

# VORES BY

---

## REFERAT

Dato: 5. oktober 2007

### Dialogmøde (2) med beboere og andre interesserede

Deltagere 20-25 repræsentanter fra nabo- og interessentgrupper. (jfr. listen som lå fremme)  
Inviterede var beboere Vesterfælledvej 66, Kammasvej 2, Husejerforeningen Humleby, Vejlauget Rahbeks Allé, Den integrerede institution Carlsvognen, Rahbeks Allé menighedsbørnehave, AB Trojhus, Akademirådet, Bygningskultur Danmark, Danmarks Idrætsforbund, Danmarks Naturfredningsforening, Vesterbro Idrætssamvirke, Friluftsrådet, Sankt Annæ Gymnasium, Vesterbro Byfornyelsesrådgivning, Vesterbro Lokalråd, Trafik og byrumsgruppen på Vesterbro, A/B Ny Bakkehus, Foreningen til hovedstadens forskønnelse, Vesterbro lokal TV-VLTV, Grøn Vesterbro, Settlementet på Vesterbro.

### Dagsorden

1. Velkomst og status for projektet ved direktør Lars Holten Petersen, Carlsberg Ejendomme
2. Orientering omkring det foreløbige arbejde med:
  - a. Trafik og rækkefølgeplan ved Jacob M. Andersen, Carlsberg Ejendomme
  - b. Byrum ved arkitekt Christian Cold, Entasis Arkitekter
3. Spørgsmål og diskussion

---

Lars Holten Petersen ridsede projektplanen op, frem til den forventede start på byggeriet ultimo 2008. Han præsenterede det planværksted, som mødet fandt sted i, og som fremover bliver stedet hvor interessenter kan komme og følge udviklingen af Vores By og stille spørgsmål direkte til planlæggerne af området. Lars Holten Petersen fortalte endvidere, at embedsmændene på Københavns Rådhus arbejder på den startreddegørelse, som Carlsberg Ejendomme har leveret input til – der er således mange tanker i luften for øjeblikket, sagde han.

Jacob M. Andersen orienterede om de særlige trafikale udfordringer, som findes i og omkring Carlsberg. I dag går trafikken hovedsagelig udenom området og ikke igennem Carlsberg. Jacob M. Andersen mindede om, at dommerne i arkitektkonkurrencen ikke fandt nogen rigtigt gode trafikløsninger blandt de indkomne forslag, og at man derfor som det første har arbejdet med vinderforslagets trafikløsning.

For at opnå ønsket om at trafikken skal til og fra syd, fastholdes områdets hovedindgang på hjørnet af Vigerslev Allé og Vesterfælledvej. Alle byens rum udformes med henblik på at få skabt liv i området. Gaderne og pladserne designes og lokaliseres derfor i et mønster, som det bliver attraktivt at færdes og opholde sig i, og som passer med folks naturlige ruter gennem området.

Cyklister bliver tilgodeset via mange og lette adgange til byen. Langs banen langs områdets sydlige grænse, etableres den i kommuneplanen udlagte Carlsberg-rute.

Der kører i dag mange busser rundt om Carlsberg. Fremover vil det være ønskeligt om nogle af ruterne kørte gennem området. Ny Carlsberg Vej planlægges udformet som busrute.

Nærheden til Enghave Station planlægges udnyttet bedst muligt. Trafikstudierne viser, at Enghave Station ved en fuldt udbygget Carlsberg-område, har potentiale for at blive en af de største S-togsstationer med ca. 20.000 daglige brugere. Ca.  $\frac{2}{3}$  af stationens brugere vil komme fra Carlsberg, og den øvrige  $\frac{1}{3}$  fra området ved Enghave Vej. Ved at forbedre stationen og skabe gode adgangsforhold fra begge sider, i kombination med gode fodgænger-, cykel-, bus-, og parkeringsforhold, kan stationen blive en af de største - næsten lige så stor som Lyngby Station.

