



København d. 26. oktober, 2014

Byens Udvikling
Njalsgade 13
Postboks 348
1503 København V

Høringssvar til forslag til Tillæg nr. 4 til lokalplan nr. 432 Carlsberg II (herefter Tillæg 4)

Husejerforeningen Humleby, der repræsenterer samtlige 235 husejere i Humleby, afgiver hermed høringssvar til Tillæg 4.

Det er Husejerforeningens forståelse, at det er Københavns Kommunes og Carlsberg Byens ambition at finde gode løsninger, hvor de nye bygninger og anlæg møder eksisterende byggeri, herunder Humleby, arkitektonisk og velafbalanceret med mindst mulig negativ påvirkning.

På en række områder lever Tillæg 4 op til ambitionerne, men på nogle områder gør det ikke. Dette høringssvar kommer med forslag til forbedringer, som samlet betyder, at Tillæg 4 vil kunne leve op til de oprindelige tanker og ambitioner i rammelokalplanen.

Husejerforeningen er især glade for tillæggets forslag om:

- At der skabes fælles haver og grønne rum, der binder Carlsberg Byen og Humleby sammen.
- At der skabes et større grønt område nord for Humleby med en større boldbane
- At der indrettes et sportsområde til Carlsberg Byens kommende børn og unge
- At der i forbindelse med Europaskolen bygges en sportshal til erstatning for den nuværende
- At der lægges op til dialog om indretningen af de grønne rum
- At overfladevandet fra Carlsberg ledes udenom Humleby
- At der skabes en adgangsvej fra Carlsberg Byen til Rahbeks Alle i form af en sivegade

I det følgende vil vi gennemgå de punkter, hvor vi mener, at Tillæg 4 ikke lever op til ambitionen, samt vores forslag til ændringer. Høringssvaret koncentrerer sig især om to hovedpunkter: Trafikken, arkitekturen ind mod nabobebyggelserne, herunder Humleby, samt indretningen af de grønne områder og udfoldelsesmulighederne for Carlsberg Byens yngre beboere.

Trafikken

Der er en række ændringer i Tillæg 4, som afgørende ændrer de forudsætninger, som den eksisterende VVM og rammelokalplanen bygger på.

Ifølge den vedtagne rammelokalplan, skal *Den primære vejadgang til området ... ske via en ny bro fra Vigerslev Alle over banen som vist på fig. 11, sekundært fra krydset Vester Fælledvej / Ny Carlsberg Vej krydset Valby Langgade / Gamle Carlsberg Vej og tertiært fra Rahbeks Allé og krydset Pile Allé og Ny Carlsberg Vej samt fra to vejadgange fra Vester Fælledvej, hvor af den sydligste kun giver adgang til områdets parkeringsanlæg under terræn.*¹

¹ Miljøvurdering og VVM for Carlsberg Valby - "Vores By" s. 48 (inkl. husejerforeningens markeringer med fed)

Hele den oprindelige plan, 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, se bl.a. tegning 4 i rammelokalplanen, der illustrerer denne tankegang. Denne hovedtanke er i Tillæg 4 afløst af en tankegang, hvor Ny Carlsberg Vej i stedet for at være en sekundær adgangsvej er blevet en hovedindfaldsvej for biler, busser og lastbiler.

Vi er stærkt bekymrede for, at den dermed øgede 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, hvor forældre trygt bør kunne sende deres børn over Ny Carlsberg Vej for at lege.

Vi ser Ny Carlsberg Vej 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, og hvor nord-syd-aksen fra den nye bro via Pasteursvej til og med Europaskolen skal bære den primære bil og bustrafik.

Det kan måske virke overraskende, at husejerforeningen gør så meget ud af perspektiverne ved Ny Carlsberg Vej som en blød, grøn akse, da det netop var den ambition, som også Teknik- og Miljøudvalget slog an ved deres tidligere beslutning om at kræve brostenene på hele Ny Carlsberg Vej bevaret. Husejerforeningen må derfor antage, at København Kommune vil prioritere begrænsning af trafikmængden på Ny Carlsberg Vej.

Trafikken på Ny Carlsberg Vej

Tillæg 4 indeholder en række ændringer ift. rammelokalplanen, som forventes i særlig grad at øge trafikbelastningen på Ny Carlsberg Vej i forhold til de oprindelige fremskrivninger og dermed miljøpåvirkningen for naboerne til Ny Carlsberg Vej.

- Der planlægges en større detailhandelsbutik på Købkes Plads, der vil generere biltrafik samt lastbiltrafik med vareleverancer udenfor normal arbejdstid, f.eks. tidlig morgen.
- Placeringen af Europaskolen på Ny Carlsberg Vej vil generere ekstra trafik om morgenen og eftermiddagen, da skolens internationale profil betyder, at de planlagte 900 elever i høj grad kommer fra hele København, og at mange vil komme i bil. Ny Carlsberg Vej kan således blive skolevej for både Europaskolen og Vesterbro Ny Skole, hvilket stiller ekstra krav til sikkerheden for svage trafikanter på strækningen.
- Carlsbergs planer om etablering af et [Brand & Experience Centre](#)² med et forventet besøgstal på 500.000 om året vil ligeledes belaste Ny Carlsberg Vej markant.
- 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 jvf. Lokalplan 432 Carlsberg II med tillæg 2, 3 og 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.

