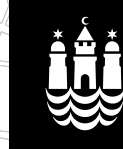


# BYDESIGN I KØBENHAVN

ERFARINGER FRA **SLUSEHOLMEN**



#### UDGIVER

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Bydesign  
Njalsgade 13  
2300 Københavns S  
i samarbejde med  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset  
1599 København K

#### REDAKTION

Center for Bydesign i samarbejde med Center for Byudvikling,  
Dansk Arkitektur Center og Gehl Architects

#### DESIGN OG LAYOUT

Hvid Hverdag v. Else Hvid

#### KORT

Københavns Kommune, Center for Bydesign

#### TRYK

GSB Grafisk

#### OPLAG

1000 stk.



Københavns Kommune, Center for Bydesign og Center for Byudvikling vil sammen med Dansk Arkitektur Center og Gehl Architects gerne sige en stor tak til de mange, der har bidraget til udarbejdelsen af denne evaluering.

# BYDESIGN I KØBENHAVN

ERFARINGER FRA **SLUSEHOLMEN**



# BYDESIGN I KØBENHAVN

- 7 Introduktion
- 9 Kvalitetsbyggeri i Københavns havn
  
- 20  SLUSEHOLMEN
- 22 Kort om Sluseholmen
- 25 Status for området
- 28 Omdannelsesprocessen
  
- Erfaring fra processen:**
- 32 Kvalitet betaler sig
- 34 Fra trafik til transport
- 36 Infrastrukturen – hvem betaler?
  
- Perspektiver på området i dag**
- 38 Med investorens og tegnestuens øjne
- 40 Med nutidens ekspertøjne
- 42 Med nutidens planlæggerøjne
  
- 44  GEHL ARCHITECTS EVALUERER SLUSEHOLMEN
- 46 Nyt byggeri - et af de få gode eksempler
- 48 smukke rum til indtagelse og udvikling
- 50 boligliv med Kontrastfulde sæsoner
  
- 53 Refleksioner



I 2009 fik Sluseholmen årets byplanpris. Det fremgik af Dansk Byplanlaboratoriums motivering for prisen, at: "Sluseholmen er en ny kanalby i Københavns Sydhavn. Byområdet er udviklet efter hollandsk forbillede og kommunen har på bedste vis formået at udnytte de kvaliteter, som vandet byder på. Der er en rigtig fin balance mellem intimitet og intensitet".

Det udtrykker meget præcist det, der var Københavns Kommunes intention med omdannelsen af området. Der ligger i dag et fuldt udbygget byområde med 1300 attraktive boliger ved vandet, der fungerer som en inspirerende ramme om mange familiers hverdagsliv. Sådan som Borgerrepræsentationen havde besluttet det. Sluseholmen er et område, som mange fagfolk og investorer fra andre dele af verden besøger, når de kommer til byen. Og det bliver altid fremhævet i hjemlige debatter om kvalitet i byomdannelsen.

Vi fik en rigtig god debat om bykvalitet, da vi tilbage i 2009 offentliggjorde den første faglige evaluering af tre nye byområder, der har taget form gennem de sidste ti år i København. Nemlig Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads. Det har vist, at en mere systematisk erfaringsopsamling, hvor vi både evner at se tilbage og sætte planlægningen i en historisk kontekst – og samtidig se på resultatet med nutidens briller, er en brugbar model.

De, der kender det oplæg for Sydhavnen, som den hollandske tegnestue Soeters van Eldonk architecten udarbejdede tilbage i år 2000, vil måske undre sig over, at vi har valgt at evaluere et delområde, før helhedsplanen er realiseret. Det gør vi, fordi der er meget brugbar læring i netop Sluseholmen. Området ligger i dag som en lidt isoleret enklave i forhold til den resterende by. Der mangler stadigvæk forbindelser. Nogle af de offentlige servicetilbud, som den planlagte skole, kommer først nu i takt med, at den resterende del af helhedsplanen omsættes i lokalplaner og realiseres. Det afspejler sig selvfølgelig også i flere af de problemfelter og udfordringer, der peges på i analysen. Alligevel opleves Sluseholmen som en succes. Både af dem, der bor i området. Men også af fagfolk. Hvorfor det? Og hvad kan vi tage med os i planlægningen af nye byområder?

Det er en opfordring til at læse evalueringen, tage del i debatten og lære sammen med planlæggerne i Københavns Kommune.