Ved at samle områdets biltrafik i et fåtal af overordnede veje, frigøres resten af området til næsten bilfri-zoner. I disse zoner, planlægges trafikken afviklet efter det såkaldte Shared Space princip. Shared Space betyder, at trafikanterne deles om pladsen mellem husene, og derfor skal tilpasse sig hinanden. Det kendes eksempelvis fra strædet i København, hvor gaden er udformet som ét rum, hvor både gående, cykler og biler kan færdes, men på de blødeste trafikanters præmisser. Trafikundersøgelser viser, at en fuldt udbygget Carlsberg område vil generere i alt ca. 20.000 bilture til og fra området. I forhold til at bilerne primært ønskes ledt ud på Vigerslev Allé, udformes trafikstrukturen således at halvdelen af bilerne vil komme til og fra området i det syd-østlige hjørne, og dermed til og fra Vigerslev Allé.

Centralt og sydligt i området bliver der dynamisk byliv, mens der nordligt og vestligt bliver stille zoner. Den store trafikstigning i forbindelse med Vores By vil komme på Vigerslev Allé, Vesterfælledvej og Enghavevej ifølge Rambøll, som har lavet disse tal. Generelt er det intentionen, at biler på de rigtige steder, og hastigheder tilpasset stedet, kan understøtte området som et aktivt byområde, imens bilerne andre steder ledes direkte i parkeringskælder og dermed giver et mere roligt bymiljø.

*Er der tænkt langtidsparkering i området?*

Nej, parkering skal primært ske under jorden for beboere, hertil kommer formentlig noget korttidsparkering. Angående parkering vil der blive etableret omkring 6000 parkeringspladser i henhold til kommunens parkeringsnorm, hvoraf hovedparten vil være underjordiske.

*På sidste møde lød det som om, der ikke var den store dialog med Frederiksberg Kommune. Er der det nu?*

Frederiksberg Kommune er blevet mere aktive. Frederiksberg er bl.a. koblet på Københavns Kommunes styregruppe, og bliver på den måde inddraget i planlægningen.

*Har Rambøll taget højde for de forventninger om færre biler i byen, som nogen forventer i fremtiden?*

De går ud fra en generel vækst i biltrafikken, hvoraf trafikken på Carlsberg kommer til at stå for 85 pct. mens 15 pct. er generel vækst.

*Kan en busrute passere forbi elefanterne?*

Den kan godt komme igennem.

*Hvad var årsag til, at metroen faldt fra?*

Der var allerede aftalt et forlig, da vi kom med forslag om en ny metrostation på Carlsberg. Det var svært at ændre på, og vi har lukket den diskussion og ser i stedet på muligheden for at forbedre Enghave Station. Der kommer også en metrostation på Enghave Plads.

*Fortove hørte vi ikke ret meget til. Følger der fortove med til de ældre?*

Hele bydelen får et godt netværk af ruter i gader og pladser for fodgængere. Det er noget af det, der arbejdes med i byrumgruppen.

*Med hensyn til bilerne: Jeg kan se, at I tager nogle hensyn med "shared space", men jeg synes alligevel, der ser ud til at komme flere biler på området, end da I først præsenterede Vores By. Det er ærgerligt, at I går på kompromis med det. Vores By kunne blive en*

*spændende bilfri del af København. Kunne man blive mere ambitiøs med hensyn til sammenkoblingen med Søndermarken – en grøn forbindelse?*

Det er ikke en mulighed at lukke adgangen helt, man må tillade biler at passere, men måske med lavere hastighed. Men det er i sidste ende et spørgsmål, der er op til Københavns Kommune.

*Hører det under lokalplan?*

Ja, det gør det.

*Boligerne vil opleve pokkers til larm – i særdeleshed på Ny Carlsbergvej.*

Det skal testes i forbindelse med planlægningen.

*Vores lille Elefanthus lider under trafikken allerede i dag. Det slår revner.*

Det skal undersøges nærmere. Det er ikke de endelige resultater, vi er nået frem til endnu.

*Jeg synes også, at trafikplanen er for uambitiøs. Kunne man forestille sig førerløse tog, der tog beboerne og besøgende med ind på området, efter at de havde stillet bilerne?*

Vi har haft en diskussion om praktikken: Er det f.eks. rimeligt at skulle bære ungerne sovende, når man kommer sent hjem og stiller bilen 400 meter fra sin bolig. Er det rimeligt for ældre eller for folk med meget bagage? Biler forurener mindre og mindre. Vi betragter det ikke som et problem.