Husejerforeningen har i forbindelse med vores klage over Københavns Kommunes beslutning om ikke at lave en fornyet VVM redegørelse modtaget en revideret trafikvurdering³. Trafikvurderingen dokumenterer al tydelighed problematikken. I notatet anføres bl.a.:

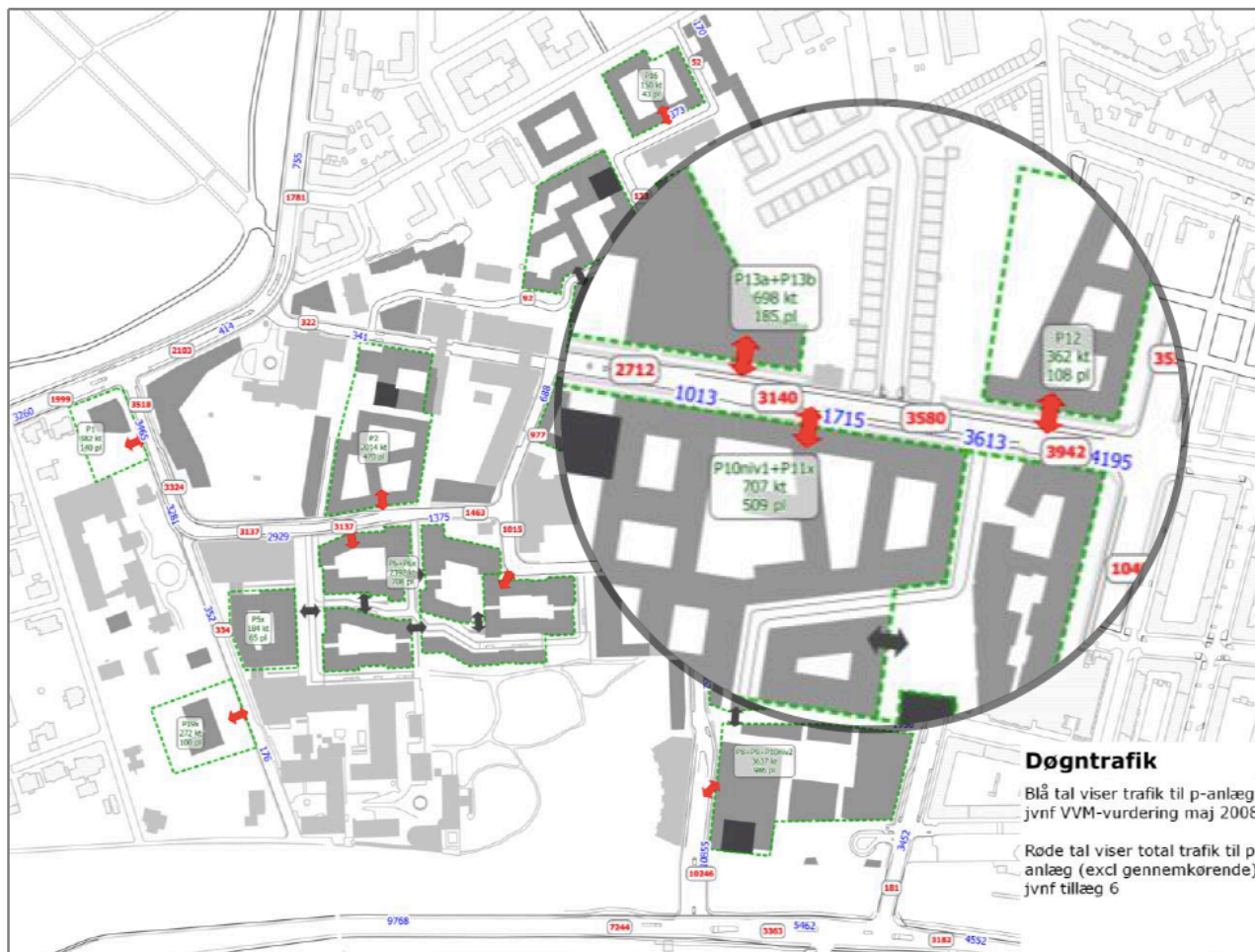
Den opdaterede trafikprognose for Carlsberg Byen giver således kun anledning til 15.800 forventede bilture til/fra Carlsberg Byen pr. hverdagsdøgn i forhold til VVM-tillædsens 21.000 bilture. Dette er altså en reduktion af trafikken på 25%.⁴

² <http://www.carlsbergbyen.dk/nyheder/nyt-oplevelsescenter-i-ny-carlsberg-bryghus/>

³ Notat vedr. VVM og Trafik i Carlsberg Byen. Udarbejdet af Rambøll. Dateret 7. oktober 2014

⁴ S.3 i notat vedr. VVM og Trafik i Carlsberg Byen. Udarbejdet af Rambøll. Dateret 7. oktober 2014

Det er Husejerforeningen alt andet lige naturligvis glædeligt overraskede over. Dog undrer vi os dog over, 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% virker i det lys usandsynlig og bør dokumenteres inden Tillæg 4 godkendes.