Januar 2013

Christina Berlin Hovmand



konst. kontorchef i Center for  
Byudvikling, Økonomiforvaltningen

Simon Kjær Hansen



centerchef i Center for Bydesign,  
Teknik- og Miljøforvaltningen







# INTRODUKTION

Evalueringen af Sluseholmen i Sydhavnen er et bidrag til en faglig opsamling af plan- og procesmæssige erfaringer fra den byomdannelse, der er foregået i København siden slutningen af 90'erne. Analysen er udarbejdet af kommunale planlæggere i samarbejde med de mange professionelle aktører, der deltog i processen. I 2009 offentliggjorde Center for Bydesign i Teknik- og Miljøforvaltningen den første faglige byevaluering. Erfaringsopsamlingen er udgivet i en publikation med titlen "Bydesign i København. Erfaringer fra Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads".

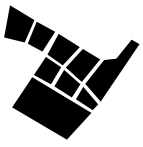
Baggrunden for at iværksætte en evaluering af de nye byområder er, at ikke to projekter er ens. Hvert projekt er unikt i kraft af den skala og kompleksitet, og ikke mindst den tid, hvor planlægningen er blevet til. Det er vigtigt at forstå den sammenhæng, når de professionelle aktører i byomdannelsen diskuterer erfaringerne med at udvikle grundlaget for at skabe kvalitet i byen og bylivet. Eksempelvis stod bæredygtighed og byliv ikke så højt på politikernes dagsorden, da Sluseholmen blev udviklet, som det er tilfældet i den aktuelle planlægningsindsats i Københavns Kommune. Det har selvfølgelig en betydning for den læring, der kan udledes af dette projekt.

Evalueringen af Sluseholmen følger den samme skabelon, som blev udviklet sammen med konsulentfirmaet Hausenberg i forbindelse med den første byevaluering fra 2009. Evalueringen bygger på interviews med en række af de kommunale planlæggere, tidligere nøglepersoner på chefniveau, samt Københavns Havn A/S, developere og en af de tegnestuer, der deltog i planlægningsprocessen. Det er en faglig evaluering, skrevet til fagfolk. ■

## LÆSEVEJLEDNING

Der tegnes et tidsbillede af Københavns havns omdannelse fra slutningen af 90'erne med udviklingen af masterplanen for Sydhavnen. Herefter beskrives den proces, der førte til et byggemodningsselskab sammen med Københavns Havn A/S, og plangrundlaget for Sluseholmen. Denne del er udarbejdet sammen med Økonomiforvaltningen.

Evalueringen af selve Sluseholmen falder i 4 dele: Først status for området i dag. Derefter en tidslinje og en række temaer fra selve omdannelsesprocessen. Så følger nogle udsagn om resultatet. Endelig en særskilt analyse af byrum og byliv i området af Gehl Architects. Endelig opsummeres erfaringerne i en række refleksioner, der kan danne grundlag for diskussion og læring.



INDLEDNING  
↓ HELHEDSPÅN





# KVALITETSBYGGERI I KØBENHAVNS HAVN

I midten af 90'erne skød de første byggerier på Kalvebod Brygge i vejret. Siden fulgte store erhvervsdomiciler og boliger på Christiansbro, spektakulære offentlige bygninger, som Det Kongelige Biblioteks tilbygning "Den sorte diamant" og Havneparken på Islands Brygge. Denne udvikling gav anledning til debat og megen kritik af den måde, som herlighedsværdierne langs Københavns havn blev forvaltet på.

Hovedparten af det nye byggeri var samtidig til erhvervsformål. Københavns Kommune havde behov for at supplere boligmassen med tidssvarende boliger for at fastholde de unge familier i byen, bl.a. gennem opførelse af flere store boliger med god beliggenhed. I forbindelse med vedtagelsen af budgettet i 1999 besluttede et flertal af Borgerrepræsentationens partier derfor, at København skulle udvikles som en alsidig boligby med plads til alle, der ønskede at bo i byen. Der skulle skabes attraktive og alsidige nye kvarterer i byen – og der skulle være fokus på kvalitet i byggeriet. I forbindelse med behandlingen af Kommuneplanberetningen samme år besluttede Borgerrepræsentationen at: "... der skal udarbejdes en helhedsplan for Københavns havn, som fastholder havnens herlighedsværdier".

