

Jernbanebyen

Indsigelser til ny lokalplan

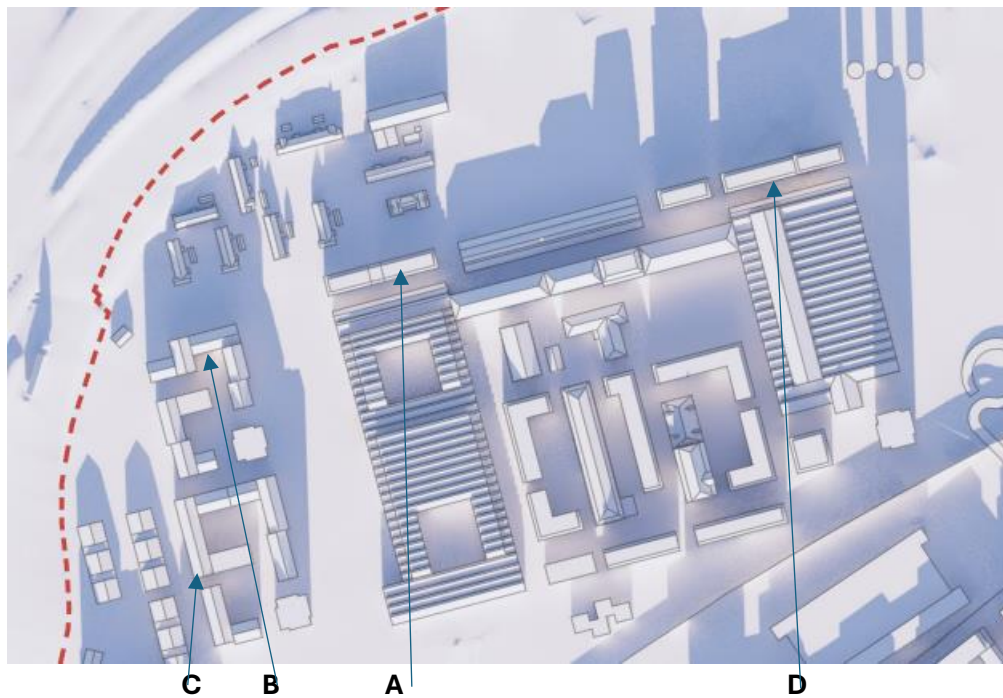
1: Bygninger mod den gule by

Højde Den bygning, der kommer til at stå syd for Mesterboligen (A på nedenstående skyggediagram) er med sine 5 etager og 19 meter markant højere end de eksisterende bygninger i Den Gule By. Det samme gælder de bygninger ved portnerboligen på 5-6 etager og 21-24 meter (B på nedenstående skyggediagram). De kommer til at rejse sig som eneste bygninger på over 2 etager i hele den nordvestlige del af bydelen.

Retspraksis: Jf. 2 landsretsdomme (V.L.B-1753-08 bilag1 og U.2019.1422 bilag2) kan man max tåle 2½ etage ved siden af eksisterende boliger. Da bygningerne langs Otto Busse Vej bliver væsentlig højere, bør der ikke gives tilladelse til disse.

Indkig Altaner mod Den Gule By vil kunne give indkig boligerne og deres haver.

Skygge Skyggediagram i lokalplanen angiver kun skyggen i sommerhalvåret og er ikke retvisende. I vinterhalvåret er skyggerne meget længere og det er vigtigt at der kommer lys til husene i Den Gule By - især om vinteren. DKE (grundejer i Den Gule By) har udarbejdet et skyggediagram for 21. december kl. 12. Her er der massiv skyggepåvirkning. Tidligere og senere på dagen er skyggerne længere og giver mindst lige så stor gene.



Forslag Bygningerne langs Otto Busses Vej mod den gule by bliver kun på 2 etager.

Alternativ placering af byggeri:

- 1.Højere byggeri ved Trælageret som er et erhvervsområde uden beboelse. (C på skyggediagram)
- 2.Højere byggeri øst for Lyntogsløftehallen bag Lokomotivværkstedet (D på skyggediagram)
- 3 Bebyggelsesprocenten kan nedbringes til f.eks. 90%

2. Linde alleen langs Otto Busses vej

3 gamle lindetræer ønskes fældet langs Otto Busses Vej. De er en vigtig del af en markant allé langs Otto Busses Vej. Det må være muligt at lave alternative løsninger for at redde disse træer, da lokalplanen sigter mod en grøn bydel.

Årsagen skulle angiveligt være at give plads til at der kan køre bus på vejen. I dag kører der store lastbiler, kranbiler m.v. ad vejen uden problemer, så der kan sagtens køre busser i begge retninger, også selvom der kommer fortov. Fortov og evt. cykelsti kunne anlægges på den anden side af alléen.