Trafikmængder (uden gennemkørende trafik)⁵

Af ovenstående figur fremgår det, at:

1. Trafiktallene ekskluderer gennemkørende trafik. Det mener Husejerforeningen er urimeligt, da den gennemkørende trafik belaster Ny Carlsberg Vej på samme vis som ikke-gennemkørende trafik.
2. Trafikmængden på Ny Carlsberg Vej i udgangspunktet er uændret – trods det generelle fald på 25%
3. 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.

⁵ S.6 i notat vedr. VVM og Trafik i Carlsberg Byen. Udarbejdet af Rambøll. Dateret 7. oktober 2014 – med husejerforeningens fremhævelse

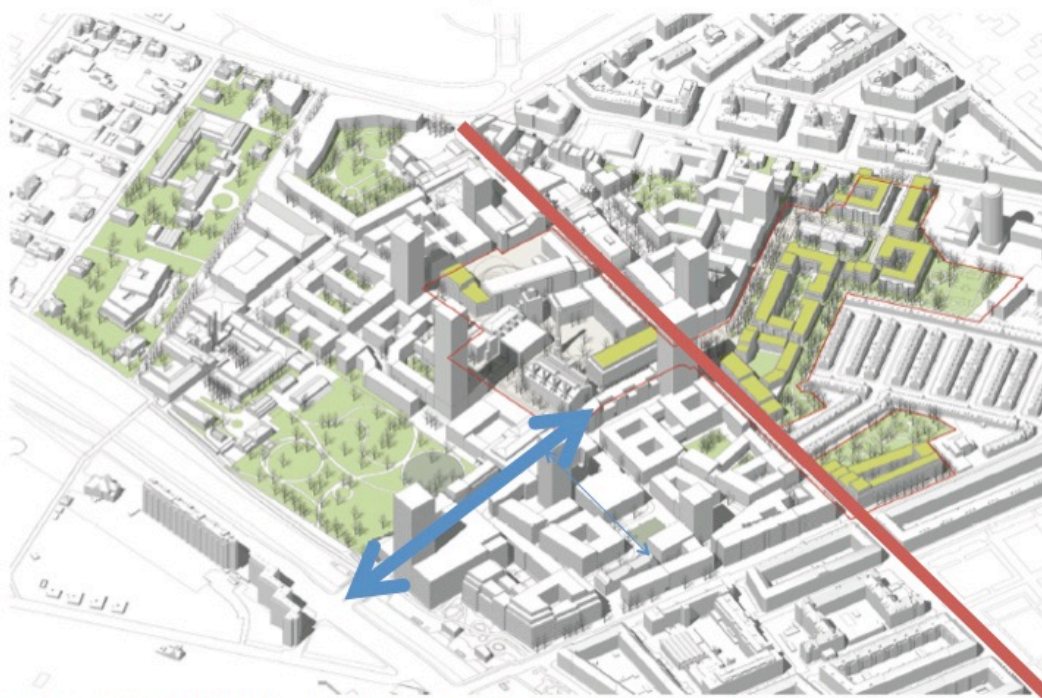
Samlet kan husejerforeningen konkludere, at der fortsat må forventes et markant trafikpres på Ny Carlsberg Vej. Hvis husejerforeningens forståelse af Teknik- og Miljøudvalgets ambitioner for Ny Carlsberg Vej som en blød og grøn akse er korrekt, så skal der gøres markante tiltag for at reducere trafikmængden, da disse ambitioner ellers ikke indfries.

Forslag til reduktion af trafik på Ny Carlsberg Vej

Husejerforeningen foreslår følgende ændringer, der fastholder de oprindelige intentioner fra rammelokalplanen om at gøre broen fra Vigerslev Alle til hovedadgangsvejen og dermed indrette vejssystemet uden Ny Carlsberg Vej som hovedadgangsvej. Dette vil afbøde de ovennævnte negative virkninger.

- Man bør fastholde princippet fra rammelokalplanen om, 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.
- Man bør indrette vejssystemet, således at en større del af trafikken naturligt vil komme ad den nye vejbro fra Vigerslev Allé over banen og ad Pasteursvej føres frem mod Europaskolen og Bryghuset. Hermed kommer der også en naturlig forbindelse til I.J. Jacobsenvej og Valby.
- Flere af de centrale P-kældre bør serviceres via denne vejbro i stedet for via Ny Carlsberg Vej.
- Den nye Europaskoles 900 børn, vil for en stor del komme med forældrene i bil. Denne biltrafik bør naturligt 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.
- Endelig bør turistbusser og bybusser 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.