## **NY PLANLÆGNING FOR KØBENHAVNS HAVN**

Københavns Kommune et samarbejde med Københavns Havn A/S (nu By & Havn), det statslige ejendomsselskab Freja Ejendomme A/S, samt Miljø- og Energiministeriets Landsplanafdeling. Formålet var at opnå enighed om et sæt retningslinjer for omdannelsen af arealerne langs havneløbet, der ville være tilstrækkelige til at sikre en byomdannelse af høj kvalitet. "Kvalitsbyggeri" blev den røde tråd i de næste års samarbejde og udvikling af et plangrundlag for byomdannelsen.

Samarbejdet resulterede i udpegning af 3 fokusområder, hvor byomdannelsen stod først for: Nordhavnen, Inderhavnen og Sydhavnen.



Der blev herefter udviklet ideoplæg for de tre områder:

- Den hollandske tegnestue Soeters Van Eldonk Ponec architecten tog sig af Sydhavnen med fokus på at skabe et blandet byområde med vægt på boliger og med en markant bygningsfacade mod eksisterende og mulige nye vandflader.
- Henning Larsens Tegnestue udarbejdede et volumenstudie for Inderhavnen, som dækker havneløbet fra Kastellet til Knippelsbro. Formålet var at vurdere, hvor store bygningsanlæg med kulturelt indhold, der kunne placeres i denne del af havnen.
- Den hollandske tegnestue WEST 8 med Adrian Geuze arbejdede med Nordhavnen fra kastellet til Nordbassinet med fokus på at skabe et avanceret boligkvarter med maritime herlighedsværdier.

Ideoplæggene blev præsenteret på workshops på Københavns Rådhus i juni 2000 og herefter for offentligheden på en stor udstilling om "Arv og Vision" på arkitektskolen i Meldahls Smedje på Holmen. Københavns Kommunes Økonomiudvalg og Bygge- og Teknikudvalg besluttede sideløbende på et fælles møde, at ideoplæggene skulle indarbejdes som retningslinjer i den igangværende kommuneplanrevision. Samtidig skulle oplæggene konkretiseres med hensyn til finansiering, infrastruktur, institutionsdækning og social balance. Herefter var der lagt op til næste fase i udviklingen af kvalitetsbyggeri i Københavns havn.

### **HELHEDSPLAN FOR SYDHAVNEN**

Sydhavnen dækker området fra Fisketorvs-komplekset mod nord og ned til Sjællandsbroen mod syd. Sydhavnen er skabt ved store opfyldninger i 1900-tallet. Området har tidligere spillet en vigtig rolle for København som erhvervshavn og industriområde. Den sydlige del af Teglholmen blev allerede i midten af 1990'erne omdannet til et attraktivt område for firmadomiciler indenfor bl.a. IT.

I slutningen af 90'erne udarbejdede Teknik- og Miljøforvaltningen et forslag til lokalplan for det daværende industri- og havneområde omkring "Teglværkshavnen", hvor der blev skabt mulighed for en omdannelse af området til "et attraktivt, integreret byområde, der udnytter beliggenheden ved havnen". Borgerrepræsentationen vedtog lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen" i 1999. Der var derfor allerede så småt gang i omdannelsen af området, da Sydhavnen kom i spil i det brede samarbejde om havneplanlægningen.

Grundideen i helhedsplanen fra Soeters Van Eldonk Ponec architecten var at skabe en ny boligtypologi "Havneboligen" med fokus på nærheden til vand. Denne typologi skulle fungere som alternativ til forstædernes "Havebolig", som havde nærheden til grønne arealer. Samtidig lagde tegnestuen stor vægt på at skabe gårdmiljøer, der kunne supplere kvaliteten af de enkelte boliger.

"Det interessante her er, at vi for første gang siden opførelsen af Christianshavn byggede en ny kanalby. Soeters kom med sin viden fra havneomdannelse i Amsterdam. Han gik efter "Den københavnske karré på vand". Det var lige præcis, hvad vi fik.", vurderer den daværende stadsarkitekt Jan Christiansen.

I 2002 hyrede Københavns Kommune og Københavns Havn A/S den hollandske tegnestue til at viderebe-



arbejde deres oplæg fra 2000. Samarbejdet fortsatte frem til 2003, hvor lokalplanforslaget for Sluseholmen forelå til politisk vedtagelse. Sjoerd Soeters fortsatte efterfølgende som supervisor i workshops med de tegnestuer, der skulle udvikle facaderne i 6 af de 8 karréer i bebyggelsesplanen.

