

VORES BY

REFERAT

Dato: Den 23. januar 2008

Dialogmøde (3) med beboere og andre interesserede

Deltagere 18-20 repræsentanter fra nabo- og interessentgrupper. Derudover deltagere fra Carlsberg ejendomme, Entasis Arkitekter, Rambøll Nyvig og Esbensen Ingeniører.

Dagsorden

Velkomst og status for projektet ved direktør Lars Holten Petersen, Carlsberg Ejendomme
Byplanen v. Christian Cold, Entasis arkitekter

Tårnhusene, v. Vagn Borlund, Entasis Arkitekter

Spørgsmål og kommentarer

Pause

Trafikken v. Morten Agerlin og Rune Holst, Rambøll Nyvig

Bæredygtigheden, v. Olaf Bruun Jørgensen, Esbensen ingeniører

Spørgsmål og diskussion

Lars Holten Petersen bød velkommen, gennemgik aftenens program og præsenterede Vesterbro Lokal TV, VLTV, som filmede mødet.

Han fortalte, at Carlsberg Ejendomme med sine samarbejdspartnere for øjeblikket arbejder på at levere input til Københavns Kommunes rammelokalplan, dette skal afleveres i slutningen af februar. For øjeblikket er Startredegørelsen i behandling/for-høring, og Lars Holten Petersen gav udtryk for at, Carlsberg synes arbejdet forløber godt, og at det bliver stadig tydeligere at se, hvilke ting der tegner sig.

Christian Cold fortalte, at han er leder af det 15 mands store hold som sammen med Jacob M. Andersen som projektleder for Carlsberg Ejendomme og en række konsulenter står for det daglige arbejde med at realisere Vores By. En by der er uhyre kompleks og ikke rummer nemme løsninger. Allerede i Carlsbergs briefing til arkitektkonkurrencen understregedes det, at Carlsberg skal bære præg af byliv. At det ikke er en soveby. Et arkitektfirma kan ikke løfte opgaven alene, vi må have hjælp udefra. Bygninger, der allerede eksisterer herude giver udfordring og selve det, at grunden har rummet produktionsvirksomhed i 150 år, er stedets charme.

I 80 år har man nu dyrket modernismens byrum. Men hvad er en by? Menigmand ville svare gader og gårdrum, tæthed og diversitet. Men hvis byrum bliver for store, som f.eks. i Ørestad, blæser vinden hatten af. Et sted som Gråbrødre Torv har et helt andet positivt klima. En duft af liv. Carlsberg efterspurgte byliv, vi gav en plausibel forklaring, og allerede om et år, når toldhegnet rives ned, vil Carlsberg tilbyde sig som en ny bydel med midlertidige og permanente aktiviteter.

Planen er at begynde med det 1. Byggeafsnit, der ligger oppe på toppen af bakken ved Gamle Carlsberg Vej. I alt skabes der i bydelen plads til 600.000 m². svarende til en

bebyggelsesprocent på 180. Det er en tæthed, der kendes fra indre Østerbro. Når tætheden er høj, er det for at få mennesker nok i byen, der kan fylde restauranter og institutioner o.s.v.

Vi genindfører baggårdshuset, hvilket kan lyde paradoksalt, men vi blander baggårde og forhuse. Bygger en heksekedel med masser af mennesker, smukke pladser o.s.v. Carlsberg grænser op til Frederiksberg, Kongens Enghave og Valby med Vesterbro som den tættest bebyggede del af København. Hensynet til naboer er en vigtig del af planen.

Mod Rahbeks Allé og Humleby planlægges således overvejende boliger, mens der nede mod stationen arbejdes mere med detailhandel og erhverv blandet op med boliger. Mod Rahbeks Allé kommer et strøg med leg og sport for alle.

Bygningerne med de to børneinstitutioner planlægges erstattet af nye bebyggelser, men intentionen er at finde nye velegnede placeringer til institutionerne.

I den vestlige ende af bydelen samler virksomheden Carlsberg sine blivende aktiviteter. Den centrale del af bydelen bliver præget af kulturelle aktiviteter.

Trafikalt kommer godt en tredjedel af trafikken ind i bydelen via den nye S-togsstation, der giver byen et kraftigt pulsslag. En anden tredjedel kommer på cykel via det net af cykelruter, der etableres i byen.