Fra hestevogn til blød trafik



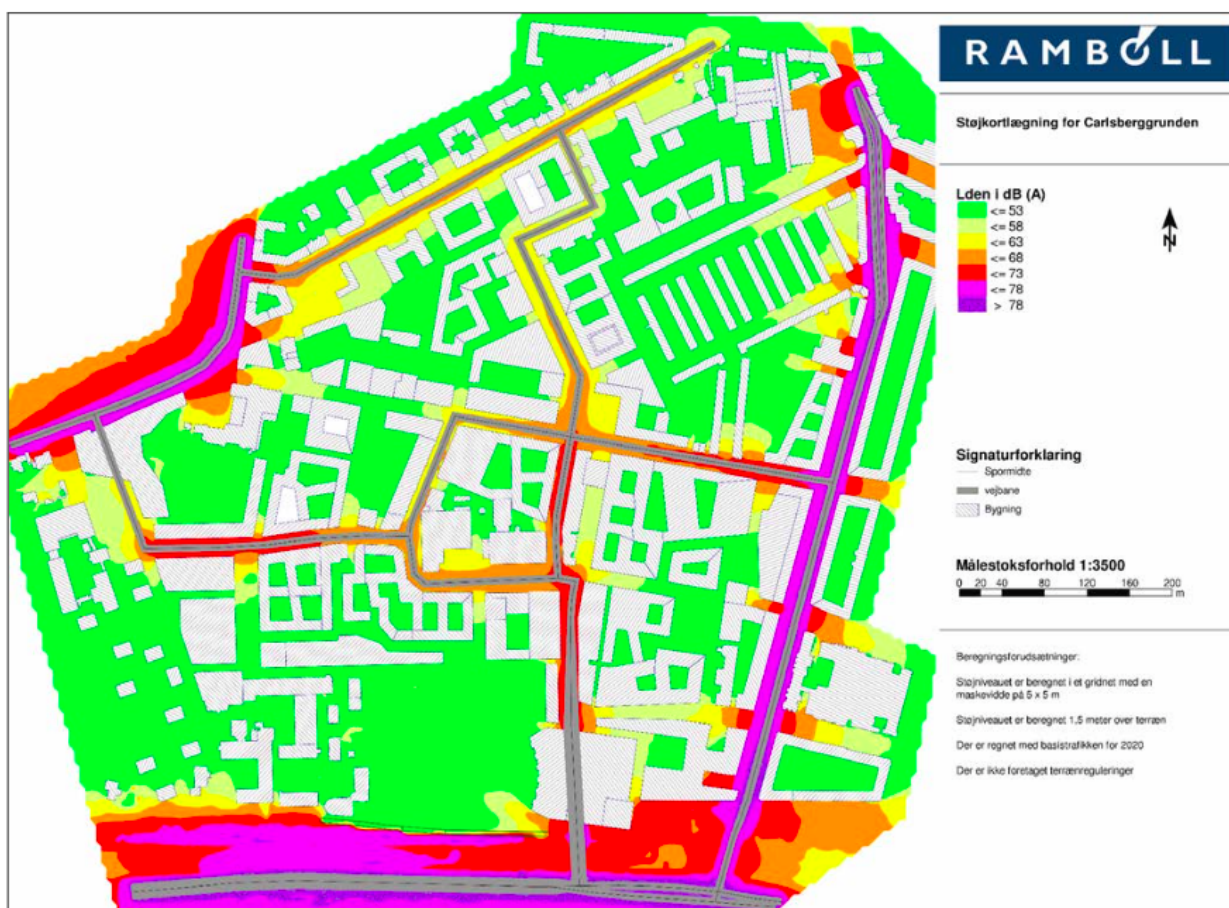
Bygherres skitseforslag til ny bebyggelse. Illustration: Borlund Architects.
(Blå pil og rød streg indført af husejerforeningen)

Disse forslag som i deres grundlag fastholder rammelokalplanens intentioner vil sikre en bedre sammenhæng mellem den sydlige, mere intense del af Carlsberg Byen og den nordlige, mere rolige, grønne del. Dvs. at man i højere grad prioriterer trafikretningen "syd - nord" akse fremfor "øst - vest" akse som Ny Carlsberg Vej repræsenterer. Ved at gøre dette vil Ny Carlsberg Vej blive en integreret, rolig, historisk vej, som binder byen sammen i stedet for at adskille byens dele.