Hvis træerne fældes for at give plads til indkørsel ad ny port bygning, er det stadig muligt at køre ind mellem de to træer, da porten bliver ret smal.

3. Ny bygning i Den Gule By.

På side 23 er beskrevet en ny bygning med 5 boliger i Den Gule By. Vi ønsker ikke denne bygning opført, da den ændrer grundlæggende arkitekturen i Den Gule By.



Cykelskure: Bygning medfører nedrivning af en række på ca. 30 små skure som beboerne anvender til cykler og anden opbevaring, idet boligerne næsten ingen opbevaringsplads har. Der er ikke mulighed for at tilbyde beboerne anden opbevaring som erstatning for disse skure. Skurene er også en væsentlig del af arkitekturen i den gule by.



P pladser Desuden forsvinder der 2 parkeringspladser, og da der samtidig kommer 5 nye boliger kommer der til at mangle parkeringsmuligheder for beboerne. Yderligere forsvinder der evt. flere p pladser når der skal laves vendeplads til renovationen. Det er ikke muligt at øge parkeringsmulighederne i Den Gule By.

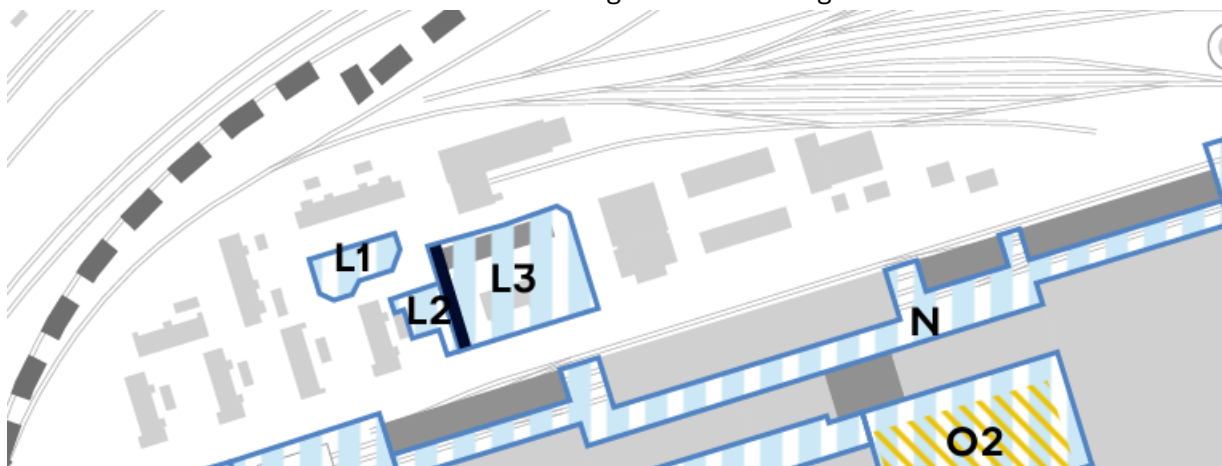
Hvis der alligevel gives tilladelse til byggeriet, bør den opføres i samme materialer (gulkalket murværk) og farver som de øvrige bygninger i Den Gule By. Desuden forstå vi ikke at man tilføjer 5 nye boliger og herved ændre på arkitekturen og de tanker arkitekterne Niels Holger Rasmussen og Christian Brandstrup havde med Den Gule By. Begge meget kendte arkitekter, Brandstrup har bl.a. tegnet Løveapoteket på Amagertorv og Rasmussen står bag Frimurerlogen på Blegdamsvej. Det er ikke hr. hvem-som-helst der har tegnet Den Gule By og vi mener derfor ikke at der skal ændres mere end der allerede er sket ved renoveringen af de to mesterboliger.

4. Ombygning af eksisterende bygninger i Den Gule By

Karnapper Bør kun tillades ved fraflytning og efterfølgende renovering af de enkelte lejemål, eller efter aftale med de enkelte beboere, da ikke alle beboere ønsker disse karnapper.

5. Byrum i Den Gule By

Byrum L2 og L3 er privatejet og del af de private haver (kan sidestilles med gårdhaver i andre boligblokke) og bør derfor ikke være offentligt område. L2 og L3 (side 166) bør derfor slettes fra Lokalplanen. Ligeledes bør der ikke være en offentlig sti mellem L2 og L3.



6. Private haver i Den Gule By

Lokalplanen ønsker en række træer i private haver gjort bevaringsværdige. Dette er ikke hensigtsmæssigt, da en del af disse træer bliver for store til de små haver. Beboere og udlejer har ønske om at begrænse højde for træer i de små haver, idet træer der kommer for tæt på boligerne, kan forvolde skade på de gamle og bevaringsværdige bygninger.

