

Startredegørelse "Carlsberg II"

Bilag I



Bilag I til indstilling om forslag til lokalplan "Carlsberg II" med tillæg til Kommuneplan 2005 - startredegørelse.

Carlsberg set fra luften over Vesterbro mod Kongens Enghave.
JW Luftfoto 2006.



Baggrund



Lokalplanområdet og omgivelserne



Forsidefoto: Billedcollage af Carlsberg.

Carlsberg A/S, der har eksisteret i Valby siden 1847, besluttede i 2006 at flytte hovedparten af bryggeriproduktionen til Fredericia med udgangen af 2008. Carlsbergs administrative, forskningsmæssige og besøgs mæssige aktiviteter - herunder Husbryggeriet Jacobsen - skal fortsat blive i området.

Carlsberg A/S' vision er, at Carlsbergområdet mellem Vesterbro og Valby skal blive et livligt, tæt og sammensat kvarter, der sætter nye standarder for livskvalitet. Der ønskes et intenst byliv som følge af den tætte bystruktur med en blanding af forskelligartede boliger, blandet erhvervsliv, handelsliv, kultur- og fritidsliv m.v. Carlsberg skal blive en attraktion på grund af stedets mangfoldighed og bæredygtige profil.

Carlsberg A/S udskrev i efteråret 2006 en åben international arkitektkonkurrence "Vores By" for at få idéer til, hvordan den 33 ha store ejendom kan udvikles. Der blev indsendt 221 forslag fra hele verden og den nedsatte dommerkomité kårede den danske tegnestue Entasis som vinder af konkurrencen.

Carlsberg ligger centralt i København mellem Vesterbro, Valby, Kongens Enghave og Frederiksberg. Området, der igennem mere end 160 år har været et industriområde, har været isoleret fra de omkringliggende bydele. Eneste forbindelse til nabokvartererne har indtil nu været Ny Carlsberg Vej og Gamle Carlsberg Vej. I det sydøstlige hjørne har området forbindelse med en større trafikåre (Vigerslev Allé) og et kapacitetsstærkt offentligt transportsystem (Enghave Station).

Carlsbergområdet er en historisk, landskabelig og urban sammenhæng af høj karakter, hvor der skal tages hensyn til de unikke elementer som de bygnings og landskabsmæssige, Ny Carlsbergbryggeriet, haverne, Ny Carlsberg-alléen, vilakvarteret på Valby Bakke m.v.

Carlsberg ligger "for enden" af Vesterbro. En bydel domineret af klassiske fire-fem etagers rødstenskarréer fra slutningen af 1800-tallet. Med igangsættelsen af byfornyelsen på Vesterbro i 1992 har bydelen undergået en stor forandring,

Startredegørelse "Carlsberg II"



Nabobebyggelsen "Humleby".

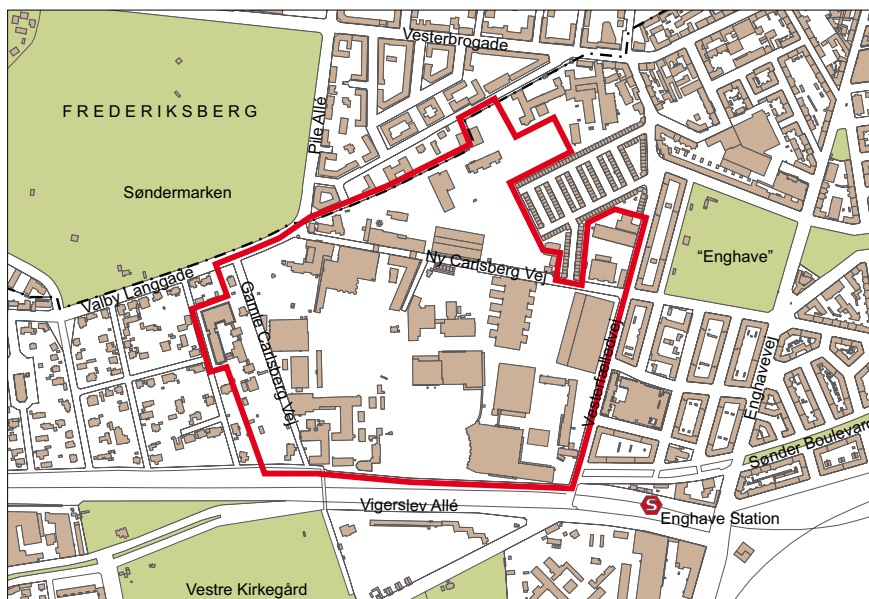
Carlsberg er centralt og stationsnært placeret med en omgivende vejstruktur og bykvarterer samt store grønne områder.

og der er opstået et livligt handelsliv især omkring Vesterbrogade og Istedgade. Nærmest Carlsberg ligger den 3-etages boligbebyggelse "Humleby".

Carlsberg afgrænses mod syd af jernbanen og Vigerslev Allé. På den anden side af banen ligger bydelen Kongens Enghave, der traditionelt har været et arbejderkvarter med etagebyggeri med mindre lejligheder. Vestre Kirkegård, der ligger tæt på Carlsberg, er et stort fredeligt grønt område.

Vest for Carlsberg ligger Valby, hvor den nærmeste bebyggelse langs Valby Langgade er gamle patriciervillaer med store haver. Omkring Valby centrum skifter området karakter til klassisk karréstruktur med små lejligheder. Ved Valby Station er "Valbytorvene" under opførelse med detailhandelscenteret "Spinderiet" og boliger.

Carlsberg grænser mod nord op til Frederiksberg Kommune. Frederiksberg er præget af velholdte karrébebyggelser med store lejligheder samt herskabsvillaer. Lige på den anden side af Valby Langgade ud for Carlsberg ligger den fredelige og populære Søndermarken og Frederiksberg Have.



Vores Rum - vinderforslaget og den videre bearbejdning

Entasis forslag "Vores Rum" blev kåret som vinder af arkitektkonkurrencen i maj 2007. Siden har tegnestuen i samarbejde med bl.a. Esbensen Ingeniører, Carlsberg A/S, og Københavns Kommune arbejdet med at kvalificere forslaget. Arbejdet fortsættes frem mod et egentligt forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for hele området. Denne startredegørelse bygger på den fortsatte bearbejdning af vinderforslag og Carlsbergs visioner.

Planlægningen af områdets byrum er essentiel i projektet. Det primære mål i projektet er, at det færdige byområde er karakteriseret ved et mangfoldigt byliv hele døgnet og hele året rundt. Det bærende element i projektet er den tætte by med diversitet i byrum, boliger og serviceerhverv, herunder bl.a. handelsliv, kulturelle og idrætslige funktioner.



Visualiseringer fra vinderforslaget, der viser pladser og byliv.

Bæredygtighed

Carlsberg AVS 's vision er at skabe en bæredygtig byudvikling af området. Der bliver tale om en langsigtet udvikling, hvor det er målet at skabe balance mellem den miljømæssige, den sociale og den økonomiske udvikling.

Social bæredygtighed

Der skal være en mangfoldighed af kultur og idrætsudbud, og der skal være variation i detailhandel, boligudbud og erhvervsstruktur. Der skal tilbydes boliger til alle indkomstgrupper og alderstrin, og området skal være så robust, at det også er attraktivt i en fjern fremtid.

Miljømæssig bæredygtighed

I projektet betyder miljømæssig bæredygtighed på Carlsberg, at et fuldt udbygget kvarter har et afbalanceret energiforbrug. Ambitionen er bl.a. at det færdige bykvarter bliver CO₂-neutralt.



Eksempel på facadeintegrerede solceller.

Vinderforslaget lægger op til, at arkitekturen skal baseres på en designfilosofi, hvor bygningerne bliver energisystemer i sig selv, og hvor implementeringen af vedvarende energi indarbejdes i form af bygningsintegrerede solceller på tagene eller som vindturbiner. I lokalplanen vil der blive stillet krav om, at ny bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse, der opfylder de energirammer for energiforbrug for lavenergibygninger, der er fastsat i bygningsreglementet.