Biltrafikken ledes fra Vigerslev Allé over en ny vejbro ind gennem bygningen Ny Tap, hvorefter store dele vil køre i parkeringskælder og kun en mindre del fortsætte videre ind og rundt i bydelen. Det samme mønster vil være tilfældet for de to andre "hovedadgange" for biler i området, nemlig den vestlige ved Ny Carlsberg Vej og den nordlige ved Gamle Carlsberg Vej.

Meget af arbejdet går ud på at definere byens særpræg bl.a. via definitioner af etagehøjde, hvor byen knæler ved Humlehusene, bliver i tre etager mod Valby og højest ind mod Vesterbro. Vi vil have arkitektonisk sammenhængskraft. Man ser mange skyklapper hos arkitekter i dag, men gamle bygninger blev bygget efter givne regler for base, vinduer og tag, således at bygningerne hang sammen. Vi prøver med andre parametre at skabe sammenhængskraft: 1. Arkitekterne, 2. Materialerne og 3. ved at definere: Hvad er en bygning i en by?

Eksempelvis kan kældre indeholde funktioner som sport, bibliotek, koncertsale, klostre. Hvad gør by til by? At der er noget i øjenhøjde, som taler til én. Vi arbejder derfor med en kodning af nederste etage i det kommende byggeri.

Byens tage skal være bærere af byens bæredygtighedsprofil. En stor del af tagene vil blive brugt til solceller og solfangere. På tagene skal der også være tårne og parasitter - moderne udgaver af byens spir, tårne og kupler. Hvad angår gårdene er tegningerne kun vejledende, vi arbejder stadig med gårdrummene.

Udgangspunktet og vores store landvinding i dette projekt er, at vi prøver at tænke byens rum først, modsat andre arkitekter. Vi har kortlagt de otte-ti mest interessante pladser eller byrum, som skal supplere hinanden, så de tilsammen til enhver tid matcher den alder og energi menneskene i byen har, det vejr og den årstid det er o.s.v. Pladserne skal hver især have deres unikke identitet: Den drivende, frodige grønne, dokken med kældrene, Vandets plads o.s.v. Vi arbejder på en identitetskode og hver plads' skala i forhold til de andre pladser. Ser på skyggediagrammer og sørger for, at pladserne tilsammen giver mulighed for sol dagen igennem.

Vagn Borlund sagde, at byrum er nøglen til forståelse af tårnhusene.

1. Hvorfor bygger vi tårne er det relevant? Der er en tendens til mere højhusbyggeri i verden, han viste kort over højhusbyggeriets tæthed i forskellige verdensdele. På Københavns Rådhus er der også en interesse for højhusbyggeri. Det handler om at markere sig. Demokratiske tårne. St. Gimignano i Norditalien er et eksempel på en konstellation af tårne, der spiller sammen som et helhedsbillede.
2. Magiske byer. St. Gimignano fra middelalderen blev bygget for at vise kulturel og økonomisk status. Udtryk for overskud. Det samme i gør sig gældende for New York - en af de første byer, der rejste skyskrabere. Man gjorde det, fordi man kunne. Københavns eget image som spirenes og tårnenes by. Udtryk for en irrationel tankegang, tårne handler ikke kun om økonomi men tilføjer et andet lag til byen.
3. Tårnhuse er ikke højhuse - de har en anden funktion end højhuse. Vi tager udgangspunkt i byrummene, og lader tårnene spille sammen med de byrum, som de står i og relaterer sig til. Forlængelse af det enkelte byrums tema og pejlemærker for, hvordan man bevæger sig i byen.

Vagn Borlund viste et kort over København: Hvordan opleves tårnene udefra? Vigtige punkter, hvorfra man vil kunne opleve tårnene. Selv oppe fra enden af Søerne (Østerbro) vil man kunne få et ganske godt indtryk af tårnene på Valby Bakke.

Der vises fire fotos fra Dybbølsbro, som illustrerer hvordan man herfra vil kunne se tårne på Carlsberg i højder fra 40 til 120 meter. Vi er blevet bekræftet i, at en variation i tårnenes højde kan gavne oplevelsen.