Chefarkitekt Sjoerd Soeters beskriver principperne for udvikling af bebyggelsesplanen for Sluseholmen således:

**“I believe that you should always start the development of an area by thinking the public space. Public space is about interactions between people here and people in the buildings – and vice versa. I always start the process from an angle of the public space; and then define the buildings to make public space. That is the big contrast with the traditional modern thinking in Denmark. Danish architects like architectural sculptures, but the architectural sculptures are the enemy of public well feeling in public spaces.**

**If you shrink the buildings, they become solos – buildings of their own. If you shrink the public space; you get foot prints of buildings. If you imagine buildings as black marks on a white sheet,**



Chefarkitekt Sjoerd Soeter

**modern planning shows very little black dots on a big white sheet. The traditional city, where the public space is the main thing, shows very little white, but much foot prints of buildings. So instead of making 30 % of buildings, and 70 % of public or non-public space, we make 70 % of buildings and 30 % of public space. The canals in Sluseholmen help enormously in shrinking the public space. Therefore, the possibility of contact is enlarged by that effect.**

**We planted most of the building with the foot in the water, which means they cannot be addressed from the front. That’s why we decided it might be a good idea to reach the buildings from the courtyard. So these courtyards are like semi public or semi private spaces, they serve as common halls for the people who live there. It is a different space than the one on the streets. It is public, but not completely public; you sense that you are in someone’s yard.”**



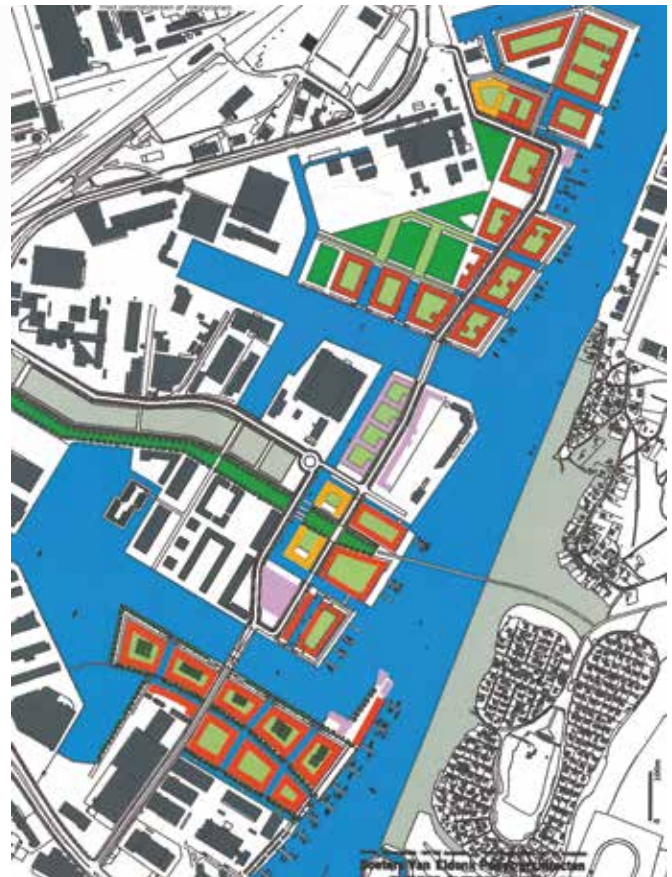
### VIDEREUDVIKLING AF HELHEDSPLANEN

Udviklingen af de efterfølgende etaper i helhedsplanen for Sydhavnen fortsatte i et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen, Københavns Havn A/S, Sjoerd Soeters, tegnestuen Arkitema, Henning Larsens Tegnesteue m.fl. Dette arbejde resulterede i vedtagelsen af et tillæg 3 til lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen" i 2009. Det blev grundlaget for at omdanne det tilstødende område syd for Sluseholmen som en naturlig fortsættelse af Sluseholmen, samt den østlige del af Teglholmen ud mod havneløbet. Senere kom Havneholmen og efterfølgende plangrundlaget for omdannelsen af Enghave Brygge. Soeters stærke idé om kanalbyen har dannet grundlag for videreudviklingen helhedsplanen af Sydhavnen.