Brosten & støj

Brostenbelægningen forventes i Tillæg 4 til Lokalplanen fastholdt i modsætning til den oprindelige rammelokalplan, hvor man ville anvende støjdæmpende asfalt som vejbelægning. Herudover er der opstået en mulighed for at brostenene jvf. [Det Særlige Bygningssyns indstilling af 27. august 2014](#)⁶ skal bevares i deres nuværende form. Uanset hvilken brostestype, det ender med, må der forventes en markant øget støjpåvirkning i sammenligning med det oprindelige lokalplanforslag. Øgningen i støjniveau er dokumenteret i notatet udarbejdet af Københavns Kommune til Natur- og Miljøklagenævnet ifm. Husejerforeningens klage vedr. manglende VVM redegørelse dateret d. 20. oktober 2014. Her anføres det, at ift. støjdæmpende asfalt vil en belægning i granitbrosten øge støjniveauet med 4 dB og en fastholdelse af den nuværende belægning vil øge støjniveauet med 8 dB.

Det er uklart, hvorvidt den oprindelige støjkortlægning er baseret på anvendelse af støjdæmpende asfalt, almindelig asfalt, flade brosten eller den eksisterende brostensbelægning. Uanset dette, så ligger støjbelastningen markant over grænseværdierne for facadestøjniveau for boligbebyggelse ud til Ny Carlsberg Vej og et stykke op ad Jerichausgade jvf. nedenstående oversigt:



Figur 13-1 Rambølls støjkortlægning for et fuldt udbygget Carlsberg for Forslag 1.⁷

⁶ <http://humleby.dk/wordpress/wp-content/uploads/2014/09/Ny-Carlsberg-Vej-H%C3%B8ring-om-fredningsudvidelse.pdf>

⁷ Miljøvurdering og VVM for Carlsberg Valby - "Vores By" s. 108

*Grænserne for vejstøj defineres i vejledning nr. 4. 2007 "Støj fra veje". Niveaulet defineres med den nye støjindikator Lden. Grænsen er et facadestøjniveau på Lden 58 dB for et boligområde...*⁸

Det skal bemærkes, at støjbelastningen på Ny Carlsberg Vej allerede nu udgør en markant gene for naboerne til Ny Carlsberg Vej, som det bl.a. fremgår af [artikel i Valbybladet](#)⁹ d. 9. juli 2014. En øget trafikmængde vil øge denne belastning. Teknik- og Miljøborgmester Morten Kabell er i Valbybladet citeret således:

*Så længe naboerne ikke oplever at støjgenerne fra bilkørsel er et stort problem, vil jeg gøre, hvad jeg kan, for at ændre en udvikling, hvor Ny Carlsberg Vej bliver asfalteret.*¹⁰

Af notat vedr. VVM og Trafik i Carlsberg Byen fremgår følgende:

*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.*¹¹

Husejerforeningen er stærkt forundret 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. Den eksisterende bebyggelse befinder sig netop på den del af Ny Carlsberg Vej, hvor trafikøgningen sker ift. rammelokalplanen og dermed VVM redegørelsens forudsætninger. Dette kombineret med en eventuel fastholdelse af brostensbelægningen vil medføre en markant øget støjpåvirkning.

Husejerforeningen opfatter det som helt centralt, at man finder en løsning, der ikke ødelægger livskvaliteten for de nære, eksisterende naboer såvel som for de nye beboere, der skal bo ud til Ny Carlsberg Vej. Såfremt man implementerer de forslag, som er nævnt ovenfor under "Trafik på Ny Carlsberg Vej" vil trafikmængden blive mindre og støjbelastningen dermed være reduceret.

Husejerforeningen foreslår derudover, at man overvejer at asfaltere med støjdæmpende asfalt eller anvender slebne granitbrosten på den nederste del af Ny Carlsberg Vej mellem Vesterfælledvej og Købkes Plads, som foreslået i Tillæg 4.

Dette bør under alle omstændigheder kombineres med fartdæmpende 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.

Trafikbelastning i Humleby

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 forventer husejerforeningen en markant forøgelse af sivetrafikken gennem Jerichausgade og Humleby. Dette vil være uacceptabelt, da Humlebys gader er lege- og opholdsområde. Husejerforeningen vil anbefale 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.

Gennemgange fra Carlsberg Byen til Küchlersgade og Carstensgade

Tillæg 4 indeholder mulighed for åbning for gående og cyklister fra Carlsberg Byen til Küchlersgade og Carstensgade. Husejerforeningen er stærkt bekymret for, at Carstensgade og Küchlersgade dermed kan

⁸ Miljøvurdering og VVM for Carlsberg Valby - "Vores By" s. 106

⁹ <http://minby.dk/valby-bladet/frygter-mere-brostensstoej/>

¹⁰ Valbybladet, onsdag d. 18. Juni 2014, s. 2

¹¹ S.6 i notat vedr. VVM og Trafik i Carlsberg Byen. Udarbejdet af Rambøll. Dateret 7. oktober 2014. (markering med fed foretaget af husejerforeningen)

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.

Samspelet i Arkitekturen mellem Humleby og Carlsberg Byen

Bebyggelsesplan omkring Humleby

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"*.