Der vises skitse hvor nogle af tårnene er beskåret. Tror på en sammenhængskraft i området. I rammelokalplanen vil vi gerne have lagt restriktioner nedover tårnene, for sammenhængskraften glipper, hvis tårnene hver især står og råber på opmærksomhed. Tre tårne på 100-120 meter, tre tårne på 80 meter og tre tårne mellem 40-60 meter er det vi projekterer. Tårnene ligger i forbindelse med byrum, og er placeret i relation til akser i den eksisterende by. Skal ikke spolere Ny Carlsberg Vej, men flankere den. Der findes historier til alle tårnene og deres placering. Viste foto der illustrerer højdevariation. 3-d model. Vigtigt redskab til at udtale sig kvalitativt om de kommende gader og pladser.

Jeg vil springe til et hot tema: Skygger fra tårne. Vi har valgt to scenarier: en sommerdag og efterårsjævndøgn. På en sommerdag holder vi os indenfor kommunegrænsen, strejfer Humlehusene i det ene hjørne. Den 21. september vil skyggerne være lidt længere. Københavns Kommune mener, at tårnhusene er for lave.

Volumenstudier. Viste to billeder. Tårnhus ved Elefantporten vist fra hver ende af Ny Carlsberg Vej. Længere tilbage på Vesterbro vil tårnet faktisk træde mere frem end det vil, når man opholder sig tæt på det. Viser det højeste tårn på 120 meter, som det vil komme til at se ud inde fra parken ved Æresboligen. Der stræbes efter offentlig adgang til dette tårn, så enhver kan opleve Carlsberg oppefra.

Animerede skygger på den 21. september fra 09:00 morgen til 21.00 aften. Arbejder fortsat med hvilke funktioner tårnhusene skal rumme, men de skal alle være flerfunktionelle og rumme mindre virksomheder, hjem og hjem *med* virksomheder, såkaldte So-Ho's. Ikke domiciler i tårnhusene, hvilket står i kontrast til Frankfurt og New York.

Spm: Hvor fast står tårnhusenes placering og højde?

CC: Vi er i færd med at fastlægge både tårnhuse og ydre byggefelt.

J.A: Tårnhusene er placeret ud fra afstanden til byens pladser og skyggepåvirkning. Vi har nu sat undersøgelser af vindforhold i gang, men har ikke fået resultaterne endnu. Vindanalyser kan flytte på tårnhusene.

Spm: Har I i tårnhus-analyser indbygget, at Carlsberggrunden rejser sig, at det er en bakke I har gang i?

VB: Ja.

Spm: Fortsætter cykelstien langs Banevolden forbi stationen?

CC: Ja, den skal flankere parken i sydlig linie.

Spm: Bebyggelsesprocent på 180. Jeg er fra Grønt Vesterbro, og vi er bekymrede for den meget tætte bebyggelse, håbet er, at der også bliver grønne friarealer. To ting springer i øjnene: 1. Normalt beregnes bebyggelsesprocent minus gader og stræder. Hvis man også gjorde det her, ville bebyggelsesprocenten ligge meget højere end 180 pct. 2. Det ligner en temmelig voldsom bebyggelse, I vil lave omkring Carls Have.

CC: Bebyggelse + friareal: Hvad angår friareal overholder vi gældende normer og regler til vores egen overraskelse. Vi har fokus på byrum af høj kvalitet. Deriblandt to haver med hver sin karakter. Andre arkitekter foreslog en grøn korridor mellem de to haver. Entasis foreslog, at man indkapslede de to haver, fordi de har en karakter hver især. Hvad er Carls Have? Det er to haver: en italiensk have med en romantisk have rundt om. Vinkelbygning + L-bygningen, som skal omkranse Carls Have, taler den italienske haves sprog: middelalderhave, klostergård, nyttehaver. Som Det Kongelige Biblioteks Have, der er offentlig tilgængelig, men på en måde, så den ikke bliver råbrugt. Kunstindustrimuseets have et andet eksempel på en lukket have. Vi vil bygge op ad haven. L-bygningen med bolig og erhverv med adgang fra Vandets Plads ved siden af. Også handicapadgang samt en overgang og adgang fra Valby Langgade.

Spm: Hvad er den anden bygning på hjørnet?

CC: Er det eventuelle nye hovedsæde. En undersøgelse er sat i gang om, hvorvidt det kommer til at ligge der. Ser måske lidt voldsomt ud, men rumligt giver det mening.

Spm: Netop dén bygning stiller jeg spørgsmål ved. Der er store træer, resten er velplejet have.

CC: Vi har diskuteret - alle træer over 20 år er bevaringsværdige, og er der gode argumenter, kan man måske trække maven ind, der hvor de står.

