



**Indstilling til TMU - "Lokalplan Carlsberg II" med tilhørende tillæg til kommuneplan 2005, Vurdering af Virkninger på Miljøet samt Miljøvurdering.**

Sagsnr.  
2008-71742

Dokumentnr.  
2008-525896

Sagsbehandler  
Annelise Sørensen

**Referat af borgermødet den 26. august 2008**

Der var ca. 330 deltagere.

Ordstyrer på mødet var direktør Ulrik Winge, Center for Bydesign

Mødet blev indledt med indlæg af:

Overborgmester Ritt Bjerregaard  
Borgmester Klaus Bondam  
Direktør Lars Holten Petersen, Carlsberg Ejendomme  
Områdechef Bertha Lysgaard, Center for Bydesign  
Arkitekt Christian Cold, Entasis Arkitekter

Derefter var der mulighed for at diskutere forskellige emner med repræsentanter for Københavns Kommune i 5 boder. I boderne blev drøftet følgende emner:

**Temabod 1: Byliv og mangfoldighed**

Forholdet mellem de kommende og i nuværende beboere; tæthed og liv i modsætning til ro, og ensartethed i modsætning til mangfoldighed i beboersammensætningen.

Blandede boligformer med hensyn til ejerform, størrelserne af boligerne, billige boliger og muligheden for almene boliger.

Sammenhængen mellem livet i kvarteret og ønsket om begrænsning i biltrafikken.

Befolkningsudviklingen i København og muligheden for at afsætte de ca. 3.000 kommende boliger.

Skabelsen af byliv med udgangspunkt i byens pladser. Ændringen i fokus fra bygninger til byens rum.

**Center for Bydesign**

Njalsgade 13, 2. + 3. sal  
Postboks 447  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 1382

Telefax  
3366 7020

E-mail  
annsor@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

www.kk.dk

## **Temabod 2: Trafik**

De øgede trafikmængder – især i Valby.

Rahbeks Alle – udkørsel til vejen, dens stand (vi henviste her til, at den ligger i Frederiksberg) samt eventuelle trafikmængder (ret små).

Broen – hvor går den ind, hvem betaler, hvornår bygges den mm.

Det interne trafiksystem – især at trafik hurtigt kommer i konstruktion;

3: delingen trafikveje, lokalveje, shared space-veje

Shared space – hvordan, hvad er det?

Stistruktur – både til gående og cyklende

Flytningen af Enghave St.

Kollektiv trafik – især Valby lokaludvalg arbejder med tanken om en letbane fra Valby til kommende Metrostation ved Enghave Pl.

## **Temabod 3: Miljø og bæredygtighed**

Der var stor interesse for at diskutere de intentioner, der er indarbejdet i lokalplanforslaget og mulighederne for at gennemføre dem.

## **Temabod 4: Arkitektur og højhuse**

Tidsperioder for de enkelte etaper i planen. Broen bør etableres hurtigt, men ellers afhænger udbygningen af konjunkturerne.

Høringsprocesser i forbindelse med de supplerende lokalplaner og eventuelle dispensationer.

Den gamle administrationsbygning ved Vesterfælledvej bliver gemt, og det er synd. Gaderummet Vesterfælledvej bør strammes op.

Bliver denne plan mon en konkurrent til Ørestad?

Hvor finder man skyggediagrammer og en forklaring på dem?

Byggeriet i byggefelt 17, herunder, at der er bevaringsværdige træer der.

## **Temabod 5: Kulturmiljø**

Der blev givet information om forskellige af de fredede bygninger og eventuelle kommende fredninger. Stor interesse for det historiske Carlsberg blandt andet fra tidligere medarbejdere.

Diskussionen i boderne blev efterfulgt af en debat i plenum.

I panelet var:

Arkitekt Christian Cold, Entasis Arkitekter

Områdechef Bertha Lysgaard, Center for Bydesign

Kontorchef Simon Kjær, Center for Byudvikling?

Direktør Lars Holten Petersen, Carlsberg Ejendomme

Medlem af Borgerrepræsentationen Johannes Nymark

Borgmester Klaus Bondam

Stadsarkitekt Jan Christiansen

Medlem af Valby Lokaludvalg Michael Fjeldsøe

Medlem af Vesterbro Lokaludvalg Thomas Egholm

Under debatten blev nævnt følgende:

Rådet for Bæredygtig Trafik syntes, at planforslagene giver mulighed for et flot bæredygtigt projekt, bortset fra, at adgangen til området vil give anledning til en voldsom vækst i biltrafikken. Det er ikke i overensstemmelse med Københavns Kommunes målsætninger på CO2-området. Der bør tænkes alternativt, så det ikke bliver muligt generelt at køre ind i området med biler, der bruger fossilt brændsel. Kun varebiler og fodgængere etc. bør således have adgang til området umiddelbart.