Stationsnærheden til Enghave Station vil sammen med den øvrige offentlige transport skabe et godt grundlag for en "grøn bydel", ligesom områdets cykelrute og øvrige cykelforbindelser vil understøtte den bæredygtige profil. Parkerne og haverne på Carlsberg skal suppleres med træbeplantning på gader og pladser, og gårdrummene skal fremstå som små oaser i den tætte by.

Vand skal indgå som en ressource i byrummene. Ambitionen i projektet er at håndtere regnvandet inden for egen grund.

Affaldshåndtering og – sorteringen bliver her et særligt tema, ligesom renholdelse af de offentlige rum skal prioriteres.

Økonomisk bæredygtighed

Satsningen på bæredygtighed og kvalitet vil skabe et stærkt brand, som sikrer en fornuftig forretning. Økonomisk bæredygtighed handler også om, at der bygges videre på en eksisterende by, hvor der er et udbygget vejnet, eksisterende skoler og at byomdannelsesområdet ligger stationsnært.

Byliv



Et eksempel på den tætte by, er et område ved Classensgade, der er en tæt karrébebyggelse i 5-6 etager. Fotoet er et udsnit af et større område på ca. 570.000 m². For hele dette område er bebyggelsesprocenten 190.

Carlsberg A/S ønsker opført op til 600.000 m² etageareal inkl. eksisterende bygninger, hvilket svarer til en bebyggelsesprocent på ca. 180 for området som helhed. I dette er indregnet grønne arealer og veje. Det betyder, at bebyggelsesprocenten for de enkelte delområder vil blive væsentligt højere, og at der er tale om et tæt bykvarter.

Kommunen har en målsætning om, at der skal opføres flere boliger i København og har derfor i kommuneplanen fastlagt, at der i bolig- og serviceerhvervsområder minimum skal være 50 pct. boliger, men ved en nærmere vurdering kan det variere mellem 40 og 75 pct. Forvaltningerne vurderer, at projektets intentioner kan opfyldes, hvis der arbejdes mod en boligandel på min. 40-50 pct. I det videre arbejde vil der i den forbindelse også indgå en kvalitativ vurdering af offentlige og private friarealer, herunder beregningsgrundlaget for friarealer til bolig, institutioner og serviceerhverv, med henblik på at sikre forslagens intentioner om gode og mangfoldige byrum.

Som led i en social bæredygtig strategi angiver vinderforslaget, at 8 - 10 pct. af boligerne på Carlsberg skal være "billige boliger" efter "londonmodellen". Carlsberg har i tråd med vinderforslagets intentioner tilkendegivet ønske om diversitet i boligstørrelser, ejerform og prisniveau, og vil derfor i det videre arbejde med projektet udvikle en "københavnsk" model for billige boliger, som ligger indenfor rammerne for den "5x5"-model, der er besluttet af Borgerrepræsentationen den 23. marts 2006 med indstillingen "billige boliger".

For at sikre den ønskede mangfoldighed er det afgørende, at funktionerne blandes i de enkelte bygninger. Erhverv placeres derfor i de nederste ca. 2 etager og boliger ovenpå. De udadvendte publikumsorienterede funktioner placeres i stueetagen - primært langs særlige strøg. Funktionerne skal koncentreres og indpasses i bystrukturen på en måde, der sikrer det ønskede byliv på Carlsberg samtidig med, at det forholder sig funktionelt til den omgivende by.

Detailhandel

De større byrum og forbindelser skal give mulighed for detailhandel og skal som strøggader lede frem til de store byrum, kulturinstitutioner m.v.







Visualisering fra vinderforslaget, der viser byliv.

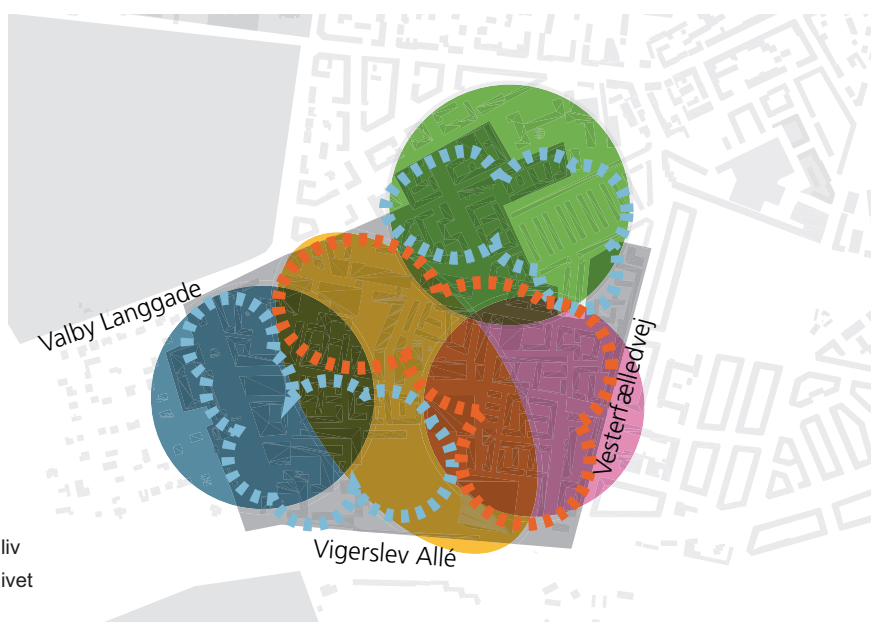


Eksempel på "shared space" i Skt. Pederstræde.



Illustration af funktionsområder på Carlsberg. Hele området bliver en blanding af funktioner, men der er tale om, at understøtte delområders karakter i forhold til omgivelserne og de eksisterende bygninger i området. F.eks. egner området nær Enghave Station sig godt til mange kontorer, handelsliv og oplevelser. I områdets nordlige del nær Humleby og Rahbeks Allé er det hensigtsmæssigt med en høj andel af boliger.

-  Område med pulserende byliv
-  Område med stille byliv
-  Område med overvægt af boligliv
-  Område med prægning af det kulturelle liv
-  Området præget af videns- og erhvervslivet
-  Carlsberg kvarteret



Carlsberg AVS har fået Institut for Centerplanlægning (ICP) til at udarbejde en detailhandelsanalyse for at vurdere mulighederne for detailhandel på Carlsberg. På baggrund af analysens anbefalinger, ønsker Carlsberg AVS, at der samlet etableres 22.000 m² detailhandel. Der ønskes bl.a. etableret en markedshal med øl og fødevarer, og 12.000 m² kan være butikker med design, livsstil og boligindretning, der kan tilføre Carlsberg et særligt udbud. Dette skal samtidig understøtte det eksisterende butik- og serviceudbud i de omkringliggende bydelscentre i Valby, Frederiksberg og Vesterbro.

Forvaltningerne er enige i, at butikker er et vigtigt bidrag til at opnå et varieret byliv i nye byområder, og at der på Carlsberg skal sikres gode muligheder for detailhandel, som kan supplere de muligheder, der findes i de omkringliggende bykvarterer. Økonomiforvaltningen har vurderet, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at mulighederne for detailhandel på Carlsberg samt for andre aktuelle projekters detailhandel fastlægges på grundlag af planlovens nye detailhandelsbestemmelser i et kommuneplantillæg for den samlede detailhandelsstruktur i kommunen. Der er derfor igangsat forarbejder til et sådant kommuneplantillæg.

