede i dag er muligt at etablere solcelleanlæg i forbindelse med skifertag, en mulighed Humleby med lokalplansforslaget vil blive frataget. Det vil sige at Humlebys muligheder for at søge alternative energikilder bliver reduceret, hvilket ellers ville falde i god tråd med målet om et CO₂-neutralt Carlsberg.

Vi henstiller derfor til, at der enten findes alternative placeringer til højhusene, eller at højhusene får en slankere profil, eller at mængden af højhuse reduceres.

§ 6 Bebyggelsen ydre fremtræden

Humbleby er enig i, at de nye bygninger udformes med varierede arkitekturudtryk og facadeudformninger, der kan karakterisere den enkelte bygnings funktioner i et nutidigt formsprog. Vi opfordrer samtidigt til, at der udformes bestemmelser vedr. lysreklamer, facadeskiltning m.v., samt en strategi for lokalplanområdets almene belysning, der eksempelvis kan omfatte lavthængende belysning (parkbelysning, lygtestandere) til markering af fodgængerforbindelserne, stierne, udeopholdsområderne m.v.

§ 7 Byrum

Humleby støtter op om, at de foreslåede byrum, grønne arealer, kantzoner, haver m.v. etableres under hensyn til og betydning for lokalplansområdets funktioner ordnet i et hierarki efter beliggenhed i forhold til de bevaringsværdige og fredede bygninger, tilgængelighed og betydning for den interne færdsel.

Grønne bæltter samt haver med offentlig adgang

Tætheden i bebyggelsen synes meget stor. Men planen lægger vægt på, at Carlsberg ønsker at medvirke til, at man finder nogle "gode" måder at bygge tæt på samtidig med, at det bliver gode boliger. I den forbindelse skal det fastholdes, at det skal være åbne arealer i områderne der grænser op til Humleby.

Vi er tilfredse med prioriteringen af grønne bæltter samt haver med offentlig adgang i arealerne mellem Carlsberg og Humleby. Vi er naturligt interesseret i at sikre en løsning, hvor Humlebys lukkede gårdhaver finder en sameksistens med disse tilstødende arealer, således at gårdhaver og omkringliggende arealer hænger visuelt sammen i respekt for både private og offentlige rum. Herunder bliver det relevant at skabe en fælles løsning vedrørende etablering af hegn (højde og transparens).

En løsning vedrørende adgangsforhold og hegn forventes præcist formuleret i kommende detaillokalplaner, hvor vi forventer, at blive taget med på råd i en meget tidlig fase ift. grønne områder ved Humleby.

§ 8 Ubebyggede arealer og parkering

Som beskrevet igennem dette høringssvar sætter Humleby stor pris på udendørslivet og friarealer, derfor bør det have høj prioritet for



Carlsberg. Humleby har i årenes løb selv søgt at forbedre lege- og opholdsmulighederne for de mindreårige bl.a. ved de tidligere nævnte trafikforanstaltninger.

Humlebys legeplads

Som nævnt indledningsvis er vores legeplads, Humlebys "baggård". Vi ønsker fortsat en legeplads i direkte forbindelse med Humlebys gader (dvs. forlængelsen af Carstengade eller Küchlersgade), så også helt små børn kan gå derhen (som i dag) (og som de fleste københavnere børn, samt de nye beboere på Carlsberg kan / vil kunne i deres afgrænsede baggård).

Humlebys legeplads fungerer rigtig godt og netop som vores "baggård" i dag, da vi har mulighed for at aflåse om natten, for at forhindre sprøjter, glasflasker(-skår), fester m.v. Denne mulighed ønskes bevaret, således der skabes en legeplads, hvor beboerne, både de eksisterende og nye - selv føler ansvar for, passer på og rydder op når det er nødvendigt. Det ville være ideelt såfremt der kunne oprettes legepladser både for enden af Carstengade og Küchlersgade i forbindelse med afskærmningsbæltet, da korte gangafstande er vigtige for de mindstes legemuligheder.