Trafikgruppen i Valby Lokaludvalg mente, at letbaner kunne være attraktivt, og henviste til en hjemmeside [www.letbaner.dk](http://www.letbaner.dk), hvor alle kunne sætte sig ind i fordelene ved letbaner.

En repræsentant for Kongens Enghave Lokaludvalg oplyste, at udvalgets høringssvar vil gå ud på, at der er en bekymring for udviklingen i trafikken i de omliggende områder, herunder på Sjælør Boulevard. Trafikken er ikke analyseret godt nok. Ellers er udvalget glad for, at området bliver lukket op med stier gennem området og andet. Udvalget skulle holde møde den 11. september og der drøfte den endelige udformning af et høringssvar. Der var en opfordring til at sende indlæg til udvalget senest den 1. september 2008.

Flere Frederiksbergborgere tilkendegav, at det vil være fint, hvis man kunne få bilerne ud af byen, men det skal ikke ske ved, at der en reduktion af parkeringskravet i Carlsbergområdet. Det vil betyde, at der vil komme mere parkering i naboområderne, så der må findes andre løsninger. Cykelforbindelsen vil lande i et hus på Frederiksbergensiden. Hvorfor er Frederiksberg ikke tænkt med i planlægningen? Frederiksberg Kommune burde også have været repræsenteret i panelet.

Klaus Bondam svarede, at den stigende biltrafik i det hele taget er en udfordring for kommunen. Derfor er der et samarbejde med 15 andre kommuner om at finde trafikløsninger, f.eks. havnetunnel og lignende. Staten vil også snart komme med et bud på, hvordan man løser trængselsproblemerne. Alle er selvfølgelig velkomne til dette borgermøde, og der er en dialog med Frederiksberg Kommune og allerede et samarbejde om cykelforbindelser generelt. Det er oplagt også i relation til Carlsberg at have et samarbejde med Frederiksberg Kommune.

Johannes Nymark fandt, at det ikke er overraskende, at det netop er trafikken, der er til debat, men det er også væsentligt at se på, hvilke kvaliteter, der opnås med planerne. Det er en satsning på en ny byudvikling baseret på Carlsbergs traditioner. Vesterbro behøver ikke være nervøs for trafik, det er mere nedover Toftegårds Plads, hvor der

også er nye planer for udvikling, at der kan være grund til bekymring. Det kræver løsninger, men her må også fremhæves, at der allerede er planlagt en ny station ved den nuværende Enghave Station.

En borger mente, at det er et spændende projekt, men ikke så meget for dem, der bor udenom. F. eks. er der planlagt et 6-etages byggeri mod Vesterfælledvej, men skal det tilbagerykkes? Bertha Lysgaard svarede, at de træer, der er på Vesterfælledvej betyder, at byggeri skal trækkes tilbage.

På et spørgsmål fra en anden Vesterbroborger, svarede Lars Holten, at det er meningen, at der skal være en socialt bæredygtig udvikling på Carlsberg. Derfor skal et udviklingselskab styre, at der bliver forskellige ejerformer og priser på boligerne. Ejendomsmarkedet vil have betydning for, hvordan det bliver, men over en 20-årig udbygningsperiode, vil det formentlig være sådan, at der vil blive en passende fordeling på ejerformer og priser. Det vil jo også altid være sådan, at priser ikke kan være højere end købere faktisk vil give for lejligheder.

Simon Kjær supplerede med, at kommunen også lægger vægt på de blandede boligtyper og at det ser ud til, at der vil kunne blive 300 billige boliger. Målet er at sikre den samme mangfoldighed, som i de omliggende kvarterer. Ulrik Winge påpegede dog, at det ikke er muligt at regulere ejerformerne i en lokalplan.

En borger fra Valby synes også, at det er en flot plan for området, men når et området skal udvikles over så lang tid, så har man erfaring andre steder fra, at det er svært at få udviklingen i gang, og dermed folk til at blive i området, mens det udvikles. Man bør tage sig sammen og få styr på det.

Lars Holten svarede, at Carlsberg Ejendomme er interesserede i, at området kommer til at fungere fra starten. Derfor er området opdelt i delområder, der færdiggøres, før der tages hul på det næste. Der vil dog være byggeaktivitet i lang tid.