Husejerforeningen finder ikke at ca. 20 meter kantzoner er "brede kantzoner". Vi mener tværtimod, at det er meget smalle kantzoner, især når det er orienteret mod vest, hvor sollyset falder lavt og tager lyset fra den vestlige bebyggelse i Humleby. Skal en 20 meter kantzone opretholdes, mener Husejerforeningen, at Carlsberg Byens byggeri skal være i samme højde som Humleby husene, for at symmetri og proportioner fastholdes. Dette er vist i Husejerforeningens alternativ 2 Snit 1 & Snit 6.

Højdeforskelle mellem Carlsberg Byens bygninger og Humlebys lave bebyggelse

Humbleby er udpeget i Byskabs Atlas 2003 som en af Vesterbros karakteristiske og særligt bevaringsværdige byggerier på linje med Sorte Hest og Skydebanekarréen. Derfor er Husejerforeningen uforstående over for, at man ikke beskytter Humleby mod højt nabobyggeri, der vil kvæle den særlige skala, rummelighed og charme, som Humleby repræsenterer, og som gør bebyggelsen til en unik attraktion.

I Rammelokalplanen samt i VVM redegørelsen er der gjort en dyd ud af, at den nye bebyggelse skal harmonere med den eksisterende i både form og funktion, for blot at nævne et lille udpluk kan følgene nævnes:

- *Bebyggelsens anvendelse, højde og karakter i randområderne skal medvirke til at skabe en harmonisk overgang til og sammenhæng med naboområderne*¹²
- *Karrernes (byhusene) højder inden for området er tilpasset højderne i naboområdet, og vil derfor være lavest ved Gl. Carlsberg Vej, Rahbeks Allé og Humleby og højest ved Vester Fælledvej.*¹³

Det er Husejerforeningen Humlebys opfattelse, at konkretiseringerne af de bygninger, der er naboer til Humleby, ikke lever op til disse intentioner. Dette er bl.a. tydeligt af tegningerne fra Lokalplan 432 Carlsberg II med tillæg 2, 3 og 4, de I1, som præsenteres her, med tilhørende alternativt forslag og forklarende tekst:

¹² Lokalplan 432 Carlsberg II med tillæg 2, 3 og 4, del1, s. 23

¹³ Miljøvurdering og VVM for Carlsberg Valby - "Vores By" s. 51



Snit 1: Nord for Humleby kan boligbebyggelsen (tv.) opføres i 4 etager ud til et grønt stiforløb.

Kilde¹⁴

Snit 1 ud til det grønne stiforløb giver anledning til bekymring, idet den nye ejendom i 3 etager med en svagt tilbagetrukket 4. etage visuelt virker voldsom og disharmonisk. Terrænkoten i det eksisterende snit er baseret på en opfyldskote, hvor der i forbindelse med anlægget af den nuværende p-plads er blevet fyldt jord på bagved Humleby. Kommunens "eksisterende kote" beregnet på et opfyldt og ikke et oprindeligt terræn, som hele vejen skrånede ned fra toppen af Valby Bakke.



Husejerforeningens alternativ 1 Snit 1 (side 9). Reducer fra 3,5 til 2,5 etage

Husejerforeningens alternative snit viser en sænkning af terrænkoten for det nye byggeri ud fra en vurdering af lokale forhold. Husejerforeningens forslag tager derimod udgangspunkt i det oprindelige, som er ca. 1. meter lavere. For at efterkomme VVM redegørelsen foreslås 2,5 etage mod Tillæg 4's 3,5 og punktvis 4 etager.

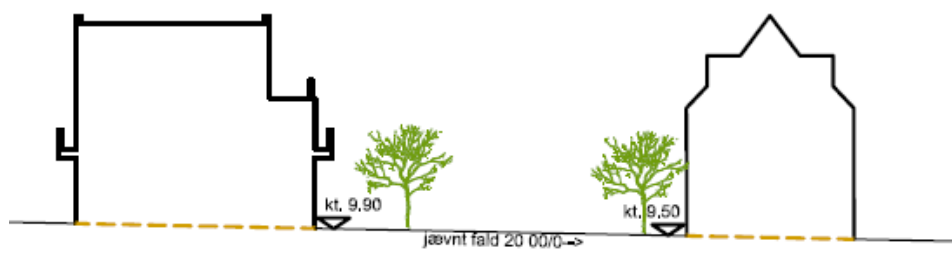
¹⁴ Lokalplan 432 Carlsberg II med tillæg 2, 3 og 4, del1, s. 9



Snit 6: Vest for Humleby er ny boligbebyggelse (tv.) primært i 3 etager ud til et grønt stiforløb

Kilde¹⁵

Snit 6 ud til det grønne stiforløb mener Husejerforeningen er helt aldeles uacceptabelt. 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.



Husejerforeningens alternativ 2 Snit 6 (side 10) reducer fra 3,5 til 2,5 etage

Husejerforeningens alternative snit 6 foreslår en sænkning til 2,5 etager. Derudover foreslås en jævn stigning mellem det gamle og det nye byggeri, så det svarer til den jævne stigning som forefindes på Carstengade, Küchlersgade og Ny Carlsberg Vej, der alle stiger med ca. 20 promille. Herved fremkommer en lavere gulvkote for nybyggeriet, hvilket sikrer en mere harmonisk sammenhæng mellem det nye og det gamle byggeri.