Ideoplæg 2000



Helhedsplan 2002





### Status for omdannelsen 2012

SORTE BYGNINGER = OPFØRTE BYGNINGER  
GRÅ BYGNINGER = MULIGGJORT BYGGERI



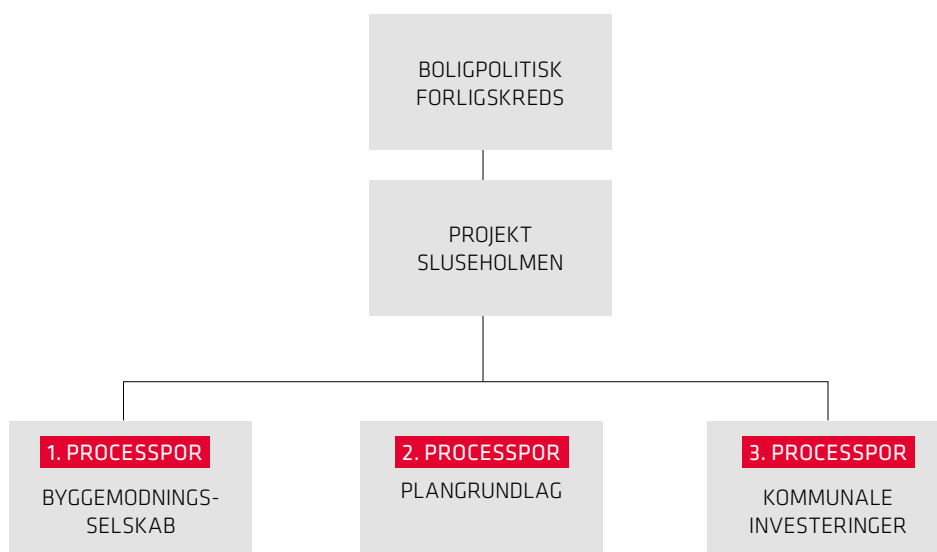


### PROCESSEN FOR UDVIKLING AF SLUSEHOLMEN

Udviklingen af Sluseholmen skete i tæt samarbejde mellem Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og Københavns Havn A/S og senere i et bredt samarbejde med de øvrige involverede forvaltninger og interesserede developere. Kommunen ønskede som udgangspunkt at påvirke både processen, indholdet og kvaliteten af omdannelsen. Der blev derfor defineret tre processpor: Etablering af et byggemodningsselskab, udvikling af et plangrundlag, samt tilvejebringelse af den nødvendige kommunale service. Politisk blev ansvaret lagt i en daværende boligpolitisk forligskreds, og på administrativt niveau i en boligpolitisk koordinationsgruppe.

Udgangspunktet for alle tre spor var Soeters ideoplæg til helhedsplan. Plangrundlaget og retningslinjerne for arkitektonisk kvalitet blev udviklet i workshops, hvor ideer blev testet i en åben, dialogpræget proces med alle interessenter rundt om bordet. Det gav en platform for tværfaglig udvikling. Ulempen var, at de mange workshops med tiden blev så store deltagermæssigt, at det påvirkede diskussions- og vidensniveauet. Alligevel vurderer de medvirkende, at workshops har været afgørende for udviklingen af Sluseholmens mangeartede kvaliteter.

Tidligere havde man stort set kun udarbejdet lokalplaner for én karré ad gangen – ikke for hele bykvarterer. En planlægger nævner, at det var første gang, der reelt var proces i planlægningen, og at kommunens forskellige enheder for alvor arbejdede sammen helt fra starten af et projekt. Det betød, at alle deltagerne fik et godt overblik over hele området og forstod formålet, når man drøftede dogmeregler, variation i arkitekturen eller trafikspørgsmål. I sidste ende betød det, at planerne blev forankret og fik opbakning fra alle kanter, hvilket også fremmede planlægningen.







”Vi skabte reelt set ambassadører i alle forvaltninger med denne proces og sikrede hermed en forholdsvis ukompliceret politisk behandling af lokalplanforslaget” vurderer en af deltagerne.

### **1. PROCESSPOR BYGGEMODNINGSSKABET SLUSEHOLMEN P/S**

I en hensigtserklæring om etableringen af byggemodningsselskabet var det forudsat, at selskabet skulle erhverve, byggemodne og videresælge samtlige arealer, ejet af Københavns Havn A/S på Sluseholmen. Selskabsskabelsen gjorde derfor indirekte Københavns Kommune til grundejer i området og åbnede muligheder for at sikre kvaliteten af omdannelsen, samt mulighed for at stille eksempelvis yderligere miljøkrav i forbindelse med grundsalget. Selskabets opgave var at forestå oprensning og byggemodning, videresælge arealerne på nærmere anførte vilkår, arbejde for at reducere byggeomkostningerne i byggesystem og indstille, om selskabet skulle fortsætte i øvrige Sydhavn. Der skulle opnås enstemmighed om alle væsentlige beslutninger.