Idræt- og kultur

Et attraktivt idræts- og kulturliv er en vigtig del af livet i et nyt byområde. Der skal placeres tilstrækkelige idrætsfaciliteter på Carlsberg for at tilbyde beboerne idrætsfaciliteter, hvilket vil understøtte målet om et livligt og pulserende bykvarter, og samtidig sikre, at de eksisterende faciliteter i naboområderne ikke belastes. Det er vigtigt at idræt og kultur indgår i de første etaper af planlægningen. Der skal tænkes nyetablering og udvikling af idrætsfaciliteter ind i området til glæde for den organiserede idræt, skoler og institutioner, de lokale brugere m.v. At anvende "det fri" som platform for alsidig, selvorganiseret idræt og motion er et af kendetegnene ved idrætslivet i København. For at understøtte dette, bør idrætsfaciliteter, som kan placeres på åbne arealer, prioriteres højt. Det er vigtigt med et alsidigt kulturliv og kunstnerisk aktivitet inde som ude. Kultur er f.eks.

pladser og steder, der egner sig til ophold, leg, sport eller afvikling af arrangementer, og der skal være faciliteter til f.eks. udøvende kunstnere og musikere.

Institutioner

Forventet boligbyggeri på 2.000 - 3.000 boliger på Carlsberg vurderes, at ville medføre et behov for at etablere 2 - 3 nye integrerede daginstitutioner med et samlet volumen på 3.000 m².

Det kan overvejes om institutionerne med fordel kan samles i ét bygningskompleks og eventuelt indrettes i eksisterende bygninger. Det formodes, at den eksisterende selvejende institution på Rahbeks Allé skal genhuses og eventuelt udvides for at bidrage til dækning af det forventede pladsbehov. Det vurderes, at eksisterende folkeskoler på Vesterbro kan dække skolebehovet på Carlsberg.

Byrum



En af de mange kældre under Carlsberg.



Visualisering af et byrum under et boligårn.

Carlsberg karakteriseres i dag af en række markante bygninger. Det er afgørende for projektet, at bygningerne bliver en naturlig del af rammen om de nye byrum. Byrummenes placering, udstrækning og sammenhæng er delvist defineret af de eksisterende kældre under Carlsberg. Kældrene er "projiceret" op i terræn nogle få steder, og hvor det er muligt og hensigtsmæssigt, bruges kældrene aktivt ved enten at grave ud eller på anden måde skabe forbindelse mellem pladsrum og kældre.

Der defineres en række primære byrum, der er de større offentlige rum, som man vil orientere sig efter - der hvor der vil ske mest. Til disse byrum knyttes "højhuse", der vil være med til at skabe et intensivt byliv. Højhusenes indgange skal tænkes ind i byrummet, og der skal være udadvendte servicefunktioner i stueetagen. Herudover defineres en række sekundære byrum, der er mere intime og kan have offentlige funktioner - de skal også fungere som lokale mødesteder i området. Yderligere skal der skabes indre gårdrum, der får karakter af mere private rum i tilknytning til boligerne. Byrummene bindes sammen af forbindelser og hermed skabes områdets bevægelsesstruktur.

Det er tanken, at hovedparten af byrum og forbindelser skal fungere efter princippet "Shared Space", der betyder, at alle trafikanter deles om pladsen mellem husene og derfor skal tilpasse sig hinanden.

Som noget særligt ønsker Carlsberg A/S at arbejde med belysningen som et bærende og integreret kunstnerisk element, der skal være medvirkende til at skabe identitet i området. Dette er i tråd med Kommunens belysningsstrategi "Natten i byens lys", hvor Kommunen har et mål om, at København skal være en by med gang i bylivet - også når mørket har sænket sig. Det er vigtigt, at belysningen sker på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag.

Carlsbergs beplantning er med dets placering mellem Søndermarken og Vestre Kirkegård med til at skabe en grøn forbindelse mellem den gamle og nye del af København. Med sin usædvanlige placering og karakter af 1800-tals have - højt hævet over omgivelserne og centralt beliggende i København, kan Carlsberg betragtes som ét stort landskab. Området indeholder mindre særheder, sammenkædende og karaktergivende træerækker, trægrupper og solitære træer bestående af såvel eksotiske som hjemmehørende arter. Grupperne af store træer skaber en fornemmelse for volumen og masse i forhold til de klassiske



Haven med æresboligen i baggrunden.

bygningsanlæg. De eksisterende træer og beplantningsgrupper i området, der er bevaringsværdige og karaktergivende, skal der tages udstrakt hensyn til. Der skal udarbejdes en byrumsplan, som beskriver byrummenes konkrete størrelser og afgrænsning samt deres indbyrdes sammenhæng. Det skal sikres, at de enkelte byrums hovedfunktioner og udformningsmæssige karakter, herunder bl.a. sol og skyggeforhold, terræn og vejprofiler samt løsningsmodeller for belægning, belysning og møblering af byrummene, kan sikre et mangfoldigt byliv, tilstrækkelige opholdskvaliteter, muligheder for beplantning samt tilgængelighed i bred forstand.

Byrumsplanlægningen skal hermed danne grundlag for den omgivende bebyggelses indhold, placering og udformning, således at det fremover sikres, at der vil være de bedste rammer for det ønskede byliv. Bebyggelse og byrum skal funktionelt, æstetisk og socialt være sammenhængende og integrerede dele i den samlede plan.

Bystruktur

Projektet foreslår forskellige strategier for bystrukturen på Carlsberg. Det er væsentligt for strategierne, at der etableres et rumligt netværk, der tager udgangspunkt i den eksisterende kælderstruktur, og at der sker forbindelser til den omkringliggende by. Herudover satses der på nedenstående 3 strategier:



Bevaring af de eksisterende bygninger



Visualisering af kultur i det eksisterende kedelhus.

Vinderforslaget bevarer stort set alle bygninger med høj bevaringsværdi ifølge den såkaldte SAVE-registrering. I det videre arbejde vil forvaltningerne foretage en gennemgang og sortering af de ikke-fredede bygninger med baggrund i projektet og SAVE-registreringen. På Carlsberg er der mulighed for at udvikle funktionsindholdet og den bebyggelsesmæssige sammenhæng for de vigtige historiske og bevaringsværdige bygninger og dermed underbygge bygningernes arkitektoniske ikonværdi.

Grønne rum og strækninger i og udenfor Carlsberg, Entasis.

-  Omkringliggende parker og grønne strækninger
-  Større eksisterende haver og grønne strækninger på Carlsberg



Etablering af 11 højhuse



Etablering af en tæt

karrébebyggelse



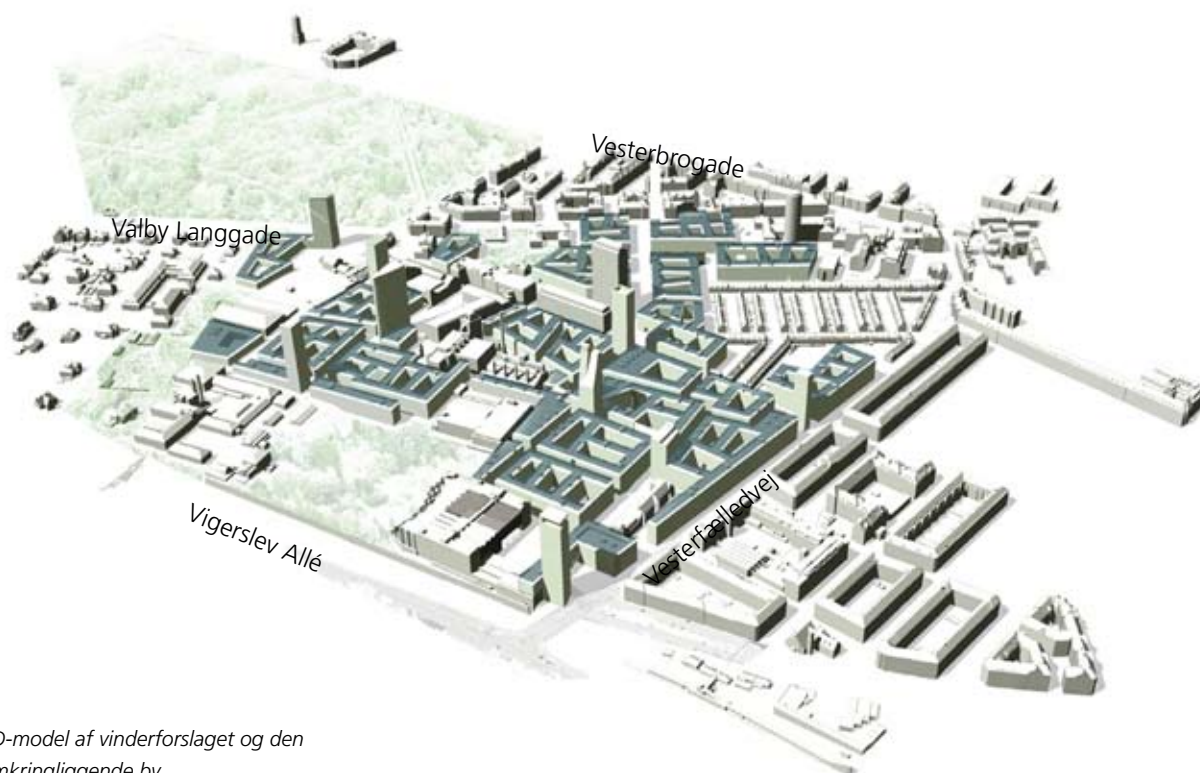
Udsnit af bebyggelsesplanen.