*Bilerne vil fylde i gadebilledet?*

Ja, og der skal vi sørge for, at de ikke fylder pladserne og ødelægge bylivet. Vi betragter ikke bilen som et problem. Men agter gennem nøje planlægning, at gøre den til et aktiv, men på fodgængere og cyklisters præmisser.

Vi var meget ambitiøse omkring metroen og gjorde alt, hvad vi kunne for at få den herind.

Men uden en metro, må vi nødvendigvis i højere grad basere os på biler. Ved at klemme dem sammen i udvalgte gader og parkere dem under jorden, tror vi at vi har fundet en god løsning.

*Jeg synes, at det som arkitekten siger, underbygger, at planen er uambitiøs. I har en forpligtelse til at prøve det af. Der er mange, som ikke har bil. Folk vil søge det område, netop hvis det blev billøst.*

Der er tre grupper. Beboerne, besøgende og mennesker, som går på arbejde der. De skal alle tre tilgodeses, og det skal vi arbejde med. Måske kunne erhvervsparkering i højere grad ske i periferien, så man kan gå ind på området på samme måde som S-togspassagerer. Større er området ikke.

*Klimaforandringer er også en stærk faktor. Er planen bæredygtig klimamæssigt?*

Den er stadig o-energi bæredygtig, selv når bilerne er indregnet.

*Der er klimatopmøde i 2009, I har chancen for at præsentere en ny bydel, der sparkede lidt røv!*

Ja, vi prøver at tænke denne mulighed ind.

*Hvis det bliver nemt at stille bilen, så vil alle i bydelen have bil.*

Vi løser ikke transportproblemerne ved at skabe en netbane.

*Den grønne by – en fantastisk tankegang. Vores By burde blomstre lidt mere!*

Intelligent design består i at yde trafikken modstand, sådan at man ikke tager bilen for at køre korte ture.

### *Udvikler I nogle Carlsberg cykler?*

Man kunne udvikle en praktik for de ansatte, så de kun transporterede sig på cykler inden for området. Intelligent design giver den modstand, der skaber frustrerede bilister.

### *Byrum*

Christian Cold fortalte om byrum eller rammen om bylivet. Den tætte by skaber relationer mellem mennesker. I 150 år har Carlsberg været i byen, nu skal området placeres i en anden rolle i Københavns liv.

Som en analog til de filmiske benspænd, som filminstruktøren Jørgen Leth udsættes for under genindspilningen af sin film "Det perfekte menneske", ser Christian Cold også en række benspænd, som han og hans arkitektkolleger skal overvinde under projekteringen af Vores By. Derfor er dialogen så vigtig.

Han nævner en række faktorer, der kommer til at styre udviklingen af Vores By. Arven – bygninger af høj værdi. Ar fra fjernede bygninger. Akserne – som er med til at definere, hvordan Carlsberg kan åbnes for resten af byen. Tårnhusene, der skal styrke karakteren af byrum og menneskemængden, som forventes at blive halvanden mio. mennesker om året.

Det er intentionen, at  $\frac{3}{6}$  af byens kvadratmetre bliver erhverv,  $\frac{2}{6}$  bliver bolig og  $\frac{1}{6}$  bliver kultur og institutioner. Boligerne kommer primært til at ligge op mod Rahbeks Allé og Humleby, et intensivt erhverv og butiksområde placeres mod Vester Fælledvej, oplevelserne centrerer i byens midte, mens der bliver mere roligt mod Valby og Valby Langgade. Naturligvis med overlapninger områderne imellem.

### *Hvad mener du med udtrykket "radikalt gadebillede"?*

Et andet gadebillede end det, du f.eks. ser i Ørestaden, hvor menneskelig kontakt ikke er mulig.

*Erhverv er mange ting. Det kan være kedeligt, men fra min barndomsby husker jeg bolsjefabrikker og lignende. Bliver erhverv i Vores By ikke bare kedelige kontorer, men også produktion?*

Jeg synes, det ville være sundt og interessant med en bred palet af moderne produktion, så det ikke bliver en domicilby. Undergrund, ja tak. Byen skal have mange strenge at spille på.

### *Hvordan vil I sikre, at undergrunden kommer hertil?*

Jeg tror ikke, det bliver svært at få undergrunden til at komme, det bliver sværere at holde på den. Men vi ønsker en bred vifte og guderne skal vide, at hele Københavns kulturliv står og banker på for at komme indenfor.