Selskabet skulle håndtere den udfordring, det var at få skubbet omdannelsen af Sydhavnen i gang. Der var ingen investorer, der troede på nyt boligbyggeri på Sluseholmen. ”Det var et lavstatusområde på den side af Sydhavnsgade. Der boede man altså ikke. Det var frk. Smilla’s fornemmelse for Sydhavnen”, erindrer en af medarbejderne fra Københavns Havn A/S. Og nu havde kommunen et ønske om, at der over en årrække skulle bygges godt 5000 boliger i området.

Københavns Kommune stiftede et byggemodningsselskab sammen med Københavns Havn A/S i august 2003. Baggrunden for stiftelsen blev formuleret som et fælles ønske om at medvirke til omdannelsen af Sydhavnen således,

- ➔ at der skabes et nyt boligområde med integreret bolig og erhverv,
- ➔ at boligerne opføres med sigte på en bred beboersammensætning med blandede ejerformer til en rimelig pris
- ➔ at nybyggeriet i Sydhavnen opføres med vægt på miljøorientering og høj arkitektonisk kvalitet

Selskabet skulle håndtere den udfordring, det var, at sætte gang i omdannelsesprocessen og sikre, at Københavns Kommune og Københavns Havn A/S delte den økonomiske risiko. Samtidigt sendte det et klart signal til investorer om ansvar for fremdrift i processen og at helhedsplanen for Sydhavnen ville danne grundlag for planlægningen fremover. Det var en helt afgørende besked, for isoleret set gav det ikke mening for developerne at udvikle Sluseholmen uden garanti for, at de næste etaper af helhedsplanen fulgte efter, så der blev skabt et sammenhængende byområde på sigt.

Med udgangspunkt i tidligere erfaringer fra udviklingen af Prøvestenen i Københavns havn blev byggemodningsselskabet stiftet som et kommanditaktieselskab, hvor hver part indskød 10. mio. kr. som aktiekapital og 40 mio. kr. som ansvarlig lånekapital.



Ved godkendelsen af selskabskonstruktionen lagde Indenrigsministeriet vægt på, at kommunens deltagelse ikke måtte ske med det formål at tjene penge. Kommunens hovedbegrundelse var da også at sikre igangsættelsen af en byomdannelse, som kunne skabe nye arealer til boliger og serviceerhverv.

I bestyrelsen sad i starten to embedsmænd fra Kommunen og to fra Havnen og direktøren var også fra Havnen. Først senere i processen kom politikere ind i bestyrelsesarbejdet.

Parallelt med etableringen af Byggemodningsselskabet Sluseholmen P/S forhandlede Københavns Havn A/S efter aftale med potentielle investorer. Det drejede sig om JM Danmark, Sjælsø Gruppen og Nordicom. Investorerne og deres samarbejdspartner tegnestuen Arkitema og Grønning Arkitekter blev derfor tidligt inddraget i udviklingen af grundlaget for Sluseholmen. Selskabet indgik en betinget købsaftale med investorerne i efteråret 2003. Heri indgik bl.a.:

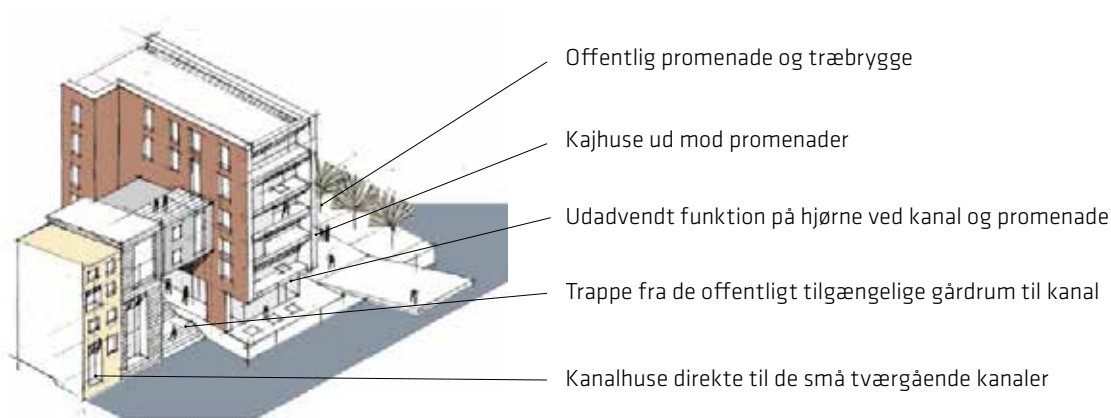
- Salg af boligøer og optioner på andre,
- Vilkår for byggemodning og forureningsoprensning
- Designmanualen og brug af arkitekten Sjoerd Soeters som supervisor
- Miljørigtigt byggeri, svarende til de kommunale byggerier på det tidspunkt.
- Udelukkende helårsboliger og boliger til en bred målgruppe.
- Betaling for div. infrastrukturarbejder – Sluseholmen og bro over Teglværksløbet.