Vinderforslagets 11 højhuse skal markere Carlsberg på Københavns skyline i lighed med indre bys tårne som ikonværdi. Højhusene tænkes at blive op til 100 meter høje - dog i enkelte tilfælde op til 130 meter. Der er i forvejen 2 "højhuse" på Carlsberg, hvor Carlsberg-siloen med hovedkontoret er 88 m højt. I den videre bearbejdning af projektet vil der ske undersøgelser af: tårnenes antal, placering og udformning i forhold til skygge- og vindforhold og de bylivsmæssige aspekter. Endvidere skal der ske undersøgelse af forholdet mellem bygningernes højde og plan, husenes slanke profil og udformning af bygningernes base, placering og højde på tårnene i forhold til vigtige sigtelinjer, kik samt byens og kvarterets profil. Endelig er et vigtigt aspekt i undersøgelsen tårnenes bæredygtige profil både økonomisk, socialt og miljømæssigt.

De nye byhuse i en tæt karréstruktur skal forstås som en fortsættelse af den Københavnske karréby. Husenes højder tilpasses naboområderne, og vil derfor være lavest ved Gamle Carlsberg Vej og Humleby (3 etager) og højest ved Vester Fælledvej (6 etager). En karré kan dannes af 1 bygning eller ved sammensætning af flere mindre bygninger. Det er tanken, at nye bygninger generelt skal være af størrelsesordenen som byhusene i Frederiksstaden - mellem 2.000-6.000 m². Dette afspejler, at der ikke ønskes store enkeltstående domicilbygninger. Gårdrummene kan være hævede, så der skabes et stort volumen til erhverv nedenunder. På tagene kan placeres væksthuse og vinterhaver dækket af solceller. I den videre bearbejdning af projektet skal der arbejdes med tilpasning af bygningshøjden i forhold til naboområdernes skala og bygningshøjder. Det skal undersøges, hvordan den ønskede tætte struktur med bag- og sidehuse kan realiseres med gode bolig- og lysforhold samt tilstrækkelige friarealkvaliteter. Endvidere skal der findes løsningsmodeller for den ønskede blanding af funktioner i hver enkelt bygning - herunder matrikel-, udstyknings- og brandredningsforhold. Endelig skal det undersøges hvilke parametre der skal lægges til grund for bygningernes arkitektoniske formsprog, herunder bl.a. stillingtagen til sammenhængen mellem byrumsplanen og bebyggelsen.

Snit visende den tætte karréstruktur og højhuse placeret i forhold heril.





3D-model af vinderforslaget og den omkringliggende by.

Trafik

Målet for indretning og organisering af trafikbetjeningen af Carlsberg er, at den skal understøtte et attraktivt byliv med vægt på at skabe gode betingelser for gående og cyklister. Biltrafik til Carlsberg er uundgåelig, men den skal afvikles ad gader og på måder, så omgivelserne påvirkes mindst muligt.

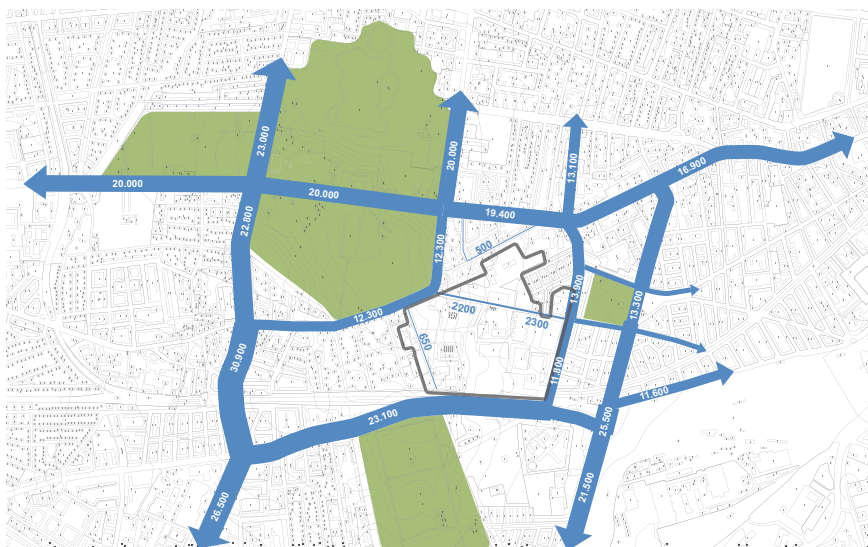
Den nuværende trafikale betjening

Carlsberg er beliggende centralt i København og er i forhold til den nuværende udnyttelse velforsynet med trafikale forbindelser. Der er cykelstier på Vesterfælledvej, Valby Langgade og Pile Allé. Herudover er der ved banen langs områdets sydlige grænse planlagt en grøn cykelrute mellem Valby og det indre København. For bilister er der god adgang til det overordnede vejnet via Vesterfælledvej og Vigerslev Allé. I forhold til kollektiv trafik er der i umiddelbar nærhed af Carlsberg op til 100 busafgange dagligt og i myldretiden op til 30 afgange pr. time for S-tog på Enghave Station.

Fremtidig trafikale betjening

Med udgangspunkt i at der etableres op til ca. 600.000 m² blandet bebyggelse på Carlsberg, er det, under forudsætning af at der etableres 1 parkeringsplads for hver 100 m² bebyggelse, vurderet, at der kommer op mod 20.000 bilture ind og ud af området, at der kommer godt 24.000 rejsende med S-tog/Metro (på Enghave Plads), og at der vil være en cykelandel svarende til resten af kommunen. Dette svarer til en fordeling på 1/3 biltrafik, 1/3 kollektiv trafik og 1/3 cykeltrafik. Det skal nævnes at en stor del af brugerne af tog vil gå til stationerne. Vinderforslaget opererede med en bilandel på 1/6 (heraf halvdelen som delebiler), hvilket bl.a. tog udgangspunkt i, at der blev placeret en metrostation på området. Planerne om en metrostation i området er siden opgivet.

Eksisterende biltrafik omkring Carlsberg (Årsdøgnstrafik 2005).



Broen over banen, der er en cykelgangsti.

Fodgængernet

Forvaltningerne anbefaler, at der arbejdes med en lavere bilandel end kommunens norm, som er 1/3 biltrafik, 1/3 cyklister og 1/3 kollektiv trafik, da det i væsentlig grad vil understøtte projektets bæredygtige profil. I det videre arbejde skal der derfor ses nærmere på hvilke virkemidler, der kan anvendes for at få bilandelen i retning af 1/6 frem for 1/3. Initiativer til at få reduceret biltrafikken er bl.a. arbejdet med en modernisering af Enghave Station, prioritering af øvrig kollektiv trafik og gode forhold for cyklister, reduceret parkeringsnorm, obligatoriske delebilsordninger, vejledning af beboere og arbejdstagere i fornuftigt transportmiddelvalg, særlig branding af området som bæredygtigt mv.