Årsagen til denne problematik er, at overkanten på de nye huses 3. etage flugter med Humleby husenes sadeltages kip. De nye huse bør derfor ændres til at flugte 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.

Oprindeligt lovede Københavns Kommune og Carlsberg Byen, at der ikke vil blive bygget højere end til kip i de huse, som skal lægge i første række mod Humleby. Vi må konstatere at de 2,5 etager mod Humleby, som vi som naboer var blevet stillet i udsigt, er blevet til en 3 til 4 etagers mur, hvor Humleby med 2,5 etager undertrykkes og forsvinder i forhold til Carlsberg Byen, stik mod alle intentioner i Tillæg 4 om at bevare Humlebys unikke kvaliteter. Se illustration fra Tillæg 4 på næste side.

¹⁵ Lokalplan 432 Carlsberg II med tillæg 2, 3 og 4, del1, s. 10



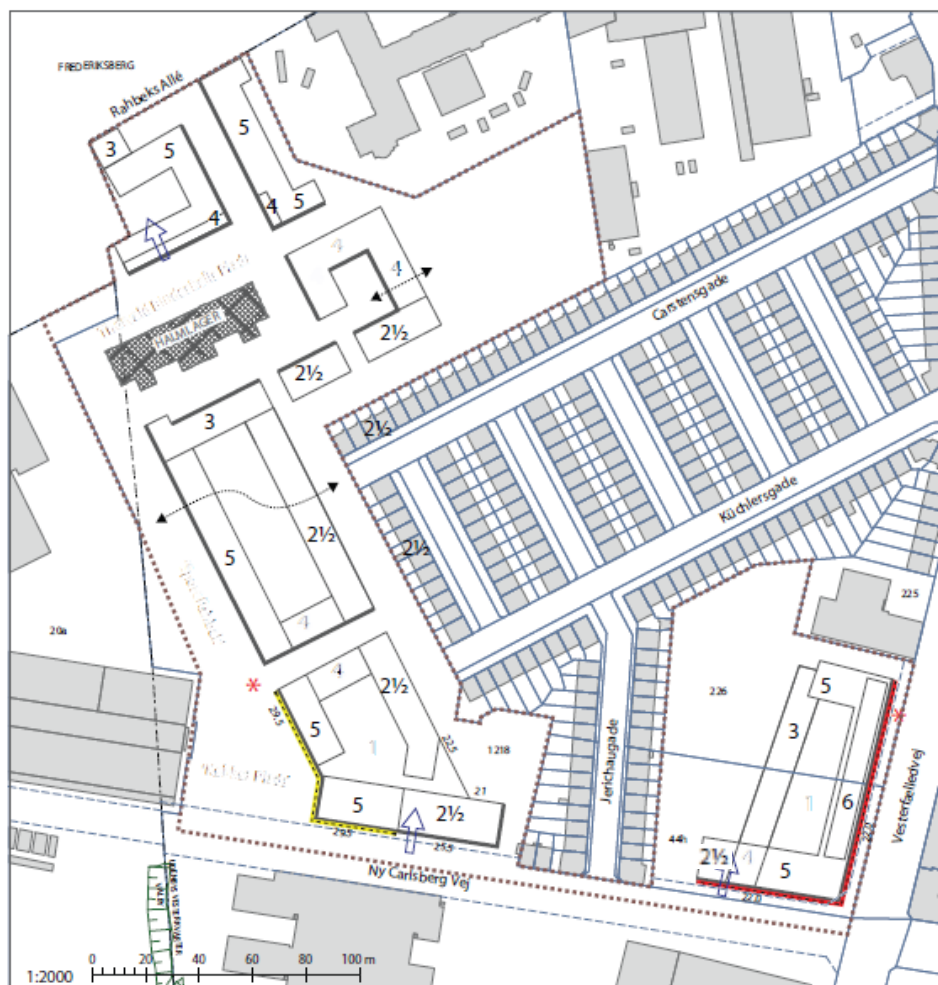
Udklip illustreret i høringen nr. 432 side 14. Husejerforeningen mener, at dette klart illustrerer, hvordan nybyggeriet mod vest vil dominere og undertrykke det eksisterende byggeri i Humleby.

I det oprindelige forslag opereres med 20 meter smalt grønt haveareal vest og nordvest for Humleby. Det vil ikke få meget eftermiddagssol ifølge skyggediagram solhverv kl. 15.00. Derfor foreslår Husejerforeningen en nedskalering af etagerne i forhold til snit 1 og snit 6, samt plan side 98 i Tillæg 4 (Tegning 12A - delareal IV – Bebyggelsesplan), som er inddraget i dette høringssvar.