I aftalerne med investorerne brugte man byggeri af omkring 150 almene boliger som isbryder for at få gang i det private boligbyggeri. Processen, projektet og konjunkturerne gjorde, at der kom gang i boligbyggeriet. Al- ligevel fastholdt kommunen, at der skulle bygges almene boliger for at sikre blandede ejerformer i området.'

Hertil kom, at kommunen lovede investorerne at etablere den offentlige service i form af en børneinstitution, som blev etableret i en af karréerne med det samme, en skole, som først åbner i 2013 og et havnebad, som blev etableret i 2011. Samtidig lovede kommunen, at der hurtigst muligt ville blive bygget en bro over Teglværksløbet. Finansieringen faldt først på plads i 2008 og broen stod færdig i 2011.

"Da der var opgangstid, var investorerne interesseret i at være med, og der var efterspørgsel efter steder at investere i – gerne hvor det kunne ske hurtigt, som eksempelvis på Sluseholmen", husker en af deltagerne i processen.

Politisk var der fuld opbakning til omdannelsen. Man drøftede de overordnede principper for omdannelsen i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen. Senere kom helhedsplanen, principper for byggemodningen, plangrundlag og etablering af et byggemodningsselskab. Byggemodningsselskabet "Sluseholmen" P/S afsluttede stort set sine aktiviteter efter ganske få år, men blev først likvideret i sommeren 2012.



Principper for udvikling af bebyggelsesplanen for Sluseholmen

## 2. PROCESSION LOKALPLAN FOR SLUSEHOLMEN

Det har været afgørende for lokalplanprocessen, at kommunen havde en aktiv rolle i udviklingen. Som en tidligere medarbejder fra Københavns Havn A/S udtrykker det: "Byggemodningsselskabet var både en fordeling af risikoen, men også et væsentligt element for at have styr på processen. Når begge parter har en hånd på kogepladen, så går det nemmere".

To af Teknik- og Miljøforvaltningens betroede medarbejdere kom til at trække en meget stor del af processen omkring udviklingen af helhedsplanen for Sydhavnen og omdannelsen af Sluseholmen. De fik en hovedaktie i områdets kvalitet og succes i dag.

I begyndelsen af 2002 blev Soeters idéoplæg bearbejdet på en række workshops i Amsterdam og København. Teknik- og Miljøforvaltningen havde især fokus på vandelementet, promenadelængden, højder og volumener. Det gav tydelige ændringer i bebyggelsesplanen.

Allerede tidligt i processen blev der i fællesskab udviklet en designmanual for Sluseholmen, som angav en række retningslinjer for arkitektonisk kvalitet. Målet var at skabe en stærk fælles identitet med bygningsmæssig variation. Designmanualen kom til at danne grundlag for dele af lokalplanens bestemmelser. Det tydelige koncept med høj arkitektonisk kvalitet, kanaler og karréer sikrede en bred forståelse blandt de involverede. Selv om udgravningen af kanalerne og kravene til kvaliteten indebar store investeringer fra developernes side, blev det accepteret, blandt andet fordi ambitionsniveauet var tydeligt og gennemgående for hele området. Investorerne vidste, hvad de gik ind til og vurderede, at der var et potentielt marked i denne type boliger, til trods for en beliggenhed i et område, hvor markedet ikke efterspurgte boliger på det tidspunkt.



Planlæggerne opstillede en række temaer, der var bærende i udarbejdelsen af lokalplanforslaget:

- Bevaringsinteresser og indarbejdelse af de planer, der allerede forelå for området.
- Tilgangen og adgangen til vandet, dvs. at projektet skulle vise nye måder, hvorpå en eksisterende havn kunne omdannes til et blandet bolig- og erhvervsområde, der udnytter adgangen til vandet optimalt.
- Fordanskning og tilpasning af de hollandske forbilleder, øerne "Java" og "Borneo", til lokale forhold.
- Fastholdelse af den planlagte kvalitet i byggesagsbehandlingen med opfølgninger på byggepladsen.