Alle Carlsbergs rum skal udformes med henblik på at skabe byliv. Gaderne og pladserne lokaliseres derfor i et mønster, så det bliver attraktivt at færdes og opholde sig her, og så det passer med brugernes naturlige ruter gennem området. I forbindelse med den videre planlægning skal adgangen for fodgængere til Søndermarken, Enghave Station og metroen på Enghave Plads belyses.

Cykelnet

Langs banen mod områdets sydlige grænse, etableres den i kommuneplanen udlagte "Carlsberg-rute". En effektiv grøn cykelrute, der kobler Valby og København sammen og som samtidig passerer Enghave Station. Der planlægges en cykelforbindelse fra områdets østlige del nær Enghave Station og op til Rahbeks Allé, for at sikre gode cykelforbindelser internt i området og skabe sammenhæng til Frederiksberg.

Busforbindelser

Der kører i dag mange busser rundt om Carlsberg. For at forbedre adgangen til kollektiv trafik overvejes det, hvordan der kan etableres busruter gennem området, herunder servicebusser. Her overvejes Ny Carlsberg Vej udformet, så den kan anvendes af busser i rute.

S-tog og metro

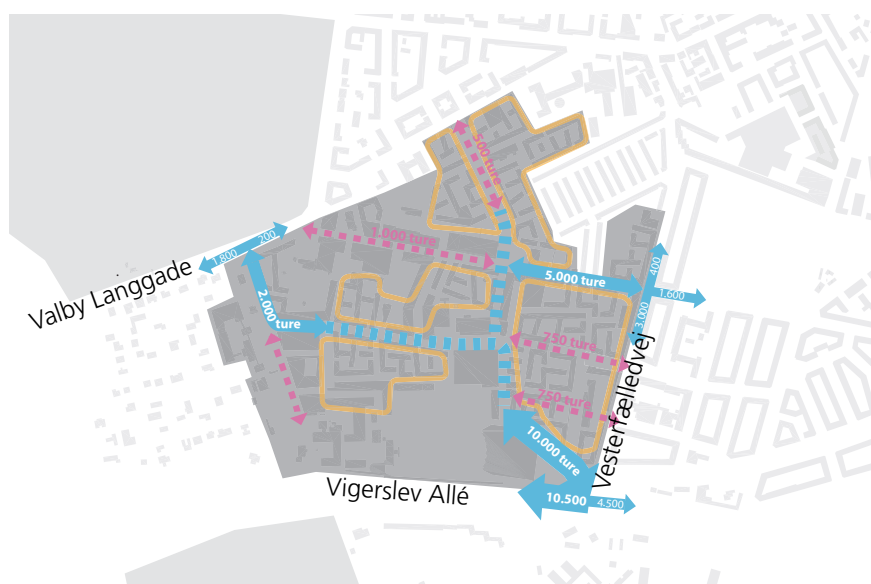
Nærheden til Enghave Station planlægges udnyttet bedst muligt. Trafikstudier viser, at Enghave Station ved et fuldt udbygget Carlsberg, har potentiale for at

Startredegørelse "Carlsberg II"

Fordeling af den fremtidige biltrafik på Carlsberg (Årsdøgnstrafik 2015). Det forventes, at et fuldt udbygget Carlsberg vil generere omkring 20.000 bilture til og fra området under forudsætning af en normal parkeringsnorm.

Trafikken forestilles at blive fordelt i følgende vejhierarki:

- Primære forbindelsesveje.
- Sekundære forbindelsesveje.
- Område med "Shared space"



blive en af de største S-togsstationer i hovedstadsområdet med ca. 20.000 daglige brugere. Ca. 2/3 af stationens brugere vil komme fra Carlsberg, og den øvrige 1/3 fra området ved Enghave Vej. Ved at forbedre stationen og skabe gode adgangsforhold ved Enghavevej og Vigerslev Allé i kombination med gode fodgænger-, cykel-, bus-, og parkeringsforhold, har stationen potentiale til at blive næsten lige så stor som Lyngby Station. I forbindelse med udviklingen af området har Carlsberg A/S i samarbejde med Transport- og Energiministeriet og Københavns Kommune iværksat en undersøgelse af mulighederne for at etablere en ny hovedadgang fra stationen med direkte adgang til Carlsberg. Dette arbejde er ikke afsluttet, men en afklaring af, hvordan stationen kan ændres, og hvordan dette i givet fald kan finansieres, forventes at foreligge i forbindelse med forslaget til lokalplan. 4.000 af de kommende brugere af Carlsberg forventes at bruge den kommende metrostation på Enghave Plads.



Jernbanen syd for Carlsberg.

Bilbetjening



Ny Carlsberg Vej set fra elefantporten mod Vesterbro.

Carlsbergs centrale beliggenhed i Københavns Kommune, hvor en stor del af færdslen mellem bydelene foregår med cykel- eller kollektiv trafik, betyder, at det må forventes, at biltrafikken vil have en overvejende regional karakter. Den vil derfor skulle ledes hurtigst muligt frem til det regionale vejnet. De nærmeste regionale veje er Folehaven med forbindelse til Holbækmotorvejen og Sjællandsbroen med forbindelse videre til Amagermotorvejen. Den primære adgang til Carlsberg etableres mod syd ved broen på Vesterfælledvej eller en ny bro over banen. Den nuværende adgang fra Vesterbro ved Ny Carlsberg Vej vil blive områdets sekundære hovedadgang. Der forventes et mindre antal biler ved Rahbeks Allé og ved de to adgangsveje ved Vesterfælledvej. De ca. 20.000 bilture der med den normale parkeringsnorm forventes til og fra området forudsættes primært afviklet mod syd således, at 75 pct. vil benytte Vigerslev Allé. Det betyder, at trafikken på Vesterfælledvej over jernbanen vil stige fra ca. 12.000 køretøjer i døgnet til knapt 30.000 køretøjer i døgnet. Det vurde-

Startredegørelse "Carlsberg II"

Diagram for den planlagte trafikstruktur.

- Primære forbindelsesveje
- - - Sekundære forbindelsesveje
- Område med "Shared space"
- - - S-togsforbindelse
- - - Busforbindelser
- - - Carlsberg-ruten- grønne cyclelrute
- - - Cykelforbindelser
- Ⓢ Mulig ny hovedadgang til S-toget
- Ⓢ Nuværende hovedadgang til S-toget
- Ⓜ Kommende Metro station



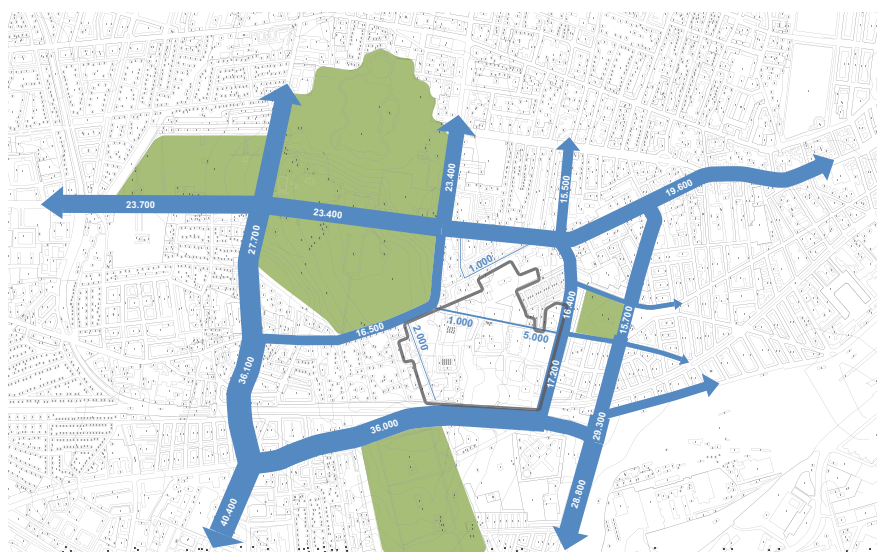
Ny Carlsbergvej set fra Vesterbro mod Carlsberg.

res, at det ikke vil være muligt at afvikle denne trafik på det nuværende vejnet. Der overvejes derfor to muligheder for at håndtere den eksterne trafik. Den ene mulighed er at udvide den eksisterende bro, og den anden er at etablere en ny forbindelse over jernbanen mellem Vigerslev Allé og direkte ind på Carlsberg. Begge løsninger vil blive konkretiseret i det videre arbejde.