LHP: I Vinderprojektet er der faktisk vist bebyggelse netop der.

Spm: Hvor høj er den skovsnegl? (spørgeren mener bygningen på hjørnet af Carls Have ud mod Valby Langgade)

CC: Tre etager mod haven. Den holder sig under tag på Carls Villa og trapper ned.

J.A.: Fortæl om de to haver ved Humleby, som kaldes Østen og Vesten for Humlen.

CC: Den ene får offentlig adgang fra Vester Fælledvej, tanken er, at de udformes som byhaver som i London. Vi har intern kvalitetssikring via det engelske konsulentfirma, Arup, som bl.a. hjalp Jørn Utzon, de flyver hertil og mener om Carlsberg byen, at den har et enormt grønt

image, når man kommer udefra. Strategien er modsat den pæne urbane, med allébepantninger, at vi vil plante træer i punkter, som karakterfulde steder i stedet for lange strækninger kantet af grønt.

LHP: Vi skaber en ny have ved Humleby, som ikke har været der før.

J.A: Det bliver en rigtig tæt by, men ikke på bekostning af fælles rum. På bekostning af det inde i gårdene.

Spm: Er planen lagt ud på nettet?

J.A.: Den er foreløbig et arbejdspapir, som i første omgang skal fungere som input til kommunen.

Spm: Idræts og aktivitetsstrøg ser spændende ud, bliver det offentligt tilgængeligt?

CC: Ja, en by fungerer kun, hvis folk føler sig velkomne.

Spm: Grønne tage håber jeg, der bliver mange af. Har I tænkt på vertikale haver, hvor også regnvand kan integreres, når I nu har så mange flader og tæt bebyggelse?

CC. Ud mod byens rum, gader og pladser, bruger vi mørke og tunge materialer. Men når en plads med en bestemt identitet lægger op til grønt, må det grønne hellere end gerne kravle op ad facaden. Nogle pladser vil nærmest tigge og bede om det.

Spm: Det kunne se ud som om småhusene mod Rabbeks Allé med børnehaver skal fjernes?

CC: Det ses ikke af kortet her, hvor gårdene er farvet mørke, men vi arbejder med hævede gårdrum, når vi etablerer fritidsklub og sportshal – skal de være med til at skabe en synergi mellem ude og inde.

LHP: Vi bevarer børneinstitutionerne men placerer dem i nyt byggeri.

CC: Det er kun byggefeltets ydre grænser, der ligger fast. Om en gård vil komme til at indeholde gårde eller evt. hævede byrum, det bliver måske først besluttet om ti år.

Spm: Er det tidshorisonten?

CC: Alting flyder. Startskuddet for området mod Rabbeks Allé ligger i år 2012.

Spm: Skal udviklingen følge den økonomiske puls?

CC. Vi taler om flerfunktionelle bygninger, og nogle gange speeder vi op og så bremser vi måske i en periode. Men vi kan ikke gemme erhverv eller boliger.

Spm: Bygger I først, når behovet er der?

LHP: Det er gætteri.

Spm: Opererer I med, at der kan være mindre bygninger mellem de store – til f.eks. institutioner eller sundhedscentre?

CC: Nej det gør vi ikke, men det er klart, at der vil komme udearealer til små børn og i sol.

LHP: 2/3 af området bebygges i henhold til rækkefølgeplan i 2009, når området er ryddet for produktion. Den sidste tredjedel bebygges efter 2012. Der er sat bestemte terminer.

Spm: Midlertidig anvendelse, hvad har I af planer der?

LHP: Der nærmer sig nogle ting inden for kunst, kultur og sport.

Spm: Hvor har I tænkt jer at starte byggeriet?

CC: I Carls Have, hvorhen vi går derfra, ved vi ikke.

LHP: Vi bygger ikke drypvis men gør byggeriet færdigt område for område, så der ikke konstant skal komme til at stå byggekraner over hele området.

Spm: Hvor tæt er jeres samarbejde med Frederiksberg Kommune?

LHP: Det er heldigvis tæt og går efter planen.

Spm: Hvordan?

LHP: Vi er i dialog og beskriver ønsker og problemstillinger omkring trafik og tårne. Vores plan har givet ro, Frederiksberg ser positivt på planerne omkring Sport Rahbek, samt at der ikke bliver en motorvej gennem gaderne op til Rahbeks Allé. Det går begge veje – Frederiksbergs borgere får også fornøjelse af de nye aktiviteter, som dukker op på Carlsberg.