Bevarelsen af Humlebys legeplads, og ønsket om flere legemuligheder, ser vi som helt i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser om, at arealer til børns leg skal tilgodeses.

Endelig er der flere af Københavns Kommunes daginstitutioner der benytter Humlebys legeplads hver eneste dag.

Parkering

Forslaget om, at parkering skal foregå hovedsageligt i kældre hilser med tilfredshed. Parkeringsforholdene på Carlsberg skal sikre, at Humleby ikke bliver belastet af sivende trafik.

Hvorvidt lokalplansforslaget sikrer dette er usikkert. Det fremgår af VVM-undersøgelsen at Carlsberg ønsker 6.000 parkeringspladser, mens lokalplansforslaget kun rummer 4.500. Dette vil indlysende kunne give problemer i Humleby, hvor bilister vil søge ind for at finde parkeringsplads. Også af den grund vil det være vigtigt at sikre offentlig transport på tværs af området, som foreslået.

Da Humleby i forvejen er belastet af mange parkerede biler, kan det overvejes, om der også i forhold

til Humleby skal etableres parkeringskælder så gadeparkeringen og sivende trafik kan nedsættes, som foreslået i Københavns Kommunes parkeringsstrategi (placering nr. 16).

Indkørslen til et væsentligt parkeringskælderområde sker ifølge lokalplansforslaget via en ombygget bredere Ny Carlsberg Vej. Denne indkørsel foreslås som tidligere nævnt flyttet til overfor Alsgade, eller i krydset Vesterfælledvej - Ny Carlsberg Vej, hvor der uden problemer kan skabes en hensigtsmæssig indkørsel.

§ 9 Ledningsforhold og tekniske anlæg

Ingen bemærkninger.

§ 10 Foranstaltninger mod forureningsgener

Det forudsættes at der under byggeriernes udførelse og ændringer træffes foranstaltninger, der kan beskytte de omkringboende mod gener i form af røg, støv og støj m.v. Humleby er villig til at indgå i et særligt kontaktorgan med henblik på information til de omkringboende.

Støj

Der bør indføres trafikdæmpende foranstaltninger på Vesterfælledvej, således at støjen herfra mindskes, da der ellers vil blive tale om øget støj i nedre dele af Carstensgade og Vesterfælledvej. De trafikdæmpende foranstaltninger på Vesterfælledvej skal være i gruppen ”Miljøprioriteret Gennemfart”. Der er allerede etableret 4 heller og lysregulering ved Ny Carlsberg Vej. Det nye lyskryds ved Angelgade bør ombygges sådan, at hastigheden nedsættes uanset om det er rødt eller grønt. Desuden bør der også etableres bump, som også busserne kan passere.

Ny Carlsberg Vej har i de senere år fået mindre og mindre trafik, hvilket bør bibeholdes og bustrafik af denne vej skal helt undgås for ikke at give især Freundsgade, øvre dele af Küchlersgade og Jerichausgade øget støjbelastning.

§ 11 Bæredygtighed

Humbleby bakker op om en CO2-neutral by. Lokalplansområdet bør planlægges med anlæg for vedvarende energi, genbrug af regnvand og energibesparende foranstaltninger.

ger. Det er i denne forbindelse værdifuldt at den ”5.facade”, tagene, inddrages i overvejelserne som grønne anlæg.

§ 12 Udstykning

Ingen bemærkninger.

§ 13 Særlige Fællesanlæg

Ingen bemærkninger.

§ 14 Grundejerforening

Ingen bemærkninger.

§ 15 Retsvirkninger

Ingen bemærkninger.

§ 16 Ophævelse af lokalplaner og servitutter

Ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Husejerforeningen Humleby
Jesper Ellegaard Pedersen, formand
Lundbyesgade 4, st.
1771 København V