*Jeg ville være ked af, at I tager den nye tappehal væk. Den er så lydisoleret, at den ville kunne bruges til støjende aktiviteter, rockkoncerter f.eks.*

Christian Cold fortsatte sin gennemgang af byrummet i Vores By: Byens pulsslag kommer ind hvert tredje minut, som er mellemrummet mellem hvert tog. Pladserne vil flankere vejene. På pladserne skal være shared space, men der skal også være andre mere stille rum, hvor børn kan lege på gaden. Gaderne er supervigtige. Det kommer kun til at tage mellem tre og seks minutter at passere Carlsberg. På den måde er det småt. Små labyrintiske veje. Byrummet skal gøres ekstraordinært via samarbejde med kunstnere og dermed skærpe identiteten for hvert rum. Vi vil tage kunsten alvorligt ved at inddrage den fra starten. Tætte rum øger kvaliteten af rummene. Vi vil skabe rum der opfordrer til, at man tager ophold.

### *I skaber ikke nye grønne områder?*

Der findes allerede på området grønne islæt, bl.a. de to haver der bevares og den grønne

karakter styrkes ved Rahbeks Allé og Humleby. Samtidig arbejder vi med, at sikre gode adgangsforhold til Søndermarken og Vestre Kirkegaard.

*Har I tænkt på at bygge en moderne kirke, hvis befolkningsgrundlaget er til det?*

Os bekendt er der er overskud af kirker på Vesterbro. Carlsberg har altid været brobygger til nye kulturer, men kirken må selv melde sig. Vi har ikke konkrete planer i retning af en ny kirke.

Tårnhusene er til for at støtte pladserne. Men vi deres placering er endnu ikke fundet. Nogle vil blive placeret som vi kender det med Kb siloens placering i aksen for ende af Vesterbrogade, og andre placeres ud til bydelens pladser.

Nu er vi i gang med rammeplanen i samarbejde med Københavns Kommune. Parallelt hermed kommer en detail-lokalplan, hvor det første byggeri igangsættes.

*Vi var meget glade, da Carlsberg valgt udtrykket "Vores By" Men hvordan vil I inddrage folk. Det ligner topstyring.*

Vi taler med Københavns Kommune og med mange andre interessenter. Vi er åbne for tilbud og forslag, Det er bl.a. derfor vi har etableret dette planværksted.

Vi får nu en rammelokalplan, der selvfølgelig skal sætte nogle rammer, men det gælder om at få skabt muligheder for, at planen kan mutere.

*Nu vi taler om inddragelse: Jeg vil foreslå, at I tager til Holland og studerer en ny økologisk bydel med lukkede kredsløb og borgerinddragelse!*

Nu er det ikke sikkert, at vi der sidder her er en potentiel borgergruppe. I, der sidder her, repræsenterer bl.a. naboerne til området.

*Jeg synes, at hele den proces kan blive svær at styre. Hvem gør det? Hvem har hånd i hanke med mangfoldigheden?*

Jacob M. Andersen: Carlsberg har udskrevet en konkurrence, med et højt ambitionsniveau. Spørgsmålet om, hvordan det kommer til at lykkes, afhænger ikke kun af tegningerne over byen, men også af, hvordan det bliver brugt. Det skal testes løbende. Selve det at vise disse slides på et dialogmøde er også en test.

*Jeg synes, det er interessant med den kompakte by, men jeg vil gerne vende tilbage til undergrunden. København har fået opera og Axeltorv, mens undergrunden er forsvundet eller lever i restarealer i byen. Bliver der plads til undergrunden i Vores By – tænker I i sådanne baner?*

Christian Cold: Der blev før spurgt, om der vil blive produktionsvirksomheder. Vi synes, det ville være ideelt, hvis viden og kreativitet blev ført sammen.

Lars Holten: Hvordan styrer vi, hvem vi får ind. Jeg tror, man skal være forsigtig med at tro, at man kan styre. Vi kan nok ikke sikre de små produktionsvirksomheder, som i forvejen har det svært. Men vi kan kommunikere, hvad vi gerne så, og hvis jeg skal udtrykke det i ét ord, er det: smeltedigel. Så mange forskellige mennesker som muligt skal mødes. Det er den form for bykommunikation, vi gerne vil føre.