Pause

Carlsbergs Trafikløsning

Morten Agerlin tog udgangspunkt i, at Vores By skal have liv og tæthed, hvilket trafikmæssigt betyder, at mange folk skal til og fra. For gående eller cyklende har Carlsberg indtil nu ligget som en prop i hullet, den bliver nu lukket op for krydsende trafik via mange indgange til Carlsberg.

I startfasen forsøgte Carlsberg at få Metroen til Carlsberg, men den løsning blev bogstaveligt talt smidt ud til højre og metrostationen placeret på Enghave Plads. Vi forsøger nu at få Enghave Station rykket tættere på Carlsberg, hvilket vil give gode muligheder for at komme ind på Carlsberg. Desuden vil Enghave Station, der i dag er relativt nedslidt, få en opdatering.

Det ligger ikke inden for Carlsbergs muligheder at beslutte, hvor busserne skal køre. Det er Københavns beslutning, men vi foreslår en buslinie ad Ny Carlsberg Vej via Elefantporten.

Københavns Kommune vil øge cykeltransporten, hvilket vi understøtter ved at etablere Carlsberggruten langs Carlsbergs sydside. Man kan herudover have sin cykel med sig alle steder på Carlsberg, men hovedforbindelserne bliver Ny Carlsberg Vej, samt en ny cykelrute nord/syd over Carlsberg, som vil give Frederiksbergs borgere adgang til stationen

Bilerne slipper vi ikke for at få ind. Vi har forsøgt at skabe et trafiksystem, der holder bilerne så langt ude på grunden som muligt. Der bliver tre hovedadgangsveje. Vigtigst bliver vejen ind igennem Ny Tap-bygningen, som skal etableres med en ny broforbindelse over banen. Det er

også Københavns Kommunes ønske. Det er begrænset, hvor mange man forstyrrer på den side af Carlsberg og bilisterne vil via Vigerslev Allé kunne opnå hurtig forbindelse med Amagermotorvejen og Vestmotorvejen. Denne indgang bliver en trafikmaskine. Bilerne kommer ind og forsvinder hurtigst muligt ned i P-anlæg under jorden.

Næstvigtigste adgang er fra Vesterfælledvej, hvor bilerne også hurtigt efter ankomsten til Carlsberg bliver ledt ned i et underjordisk p-anlæg.

Tredje adgang er fra Gamle Carlsberg Vej og ind på Carlsberggrunden. Vi ønsker ikke for mange fremmede bilister på Carlsberg, så det gælder om at udforme vejsystemet, så der kommer så få uvedkommende bilister ind som muligt. De interne veje fordeler trafikken med en max. hastighed på 30 kilometer i timen eller lavere på gader med "shared space" hvor gående holdes for sig og biler og cykler deler kørebanen.

Ved Besøgscentret og i kanten af Sport Rahbek kører bilisterne på det næstlaveste niveau, idet det er byrum med ens flade fra væg til væg. I områder med "Shared space" vil kun de biler, der skal læsse personer af eller flyttelæs køre.

Sidste niveau er byens pladser. Ingen trafik, måske undtaget varelevering.

Intentionen omkring parkering er, at man stort set ikke skal kunne se en bil parkeret i byen. Kun korttidsparkering, ellers al parkering under jorden. Offentlige parkeringstilbud og privat parkering til borgere og virksomheder. P-henvisningssystemer, der fortæller, hvor mange p-pladser der er ledige.

Andre muligheder for at sive ind og ud af Carlsberg: evt. ved Rahbeks Allé samt længere oppe af Vesterfælledvej.

Rune Holst, Rambøll Nyvig viste på en computeranimeret trafikmodel, hvordan trafikken vil blive afviklet i Vores By. Der nyetableres et lyskryds på Valby Langgade til Gamle Carlsberg Vej for at større mængde trafik ikke danner kø. Modellen viste også, hvordan "Shared space" virker mellem bilister, cyklister og fodgængere.

Vesterfælledvej er specielt belastet i morgentrafikken. Carlsbergs initiativer vil give en øget trafikmængde. Vesterfælledvej er Københavns Kommunes vej. Vigerslev Alle – dobbeltkryds en umulighed, så vi foreslår, at der etableres et nyt kryds på Vigerslev Allé med ny vejføring fra syd for at effektivisere adgangen til Carlsberg via ny bro til Ny Tap.