Den øgede trafik fra Carlsberg mod det overordnede vejnet betyder samtidigt, at der vil opstå problemer med afviklingen af trafikken i krydset Vigerslev Allé/ Enghavevej. Krydset skal derfor omlægges for at skabe den nødvendige kapacitet. Det vil blive vurderet, hvad en reduktion af biltrafikken kan betyde for afvikling af trafikken i de nævnte kryds.

I følge beregningerne vil den planlagte trafikstruktur primært øge trafikmængderne på Vesterfælledvej og på Vigerslev Allé og Gammel Køge Landevej i retning mod Holbæk Motorvejen, og lever dermed op til målsætningen om, at



Skønnet fremtidig biltrafik omkring Carlsberg (Årsdøgnstrafik 2015).



Startredegørelse "Carlsberg II"

Trafikstrukturen understøtter de ønskede funktioner og byliv.



-  Zone med dynamisk byliv
-  Stille zoner



Eksempel på "shared space" i Strædet.

Parkering

trafikken først og fremmest skal ledes til og fra syd og ikke mod Vesterbro, Frederiksberg eller det centrale Valby. Den planlagte tætte bystruktur, samt mængden af biler og udformning af de større veje vil medføre, at området vil få status af en 40 km/t-zone, hvilket svarer til planen for resten af kommunen.

Ved at samle områdets biltrafik i et fåtal af overordnede veje, frigøres resten af området til næsten bilfrie zoner. I disse zoner, planlægges trafikken afviklet efter "Shared Space"-princippet, som tidligere nævnt. Et eksempel herpå er Strædet i København, hvor gaden er udformet som ét rum, hvor både gående, cykler og biler kan færdes, men på de blødeste trafikanters præmisser. "Shared Space" kan også udformes med fortov som det kendes fra Skt. Pederstræde. Fordelene ved "Shared Space" er bl.a., at trafikikkerheden er høj, da både bilister, cyklister og fodgængere er mere opmærksomme på hinanden. Samtidig har biler i særlige tilfælde mulighed for at køre helt til døren, og kan medvirke til at skabe aktivitet, og dermed understøtte gadens liv. I "Shared Space"-områderne vil bilerne køre med lave hastigheder på 10 - 20 km i timen.

De foreslåede trafikale løsninger vil bidrage til at skabe et godt trafikmiljø internt på Carlsberg.

Problemer med parkering i den tætte by bør kunne undgås på Carlsberg ved, at parkeringsløsningen fra starten er tænkt ind i byens design. Hovedparten af de fremtidige parkeringspladser skal etableres i underjordiske konstruktioner, enten i form af konventionelle parkeringskældre eller moderne automatiske parkeringsanlæg. Adgangen til de underjordiske anlæg skal ske fra områdets større veje således, at parkeringstrafikken ikke ledes gennem områder med "Shared Space", men afvikles i forbindelse med den overordnede trafik.

Udover underjordiske parkeringspladser vil der også være en begrænset mulighed for gadeparkering i områder, hvor dette er ønskeligt. Det kan f.eks. ske

som korttidsparkering i områder med "Shared Space" eller langs de større veje i området. I tilknytning til en virksomhed, institution o.l. kan der muligvis også etableres et begrænset antal pladser ved indgangen til brug for gæsteparkering m.v. Gadeparkeringen skal begrænses ud fra ønsket om, at byens rum skal være forbeholdt de mennesker, der bor, arbejder eller på anden måde bruger området.

For at reducere bilandelen fra 1/3 i retning mod 1/6 bliver det analyseret, hvilke trafikale konsekvenser en reduceret parkeringsnorm i størrelsesordenen 1 p-plads pr 150 – 1 p-plads pr 200 m² vil få. I Ørestad Syd er der brugt en parkeringsnorm på 1 plads pr. 200 m².

Miljø

Jordforurening

Generelt forventes det, at der er diffus jordforurening i området - svarende til resten af København - og enkelte punktkildeforureninger fra tankanlæg o.lign. Nærmere undersøgelser vil blive gennemført i løbet af dette efterår.

Trafikstøj

Støjniveauet langs Vesterfælledvej er i dag over 65 dB. Det betyder, at der skal foretages støjdemning af vejen, såfremt der i den videre planlægning for området skal opføres nye boliger ud til Vesterfælledvej.

Togstøj

Syd for Carlsberg løber S-banesporene til Høje Tåstrup og Frederikssund og hovedstrækningen for InterCity og regionaltog mod Jylland. I det videre arbejde vil der blive foretaget en beregning af togstøjen på Carlsberg.

Virksomheder



Husbryggeriet Jacobsen.

I fremtiden vil microbryggeriet "Husbryggeriet Jacobsen" fortsat blive i området, hvortil der skal bygges et varmeværk med en dampkedel, som skal levere damp til microbryggeriet. Bryggeriet kan give anledning til lugtgener, og der kan forventes støj fra microbryggeriets ventilationsanlæg samt fra lastbiltrafik til og fra microbryggeriet. Disse forhold skal undersøges nærmere.

Herudover findes en række øvrige aktiviteter og anlæg i området hvor eventuelle støj, lugt og luftgener skal vurderes nærmere i det videre arbejde. Det gælder bl.a. varmeværket og dets køleanlæg, et eksisterende værksted og Carlsberg Forskningscenter.

Regnvand

Med hensyn til udnyttelse af regnvand og andet sekundavand skal der i den videre planlægning tages højde for, at Carlsberggrunden ligger oven på indvindingsoplandet til Frederiksberg vandforsyning. Derfor må det forventes, at vilkår for tilladelse til nedsivning af især brugt vand vil være særdeles restriktive, ligesom det skal sikres, at nedsivning ikke medfører accelereret udvaskning af forureninger, som måtte være i jordlagene.

Affald

Der sikres en samlet løsning for en miljørigtig og effektiv affaldshåndtering. Der skal bl.a. iværksættes affaldssortering og målrettet affaldskampagner overfor beboere og virksomheder, og en effektiv affaldshåndtering for at minimere affaldsmængderne fra Carlsberg. Mulige tiltag kan være centralsug og genbrugsstationer.

Planforhold

I kommuneplan 2005 er Carlsberg udlagt som hhv. J1, J2 og C1-område. Størstedelen af Carlsberg er omfattet af lokalplan nr. 44 "Carlsberg", som fastlægger området til erhverv bortset fra arealerne med æresboligen m.m., der kan være boliger og serviceerhverv. Langs Gamle Carlsberg Vej er en mindre del omfattet af lokalplan nr. 340 "Gamle Carlsberg Vej", der fastlægger området til serviceerhverv.

I forslag til Kommuneplantillæg til rækkefølgeplanlægningen indgår en justering af rækkefølgen for den 1. del af planperioden fra 2006-2011, og tillægget giver mulighed for, at ca. 2/3 af Carlsberg kan udvikles i første del af planperioden. I forslaget til rækkefølgeplanen er Carlsberg desuden foreslået udpeget som et byomdannelsesområde. Forslaget til rækkefølgeplan har været i offentlig høring frem til den 19. september 2007 og forventes vedtaget endeligt i Borgerrepræsentationen den 13. december 2007.