Legepladser

På side 99 i Tillæg 4 er angivet en legeplads som Husejerforeningen mener er placeret dårligt på grund af trange rumforhold og manglende eftermiddagssol, medmindre Husejerforeningens bebyggelsesplan efterkommes. Placering og udformning af legepladser og andre aktiviteter forventer Husejerforeningen sker i et seriøst og forpligtigende forum, hvor udformning sker i et forpligtende samarbejde mellem Carlsberg Byen og bl.a. Humleby i med respekt for naboskabet. Det er vort håb at kommunen vil pålægge Carlsberg Byen at varetage denne opgave.

Tegning 12A - Delareal IVA - Bebyggelsesplan



- Grænse for delareal IVA
- Vejudlægslinje
- 5 Principiel bebyggelsesplan for nyt byggeri
Byggefelter med maks. etageantal
- SB Byggefelt med særlige bestemmelser
- Existing building, to be preserved
- ←→ Offentlig passage
- Sluttet randbebyggelse/facadelinje
- Maksimal gesims- eller tagkote
- Facader med særlige facadebestemmelser
- ← Op- og nedkørsel til parkeringskælder
- * Varelevering

Haller, grønne områder og sociale rum

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.

Husejerforeningen er stærkt bekymrede over denne nedprioritering af grønne & sociale områder. Boldspil er og bliver forbudt i de eksisterende, fredede haver. Derfor er mulighederne kun fodboldbanen og muligvis en af multibanerne og ingen sportshaller. 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.

Husejerforeningen henstiller derfor til København Kommune, at man giver højere prioritet til udendørs og indendørs udfoldelsesmuligheder, og at man pålægger Carlsberg Byen at inddrage nære naboer og fremtidige brugere i detailplanlægningen af de grønne områder rundt om Humleby inklusive indretning af opholdsområder, legefaciliteter og gang- og cykelstier med bufferzoner op mod Humleby.

Parkering

Selve Carlsberg Byen skal have få p-pladser over jorden og mange parkeringskældre, som skal drives af private firmaer. Humleby mener at den nuværende rammelokalplan yderst mangelfuldt beskriver, hvordan parkeringssituationen bliver. Prisfastsættelsen i private p-kældre vil være afgørende for om gæster og beboere i Carlsberg Byen, vil vælge at sætte bilen i nabolaget og betale for almindelig parkering i stedet. I Ørestaden og Nordhavnen er beboerne gået til kamp mod de ekstremt dyre parkeringsforhold grundet en kombination af kommunens restriktioner (igen parkerede biler på vejene) og at de øvrige parkeringsmuligheder varetages af private parkeringsfirmaer. Husejerforeningen mener at denne problematik er negligeret i Tillæg 4.

Regnvandsafledning

Ved kraftige regnskyl afledes store mængder regnvand fra den eksisterende p-plads mod Humleby og har i flere tilfælde medført oversvømmede kældre. Vi noterer os med tilfredshed som beskrevet på side 62 stk. 10 i Tillæg 4, 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. Vi forventer, at dette indarbejdes i det endelige forslag til Haveanlæggene R og K.

Købkes Plads

Vi har vanskeligt ved at vurdere omfanget af byggeriet ud mod Ny Carlsberg Vej og den nye Købkes Plads. Ifølge rammelokalplanen var der alene tale om 5 etager ud mod Købkes Plads. Såfremt vi forstår det nye forslag korrekt, er der nu givet tilladelse til at opføre en enkelt ejendom i 4 etager ind mod Humleby, hvilket medfører en voldsom dominans og ubalance fra den nye bygning, der samtidig også vil skygge for lys/sol til det planlagte parkanlæg. Vi forventer, at Carlsberg Byen også her vil følge de udmeldte intentioner og reducere bygningernes højde, så de harmonerer med Humleby. Vi forventer også, at Købkes Plads i overensstemmelse med de oprindelige intentioner bliver en del af byrummet på Ny Carlsberg Vej og indrettes som en rolig plads, som ligger fint på vejen fra Søndermarken til Sdr. Boulevard.

Med venlig hilsen

Gustav Jensen
Formand
Husejerforeningen Humleby

Bestyrelsen

Formand:	Gustav Jensen, Jerichausgade 12
Næstformand:	Per Skovgaard, Kuchlersgade 57
Kasserer:	Inger A. Nielsen, Jerichausgade 30
Bestyrelsesmedlem:	Per Vesterberg, Kuchlersgade 6
Bestyrelsesmedlem:	Brian Jensen, Carstensgade 4
Bestyrelsesmedlem:	Christian Maegaard, Kuchlersgade 43
Bestyrelsesmedlem:	Jens Lauritsen, Jerichausgade 45
Suppleant:	Morten Eriksen, Jerichausgade 36
Suppleant:	Peter Holst, Kuchlersgade 55

Kontaktperson	Gustav C. Jensen, Formand Husejerforeningen Humleby gustavjensen@gmail.com Jerichausgade 12 1777 København V. +45 6171 7913
----------------------	---