Spm: Hvis vi forestiller os en glidende udbygning, hvordan vil I så etablere disse ting. På én gang?

Morten: Området oppe ved Gamle Carlsberg Vej er det første, der skal bebygges. Vejene er defineret som det, der er skåret ud mellem bygningskroppene. Vores opgave er til rammelokalplanen at beskrive, hvordan rammen kan fyldes ud. De enkelte detailokalplaner vil bestemme vejene nærmere.

Herefter talte Olaf B. Jørgensen om bæredygtighed og Byøkologi under overskriften: Hvordan gør vi Carlsberggrunden bæredygtig?

Det Internationale Klimapanel fastslog i 2007, at der utvetydigt sker en global opvarmning, som følge af drivhusgasser ledt ud i atmosfæren, samt at det er menneskelige aktiviteter, der driver den udvikling. Den største effekt vi kan få bæredygtighedsmæssigt, er at gøre noget ved bygningerne. 40 pct. af energiforbruget i EU er relateret til bygninger.

Et af de steder, hvor vi kan gøre noget, er at dæmme op for udledningen. Carlsberg ønsker at bygge en by, som er bæredygtig miljømæssigt, socialt og økonomisk. I Bæredygtighedsgruppen fokuserer vi på den langsigtede udvikling. Den færdige bydel skal være CO₂-neutral, så den kan stå som et eksempelprojekt for fremtidige bæredygtige byer. Om 20 år, når bydelen er fuldt udbygget, er den selvforsynende med energi, måske endda et plusenergiområde.

Strategien er:

1. En lav, tæt by
2. Minimering af energibehov
3. Maksimal anvendelse af vedvarende energi
4. Bæredygtig arkitektur og integreret energidesign. Energiforsyningen skal ske via solceller, solvarme og vindenergi.

Byggeriet udføres som Lavenergiklasse 1 byggeri, der sparer 50 pct. energi i forhold til Bygningsreglementet. I næste fase har Carlsberg besluttet, at byggeriet skal leve op til en yderligere besparelse. Alle løsninger baseres på den nyeste teknologi med solfangere og solceller i tag og facader.

I dag forbruger Carlsberg 1.000.000 m³ vand. Når Vores By er fuldt udbygget er dette reduceret til 200.000 m³.

Status: rammelokalplan og første detaillokalplan udarbejdes i samarbejde med Københavns Kommune og skal godkendes senest ultimo 2008. Parallelt arbejder vi med en overordnet masterplan for området frem til byggestart i begyndelsen af 2009. I mellemtiden arbejder vi på at afklare behov og forsyningsmetode vedr. energi, håndtering af regn- og spildevand og affald samt byggematerialer. Det gør vi ved at lave virkemiddelrapport og via fire tema-workshops med deltagelse af udefrakommende konsulenter.

Spm: I taler om en lavenergi 1-fase, og derefter yderligere besparelse. Det undrer mig, hvorfor I ikke bare bygger o-energi huse? Med hensyn til trafik. I beskriver hovedindfaldsvejene, men også den trafik, der ledes ud af byen interesserer mig. Vesterfælledvej er i forvejen belastet til bristepunktet og på Ny Carlsberg Vej ligger der en skole, hvor øget trafikmængde ikke vil øge børnenes sikkerhed. Med hensyn til p-pladser undrer det mig, at trafik ikke optræder, når du taler om bæredygtighed. Parkeringsanlæggene ser store ud, jeg synes engang, der blev talt om en bilfri bydel?

LHP: Rigtigt at mange af arkitektforslagene til konkurrencen foreslog bilfri by, men det var baseret på, at byen fik en metrostation. Det fik vi ikke, og odds'ene er derfor imod bilfri by. Vi arbejder nu på at få Enghave Station flyttet og på at udvikle en by, der er god for cyklister. Vi arbejder på et regnestykke for, hvor mange ture der vil være pr. p-plads. Usikkert hvor mange biler der vil komme ind og ud ad området på det lange sigt, men vi passer på, at bilerne ikke kommer steder hen, hvor vi ikke vil have dem. Det hører under detailplanlægningen.

En parkeringsplads pr. 100 m² etageareal er lig 6.000 parkeringspladser, hvilket svarer til Københavns normale parkeringsnorm.

MA: hvis man får for få pladser, cirkulerer bilerne rundt på området, og laver man for mange pladser, genererer man mere trafik.