7. Grønne områder

Det er beskæmmende at man iflg. Lokalplanen tillader fældning af halvdelen af de gamle bevaringsværdige træer på området. Mange flere træer bør og kan bevares, specielt de store træer, hvor et nyt træ ikke kan sammenlignes med disse store og meget gamle træer. Det passer ikke med en grøn bydel at fælde gamle træer for at bygge moderne bygninger og gøre plads til biler og busser. En stor del af den biodiversitet der er registreret i området, kommer til at forsvinde.

Desuden vil det være dårligt at fælde de store træer da de opsamler rigtig meget vand og vil bidrage til at skybrudssikre bydelen i fremtiden. Der bør være væsentlig større grønne områder.

Forslag: Pladsen mellem de gamle værkstedsbygninger omdannes til grønne områder med plads til fælleshaver, frugtbuske, græsplæner med borde og bænke samt mindre træer.

8. De gamle værkstedsbygninger (område V)

Tilbygninger: De gamle værkstedsbygninger er bevaringsværdige og vigtig kulturarv og bør ikke ændres. Alligevel bygger man ovenpå (mørk markering) en del af de gamle bygninger. Det ændrer grundlæggende på bygningernes udseende.

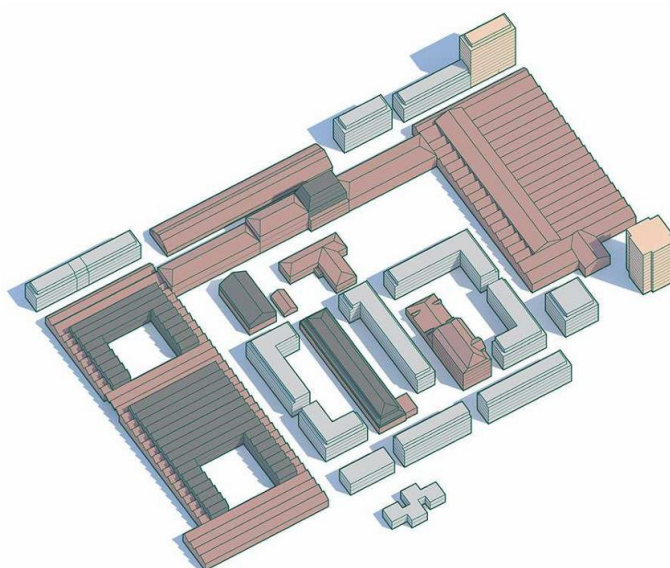
Disse bygninger er også tegnet af den berømte arkitekt Heinrich Wench, der bl.a. har tegnet Københavns Hovedbanegård, Helsingør banegård og utallige andre bygninger bl.a også postbygningen i København (Villa Copenhagen), som er renoveret med respekt for bygningen, hvor der ikke er klasket ekstra etager ovenpå, men derimod står bygningen udefra som den altid har set ud.

Der bør ikke gives tilladelse til dette.

Det burde være muligt at finde anvendelse for bygningerne uden at bygge ovenpå de gamle bygninger som derved helt mister sit særpræg.

Nye bygninger: Tæt på de gamle værkstedsbygninger opføres nye og høje bygninger (markeret med grå). Det betyder at de gamle bygninger "forsvinder" og hele miljøet ændres.

Byggeri mellem bygningerne bør ikke tillades. I stedet kan de åbne områder omdannes til torve og grønne områder.



Delområde V. Røde bygninger er eksisterende bygninger, mørkegrå er påbygninger på eksisterende bygninger og lysegrå og -gule er nye bygninger. Illustration: Team Cobe.

Alternative bebyggelse

1. Højere byggeri syd og øst for de gamle værkstedsbygninger.
2. De mindre grønne områder langs CMC's areal (Metro anlæg) kunne evt. bebygges med erhverv og service (f.eks. den sportshal som der er givet midlertidig dispensation til og som vanskeligt lader sig rive ned igen).
3. Bygningsprocenten nedsættes

9. Skolen

Endelig vedtagelse af lokalplanen bør ikke finde sted før der er vished for hvornår der kan bygges en folkeskole til Jernbanebyen, da DSB har meddelt at de ikke kan fraflytte bygningerne før om 8-10 år.

Dette er også forvaltningens indstilling til borgerrepræsentationen.

Vi er også uforstående overfor at man først bygger boliger og til allersidst bygger en skole. Vi forstår ikke, at man ikke sørger for at skolen er på plads, når nye familier flytter ind, så de har et sted at sende deres børn i skole i nærheden af deres boliger. Så skolen bør bygges før eller samtidigt med boligerne.

På vegne af beboerne i Den Gule By

Claus Hansen
Formand for beboerrepræsentationen
Den Gule By
(Otto Busses Vej 10-78)