Carlsberg A/S har i forbindelse med høringen foreslået en mindre ændring i afgrænsningen af området, der i tillægget foreslås udviklet i 1. del af planperioden. Herudover ønsker Carlsberg A/S sikret, at den sidste 1/3 af området kan udvikles fra 2011, og at eksisterende bygninger i dette område kan anvendes til midlertidig brug.

Det forventes, at en præcisering af den del af Carlsberg, som kan udvikles i 1. del af planperioden 2006-2011, vil blive afklaret i forbindelse med videreudviklingen og udarbejdelse af plangrundlaget for området. Udviklingen af den sidste 1/3 af området vil indgå i rækkefølgen for byudvikling i Kommuneplan 2009.

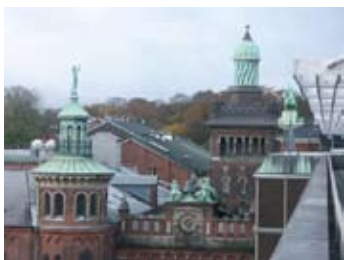
Højhusstrategi og aktuelle byudviklingsmuligheder i nærområdet

Debatoplæg om højhuse i København – en strategi for byens profil blev sendt i offentlig debat i perioden 14. februar – 20. april 2007. Visionen i debatoplægget er, at højhuse, tæthed og eksperimenterende miljørigtig aktivitet i forening med god kollektiv trafik og et mangfoldigt byliv kan gøre København til endnu mere attraktiv storby med en ny markant byprofil. I debatoplægget indgik Carlsberg som et prioriteret område for højhuse. Det forventes, at resultatet af høringsfasen behandles politisk inden udgangen af 2007. Når resultatet heraf foreligger, vil det indgå i den videre planlægning af Carlsberg.

I aftale om budget 2008 er der indgået forlig om i 2008 at afsætte 50,0 mio. kr. til anlæg til etableringen af indendørs streetfaciliteter, flytning og udvidelse af AFUK "Akademiet For Utæmmet Kreativitet" til KTK's bygninger ved Vigerslev Allé, genoprettelse af Bavnehøj Friluftsbad samt byudvikling i Bavnehøjskvartret. Herudover er der afsat midler til drift i årene 2008, 2009 og 2010. Denne udvikling skal bl.a. forholde sig til byudviklingen af Carlsberg samt overvejelserne om Enghave Stations modernisering.

I forbindelse med undersøgelserne af mulighederne for at etablere en ny hovedadgang fra Enghave Station med direkte adgang til Carlsberg, indgår i bearbejdning af arealerne omkring stationen samt Sønder Boulevard på strækningen fra Enghavevej til Vesterfælledvej. Herudover har Økonomiforvaltningen modtaget henvendelse fra LIDL, som har fremsat ønske om at opføre en butik på arealet ved Enghavevej/Sønder Boulevard. Realisering af projekterne vil forudsætte, udarbejdelse af det nødvendige plangrundlag for området.





Der er forvaltningernes vurdering, at detailhandel er en vigtig parameter for at opnå et varieret byliv i nye byområder. Økonomiforvaltningen har vurderet, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at mulighederne for detailhandel på Carlsberg samt for andre aktuelle detailhandelsprojekter fastlægges på grundlag af planlovens nye detailhandelsbestemmelser i et kommuneplantillæg for den samlede detailhandelsstruktur i kommunen. Der er derfor igangsat forarbejder til et kommuneplantillæg for den samlede detailhandelsstruktur i kommunen med henblik på, at et sådant tillæg kan vedtages endeligt omkring årsskiftet 2008/2009.

Tyngden af detailhandlen forventes placeret i området mod Enghave Station, langs hovedstrøg og centrale pladsrum på Carlsberg. Bestemmelser om detailhandel i området forventes fastlagt i kommende byggeretsgivende tillæg til rammelokalplanen. Dette vil ske på grundlag af de fastlagte rammer i ovennævnte kommuneplantillæg for den samlede detailhandelsstruktur i kommunen.

Kommuneplantillæg for Carlsberg

Rammer for lokalplanlægning

Den ønskede anvendelse af Carlsberg til boliger og serviceerhverv, herunder detailhandel, kulturelle funktioner, sport og offentlige institutioner samt intentionerne omkring bebyggelsestæthed, bygningshøjder, disponering af friarealer og opholdsarealer, trafik, parkering mm. forudsætter, at hele området fastlægges til C2*-område (bolig og serviceerhverv) i et kommuneplantillæg.

I kommuneplantillægget forventes der fastlagt særlige bestemmelser om:

- at det samlede etageareal maksimalt må udgøre 600.000 etagemetre inkl. eksisterende bygninger.
- at boligandelen skal være minimum 40 – 50 pct. De andre anvendelser forventes at være serviceerhverv, herunder kulturelle funktioner, sport og offentlige institutioner, svarende til projektets intentioner.
- placering og maksimale bygningshøjder for højhuse.
- at parkeringen for boliger og serviceerhverv skal være af størrelsesordenen 1 P-plads pr. 150 - 200 m².
- friarealprocent og om evt. hævdede opholdsarealer m.m. kan indgå i beregningen heraf.

Forudgående høring

Det vurderes, at der i forbindelse med kommuneplantillægget bør gennemføres en forudgående høring, med indkaldelse af forslag, idéer osv., da ændringen er af en sådan karakter, at den omfattes af planlovens § 23c. En sådan forudgående høring forventes gennemført i december 2007.

Byomdannelsesområde

Med baggrund i planlovens bestemmelser vedr. byomdannelsesområder, vil der i lokalplanen for hele området blive stillet krav om oprettelse af en grundejerforening for hele området til at forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og fællesanlæg. Pligten for grundejerne til medlemskab af grundejerforeningen indtræder, når lokalplanens byggeret udnyttes. Der kan i grundejerforeningsvedtægterne optages bestemmelser om, at foreningen kan opkræve de økonomiske midler, der er nødvendige for udførelsen af foreningens opgaver, hos medlemmerne samt til at kræve fornøden sikkerhed herfor.

Intentionerne i lokalplanforslaget



Elefantporten på Ny Carlsberg Vej.

Lokalplanforslaget forudsættes udarbejdet på baggrund af den bearbejdning, der er i gang i forhold til vinderforslaget "Vores Rum". Lokalplanforslaget vil omfatte en "rammelokalplan" for hele området med fuldgyldige bestemmelser for underområde 1. For de øvrige underområder vil gælde, at opførelse af ny bebyggelse, bortset fra tilbygninger af begrænset omfang samt mindre bygninger forudsætter tilvejebringelse af supplerende lokalplan.

Hovedformålet med lokalplanen er:

- at muliggøre et attraktivt bolig- og erhvervsområde med fokus på byrummene og bevaring og genbrug af historiske bygninger i samspil med nybyggeri af høj arkitektonisk kvalitet.
- at muliggøre et intenst byliv i en tæt bystruktur med en blanding af boligformer, blandet erhvervsliv, handelsliv, kultur- og fritidsliv m. v.
- at skabe en blanding af funktioner på hele området, med en differentiering i forhold til at funktionerne skal koncentreres og indpasses i bystrukturen på en måde, der sikrer det ønskede byliv.
- at tilstræbe at omdannelsen af området udføres efter miljørigtige og bæredygtige principper,
- herunder fastlæggelse af vandforbrug, affaldsminimering, minimering af materiale ved byggeprocessen og miljørigtigt materialeforbrug.