*Der er visse typer institutioner, som suger livet ud af byen...*

Christian Cold: Hvad angår detailhandel er der konsensus om, at det ikke er den indadvendte centerløsning, som man ser i andre bydele, vi ønsker her.

*Er der indtænkt plads til f.eks. plejehjem, ældreboliger, hoteller og kollegier?*

Vi har forpligtet os til at lave tilbud til alle ældre, hudfarver o.s.v.

*Jeg kan meget bedre forstå dit oplæg om at lade folk mødes. Hvordan skaber jeres design mulighed og plads til det. Hvor er restområderne?*

Det skal ses over tid. Øjeblikkets undergrundsmiljøer er "her og nu", de er aldrig stationære.

Det er vigtigt at få dialogen som på dette møde.

Christian Cold: Byen er jo ikke tegnet. Det bliver ikke Entasis, der tegner selv husene, det bliver 100 andre arkitekter.

*Det skal være en bæredygtig bydel. Hvordan?*

Lars Holten Petersen: Miljømæssigt, socialt og økonomisk.

Christian Cold: Overordnet ramme om o-energi. Tværfaglig arbejdsgruppe arbejder med det – igen uhyre komplekst.

Lars Holten Petersen: Hvad angår vand har vi et konkret samarbejde med DTU og Københavns Energi. Vi håber, der sker en udvikling, teknologien er ikke færdigudviklet. Det behøver ikke være meget tekniske løsninger alt sammen, det kan også være lavteknologiske løsninger.

*Det lyder fint med små pladser, men ikke godt nok. Vesterbro har i forvejen færrest grønne pladser i København. Jeg bliver lidt pikeret. Vesterbro er i forvejen underforsynet med grønt.*

Christian Cold: Se Carlsberg som en trædesten til Søndermarken.

*Det synes jeg er et arrogant svar.*

Christian Cold: Det tager tid at skabe anden adfærd. For mig er det mere en diskussion om kvalitet end om kvadratmeter pr. næse.

*Er startredegerørelsen skrevet i dialog med jer?*

Lars Holten: Ja, vi har skrevet et oplæg i samarbejde med kommunen. Det er det Københavns Kommune arbejder videre på baggrund af.

*Mangfoldiggør I det, inden det kommer i Borgerrepræsentationen?*

Startredegerørelsen offentliggøres af kommunen. Kan ses på kommunens hjemmeside inden mødet holdes i teknik- og miljøudvalget.

*Efter mødet har Københavns Kommune oplyst, at startredegerørelser vil kunne downloades fra [www.kk.dk](http://www.kk.dk) under dagsordener og beslutningsprotoller Teknik- og miljøudvalget. Den skulle gerne komme på TMU's dagsorden for den 7. november, og den dagsorden med bilag til hvert punkt bliver tilgængelig på nettet fredagen før efter frokost. dvs. den 2. november.*

*Jeg har to spørgsmål: Hvorfor tager man udgangspunkt ved Gl. Carlsberg Vej og får vi en mock-up-model af Vores By?*

Lars Holten: Primært for at få placeret Carlsbergs medarbejdere i et nyt hovedkontor først. I planværkstedet vil der blive udstillet en model af området.

*Hvor meget er kældrene under Carlsberg tænkt ind i projektet?*

Det er for os benspænd nummer ét at bruge kældrene aktivt.

*Hvordan kan man lave tilkørselsforhold fra Rahbeks Allè og samtidig gøre det til et grønt område?*

Begge dele er mulige.

Lars Holten Petersen: Afslutningsvis vil jeg fortælle at Vesterbro Lokal TV har spurgt om de kan få lov til at lade et kamera følge næste dialogmøde.

Ingen protester.

*Kan vi sende vores ideer og spørgsmål til jer her efter mødet?*

Ja, vi har både en hjemmeside "Vores By" og kontoret her, hvor enhver kan henvende sig.

Med hensyn til filmen bliver det forklaret, at intentionen er at dokumentere et nyt stykke Danmarkshistorie.

---

**NÆSTE MØDE HOLDES ONSDAG DEN 23. JANUAR KL. 19.00 – 21.30 I  
PLANVÆRKSTEDET, NY CARLSBERG VEJ 140.**

---