Klaus Bondam lovede, at kommunen har fået styr på det, man kan styre inden for de rammer, man nu en gang har. Men f. eks. er der statslige rammer for, hvor store anlægsudgifterne i kommunerne må være, og det kan betyde udskydelse af daginstitutioner og lignende, så han syntes faktisk, at staten burde tage sig sammen. Han var dog glad for at kunne nævne, at f.eks. byggeriet af Teglholmsbroen nu er ved at blive igangsat.

En nabo til området mente, at der var styr på trafikudviklingen. Til gengæld er de planlagte højhuse ikke diskrete. De vil kunne ses i hele København.

Christian Cold svarede, at højhuse ikke er diskrete. Her er der foreslået højhuse, der svarer til Bryghuset, og som dermed fortsætter en linje. Carlsberg er en del af danskernes bevidsthed, og det vil højhusene understrege.

Klaus Bondam mente også, at det vil være en illusion at tro, at højhusene ikke bliver synlige. Han synes, at bakken, som Carlsberg ligger på, giver en naturlighed i så at sige at strække højere. Det er også en del af en bæredygtig udvikling at fortætte byen som en del af en global udfordring. Han nævnte, at højhusstrategien for kommunen som sådan skal indarbejdes som en del af Kommuneplan 2009. Carlsberg ligger tæt ved den kollektive trafik, som de mange nye beboere og erhvervsdrivende nemt kan benytte. Endelig er København kendt som tårnenes by, og tårne i denne del af byen vil være en god moderne videredigtning af dette tema.

To naboer til området var direkte uenige i dette synspunkt, og mente at netop det lave etageantal i byen, gør den tålelig at bo i. Højhusene er store og brede, og resten af København har små spir i sammenligning. Er de der for pengenes skyld, og vil stadsarkitekten redegøre for sin holdning.

Hvorfor ligge de nye bygninger i det hele taget så tæt på eksisterende bygninger, nogle steder er der kun 6 meter imellem.

Jan Christiansen svarede, at han selvfølgelig skal være loyal over for de politiske beslutninger, men også over for sit fag. Dette projekt er godt, fordi det arbejder med kompositioner af Carlsbergs egenart og de nye højhuse. Det giver en stor grad af særpræg og identitet. Alle huse kaster skygger, men højhuses skygger har den fordel, at de forsvinder hurtigere, fordi højhuse er smalle. F.eks. kan en skygge passere på 20 minutter.

Bertha Lysgaard oplyste, at tæthed til naboer reguleres i lokalplanen, og der bliver ikke kun 6 meter til naboer nogen steder. I øvrigt kræver nyt byggeri supplerende lokalplaner, bortset fra i et enkelt område.

En nabo fra Humleby mente, at der er tale om højhuse, fordi de er brede, og ikke tårnhuse, som det er nævnt i forslagene. Desuden er der mange tårne, der alle skaber skygge. Er der så ikke tale om en forskønnelse af billedet.

En anden spørger nævnte, at huse i en vis højde jo giver turbulens, så der vil både være skygge og vindgener. Han henviste til Jan Gehl, der siger, at højhuse giver store problemer. F.eks. ved Tivoli blæser det altid.

En anden nabo fra Humleby mente, at karrébebyggelser giver mere skygge, f.eks. er der planlagt en sådan syd for Humleby, og den bør genovervejes.

Herefter var der afsluttende bemærkninger:

Johannes Nymark fandt, at det havde været meget givtigt at være til stede ved mødet. Diskussionspunkterne fremover bliver dels de afledte trafikvirkninger, som skal håndteres. Derimod var han ikke nervøs for højhusene, som vil blive flotte. Der bliver nok ikke vindproblemer, for der vil jo være by omkring dem, og skyggerne vil ikke gå ind over Vesterbro.

Han syntes, at Carlsberg-planen er et udtryk for visioner, og at starten på planlægningen har været god.

Klaus Bondam takkede Carlsberg for at lægge hus til borgermødet. Han syntes, at mødet havde givet et godt indblik i planerne og så frem til, at der kommer liv i området. Han takkede for forvaltningens og de fremmødte borgeres bidrag til at gøre det til et godt borgermøde, og lovede, at kommunen ville tage meldingerne fra borgermødet med til den videre debat.

Ulrik Winge rundede af med at annoncere et temamøde mandag den 1. september om miljø og trafik og den 4. september om arkitektur.