Følgende retningslinier foreslås indarbejdet i lokalplanen:

- Området opdeles i et antal underområder, og der fastlægges bebyggelsesprocent for de enkelte underområder.
- Der fastlægges en overordnet byrums-/bebyggelsesplan med en karrébebyggelse med op til 11 slanke højhuse. Karrébebyggelsen kan variere i 3 til 6 etager, lavest mod Gamle Carlsberg Vej og højest mod Vesterfælledvej.
- Der skal sikres en varieret og høj arkitektonisk kvalitet i samspil med de bevarede bygninger. Og der fastlægges bestemmelser for bevaringsværdige bygninger og haveanlæg.
- Der skal ske en blanding af funktioner ved overvejende at placere erhverv i de 2 nederste etager og publikumsorienterede funktioner skal ligge i stueetagen primært langs særlige strøg.
- Bylivet på Carlsberg er i fokus, og derfor fastlægges byrum af forskellige størrelser, beliggenhed og udformning og beplantning langs gader og på pladser skal understøtte et grønt præg og være med til at skabe et godt opholdsklima. De eksisterende træer og beplantning der er bevaringsværdige fastlægges som sådan.
- Der skal fastlægges en overordnet trafikstruktur, med et fåtal af overordnede veje, hvor biltrafikken primært skal bevæge sig. Begrænsning af terrænparkeering skal yderligere medvirke til at skabe attraktive miljøer.
- Hovedparten af parkeringspladserne skal etableres i underjordiske konstruktioner. Parkeringsnormen skal være af størrelsesordenen 1 p-plads pr. 150 - 200 m² etageareal. Der fastlægges herudover bestemmelser om cykelparkeering - norm, placering og udformning.
- Der indarbejdes krav om, at ny bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse.

- Der vil blive stillet krav om oprettelse af en grundejerforening i hele området til at forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og fællesanlæg.

For underområde I foreslås:

- I underområde I forventes der mulighed for op til 50.000 m² etageareal. Til et nyt hovedsæde for Carlsberg A/S samt ny bebyggelse til bolig- og serviceerhverv. Der forventes yderligere etableret kulturelle funktioner i de bevaringsværdige bygninger.
- Der fastlægges en større offentligt tilgængelig plads, som forventes at blive den centrale plads i området.

Realisering af "Vores By"

Carlsberg A/S forventer, at det vil tage mellem 10 og 15 år før, at Carlsberg er helt byomdannet. Udbygningen forventes at ske i 5-10 etaper. Den første etape ligger i områdets nordvestlige hjørne, hvor projektet bl.a. rummer den centrale og største plads og haven til Carls Villa. Her ønsker Carlsberg A/S at bygge et nyt hovedkontor på 20.000 etagemeter ud mod Valby Langgade og yderligere ca. 30.000 etagemeter til blandet bolig-, erhvervs- og institutionsbyggeri. Det er Carlsberg A/S' ønske, at etappen kan igangsættes i begyndelsen af 2009.

Carlsberg A/S forventer, at der kan ske en midlertidig brug af områdets bygninger fra den dag, produktionen ophører. De midlertidige aktiviteter skal være med til at understøtte områdets identitet og sikre bylivet i området fra "dag 1". Der skal udarbejdes en strategi for anvendelse af de eksisterende bygninger og anlæg til midlertidige aktiviteter.

I den videre bearbejdning af projektet, skal der fastlægges en masterplan, som blandt andet angiver underområder og en rækkefølge for den etapevise bygge- modning og udbygning af området.

Den videre proces

Carlsbergområdet er i tillæg til rækkefølgeplanen foreslået udpeget som byomdannelsesområde, og 2/3 af området kan udvikles i 1. del af planperioden 2006-2011. Tillægget forventes vedtaget i BR den 13. december 2007.

Plangrundlaget for Carlsberg vil omfatte et kommuneplantillæg for hele byomdannelsesområdet. Herudover en rammelokalplan for hele området med byggeretsgivende bestemmelser for 1. underområde. Der er planlagt en forudgående høring om kommuneplantillægget for Carlsberg i december 2007.

Forvaltningerne forventer at fremlægge en indstilling om forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for Carlsberg for Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen inden sommerferien 2008. Planforslagene forventes herefter udsendt i offentlig høring henover sommeren 2008. Efter den offentlige høring fremlægges indstilling om endelig vedtagelse af planforslagene for Teknik- Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen til endelig vedtagelse ved årsskiftet 2008/2009.

Tidsplanen indeholder ikke en eventuel VVM-proces. Når der foreligger et konkret projekt - forventeligt i 1. kvartal 2008 - vil det blive vurderet, om det er nødvendigt med udarbejdelse af en VVM på enkelte anlæg. En VVM vil formentligt få indflydelse på tidsplanen.

Økonomi

Omdannelsen af Carlsberg betyder, at der kommer stigninger i trafikken på de omkringliggende gader, med deraf følgende behov for ombygninger af kryds mv. Herudover forventes det, at der skal etableres støjdæmpende asfalt på Vesterfælledvej, at der skal ske ændringer af Enghave Station samt at der etableres den del af Carlsbergcykelruten, der forbinder området med Sønder Boulevard. Det vurderes, at et fuldt udbygget Carlsberg vil forudsætte, at der tilvejebringes 2 -3 nye integrerede daginstitutioner (vuggestue/børnehave) med et samlet volumen på 3.000 m².

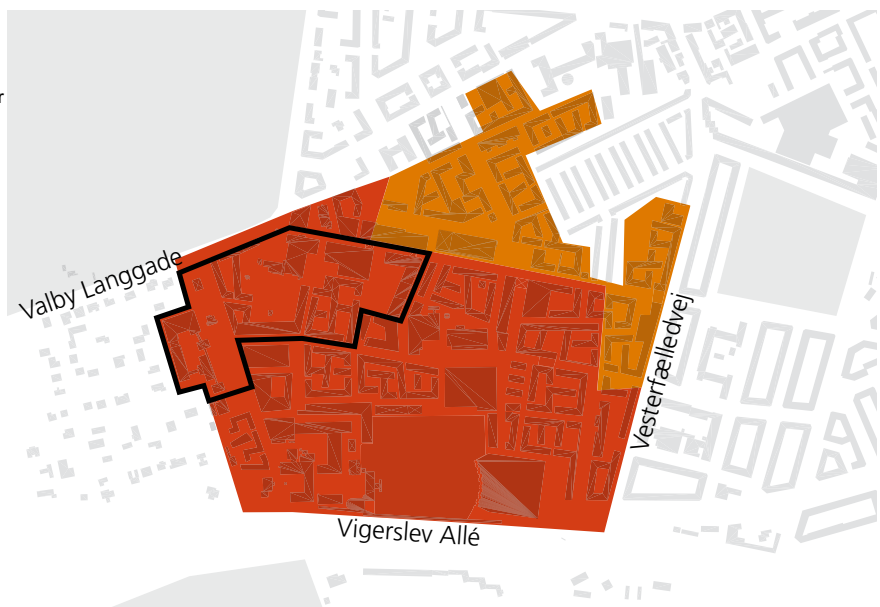
Herudover vil omdannelsen af Carlsberg medføre etablering af såvel kulturelle som idrætslige faciliteter.

De økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune er ikke vurderet på nuværende tidspunkt.

Københavns Kommune har 2 stk. tilbagekøbsrettigheder på ejendomme på Carlsberg. I forbindelse med det videre arbejde er der en dialog mellem Københavns Kommune og Carlsberg med henblik på, at Carlsberg frikøber Kommunens tilbagekøbsret.

Som led i fremlæggelse af lokalplan og kommuneplanstillæg vil der blive foretaget en vurdering af størrelsen af de afledte udgifter til ovennævnte investeringer i infrastruktur, kommunal service m.v. som følge af omdannelsen af Carlsberg. I den forbindelse vil det blive vurderet, hvordan planlovens § 21b om private bidrag til infrastruktur (udbygningsaftaler) kan tages i anvendelse.

- 2/3 af Carlsberg udbygges 2009- frem
- 1/3 af Carlsberg forventes udbygget efter
- Underområde 1 i lokalplanen



Omdannelsen af Carlsberg vil ske over de næste 10-15 år. Området mod Valby Langgade ønskes først igangsat. Det øvrige område vil blive inddelt i flere underområder. Før der kan etableres nybyggeri i disse områder, skal der udarbejdes tillæg til lokalplanen.