OBJ: Vi vil gerne stimulere, at man ikke færdes i bil, men vi er nødt til at sikre en god biladgang for også at sikre den sociale og økonomiske bæredygtighed.

Spm: Hvorfor sigter I ikke højere end Lavenergiklasse 1?

OBJ: O-energihuse findes ikke, alle får tilført en eller anden form for energi. Vi skal også have investorerne på plads til 600.000 m² - Vores By er ikke et økologisk landsbysamfund.

Spm: Om 15-20 år der snakker vi ganske andre rammer. Vi skal have de visionære briller på!

LHP: Vi har en ambition om at flytte på grænser og om at være på forkant bæredygtighedsmæssigt, men vi kaster os ikke ud i eksperimenter.

Spm: I arbejder med et perspektiv på 20 år med et fantastisk projekt. Er I sikre på, at der vil være arbejdskraft nok på sigt?

LHP: Vores By er et stort projekt, men ikke exceptionelt stort. Vi bygger 600.000 m², mens nybyggeriet på Nordhavn bliver på et par millioner m², så vores projekt vil ikke blive dét, der dræner kassen rent arbejdskraftmæssigt.

Spm: I holder workshops på energiområdet. Kunne det tænkes, at I også ville kunne få noget ud af at gøre det på trafikområdet? Ny bydel, nye tanker, man har måske her en mulighed for at diskutere andre måder/deleordninger/ny teknologi/el- og brintbiler?

LHP: Man overvurderer os, hvis man tror, at vi kan flytte så massivt på folks bilvaner. Den diskussion skal prøves af på København som område. Det er sjovt, at på Frederiksberg er parkeringsnormen ikke 1:100 men 1:50. Vi kæmpede for at få en metro, men vi løb panden mod en mur. Hvis vi så også skal forhindres i at få byen til at fungere via en lav parkeringsnorm.. Jeg er nervøs for at gøre Carlsberg til forsøgszone.

JMA: Vi er klar til at spytte i kassen m.h.t. Enghave Station for at gøre Carlsberg mere attraktiv. Hvis folk ikke har noget alternativ til bilen, så bliver det svært, men vi gør en kæmpeindsats på kollektivtrafikken også ved at optimere cykel- og gangmuligheder.

MA: Vi har tænkt internt i delebiler o.s.v., men mange kommer hertil fra andre kommuner.

Spm: Taler I om parkeringshuse?

Nej, kældre.

Spm: Vi, der bor som naboer, bliver også påvirket af øget aktivitet på Carlsberg. Vil vi også blive betænkt med parkeringspladser hos jer? For når jeg kommer hjem sent om aftenen, holder der måske biler på min vej, som hører til på Carlsberg.

MA: Carlsberg vil tilføre et overskud af parkeringspladser.

Spm: Omkring CO₂: I har vist set for mange Al Gore-film. Hvad ligger til grund for, at CO₂ er langt højere prioriteret end vand i dette projekt.

OBJ: Den prioritering sker ikke på bekostning af vand. Vi har ikke i Danmark et vandressourceproblem, som ligner andre landes. Det blev udbudt i arkitektkonkurrencen at fokusere på CO₂.

LHP: Er et udtryk for, hvad vi har anset for rimeligt at lægge ind i programmet i samarbejde med Københavns Kommune.

Spm: Hvordan er Carlsbergs rolle fremover? Mister I jeres ejerandel?

LHP: Vi har ikke solgt ud endnu. Vi er her stadig selv og bliver her til den bitre ende. Men det afhænger af, hvad der sker. Grundforretningen er ølproduktion.

Spm: Det er mange kvadratmeter, I skal vel også have plads omkring bordet?

LHP: Indtil vi har solgt, vil vi gerne være med til at styre tingene. Derfor er rammelokalplanen også vigtig. Det kan ikke blive dårligere end beskrevet i den – den definerer et mål, som skal nås.

Spm. Ejerboliger vil også have indflydelse?

LHP: Ja, men det er ikke fri leg. Deres indflydelse bliver styret af regler, som er lagt ned i grundejerforeningerne.

Lars Holten Petersen afsluttede mødet med en tak for fremmødet og interessen.

**NÆSTE DIALOGMØDE AFHOLDES ONSDAG DEN 26. MARTS KL. 19.00-21.30 I
PLANVÆRKSTEDET, NY CARLSBERG VEJ 140.**