Den tætte, forudgående dialog med investorerne gjorde udarbejdelsen af lokalplanforslaget til en effektiv og konstruktiv proces. Opgaven var at sikre den nødvendige balance mellem paragrafferne i den gældende lokalplan og de mere detaljerede tegninger i designmanualen. Investorerne følte sig trygge ved, at lokalplanens bestemmelser ikke var unødigt besværlige og svære at leve op til. Derfor forløb den politiske behandling af lokalplanforslaget nogenlunde gnidningsfrit og i juni 2003 vedtog Borgerrepræsentationen lokalplanen endeligt.

Resultatet blev en byggeretsgivende lokalplan i den nordlige del af planområdet til et blandet byområde med mulighed for boliger, erhverv og en bebyggelsesprocent på 150. Det nye bykvarter forventedes at kunne rumme godt 1100 familieegnedede boliger og i størrelsesordenen godt 1000 nye arbejdspladser ved fuld udbygning. Derudover var der en rammelokalplan for Louis Poulsen A/S's grund, der muliggjorde etablering af 450 boliger, godt 500 arbejdspladser samt publikumsorienterede erhverv i stueetagerne. Veje, broer og promenader skulle binde området sammen med resten af byen. Lokalplanen fastsatte rammer for en karrébebyggelse med stor variation og kanalmiljø. Der blev skabt mulighed for, at publikumsorienterede serviceerhverv, en børneinstitution, samt andre udadvendte funktioner kunne placeres i stueetagen langs Sluseholmen, Sluseholmskaj, Sluseløbet samt i karréhjørner. På spidsen mellem Sluseløbet og Teglværksløbet skulle der placeres en bygning, der med sin højde og arkitektur skulle fungere som et vartegn for området.

I efteråret 2003 var man klar til næste fase i projektets realisering og der blev valgt tegnestuer til at udvikle facaderne. For at sikre den arkitektoniske variation blev 6 ud af de 8 karréer udviklet i teams af op til 5 tegnestuer med Soeters og/eller Teknik- og Miljøforvaltningen som supervisor. Op mod en snes tegnestuer var involveret i den samlede proces. Resultatet blev præsenteret som en model af det samlede projekt i målestok 1:200, som blev præsenteret for politikerne og senere for borgerne på en udstilling.

I den efterfølgende byggesagsbehandling og tilsyn, måtte Teknik- og Miljøforvaltningen kæmpe for at fastholde kvaliteten og variationen i materialeholdningen. Den rationalisering, der altid opstår i byggefaser, måtte ikke få nævneværdig konsekvens for den kvalitet, der var aftalt i det tidligere forløb. Det blev en udfordring. For eksempel var den oprindeligt tænkte store variation i vinduesmaterialer og vinduestyper pludselig af økonomiske årsager erstattet af samme type i en af karréerne. I dialogen med entrepre-



nørerne måtte forvaltningen imødekomme rationalisering i et vist omfang, bestemt af realiteter og en accept af, at retningslinjerne var vejledende.

Forvaltningen har forsat dialog med beboerne på Sluseholmen. Det er vigtigt at indsamle erfaringer fra hverdagslivet, vejlede og være medvirkende til at finde nye løsninger til forbedringer af et byområde.

### 3. PROCESSPOR KOMMUNALE INVESTERINGER

Der var allerede i de indledende faser fokus på behov for kommunal service i det nye byområde på Sluseholmen. Det skete ud fra en erkendelse af, at et byområdes attraktivitet også er afhængig af, at den nødvendige kommunale service er til stede med den rette kvalitet på det rette tidspunkt. Der blev derfor iværksat en belysning af behovet for institutioner m.v., samt mulighederne for at koordinere udviklingen af plangrundlaget med den kommunale budgetproces. Projektet blev ledet af Økonomiforvaltningen.

Et af resultaterne blev beslutningen om at etablere en vuggestue på Sluseholmen og senere en folkeskole, da næste etape af helhedsplanens realisering blev aktuel på Teglholmen. Etableringen af skolen afventede, at der kom et tilstrækkeligt underlag af børn i lokalområdet. Det har resulteret i en erkendelse af, at det er en udfordring at få den kommunale budgetproces og konjunkturerne for nybyggeri til at spille sammen med realiseringen af byplanlægningen. ■



2001

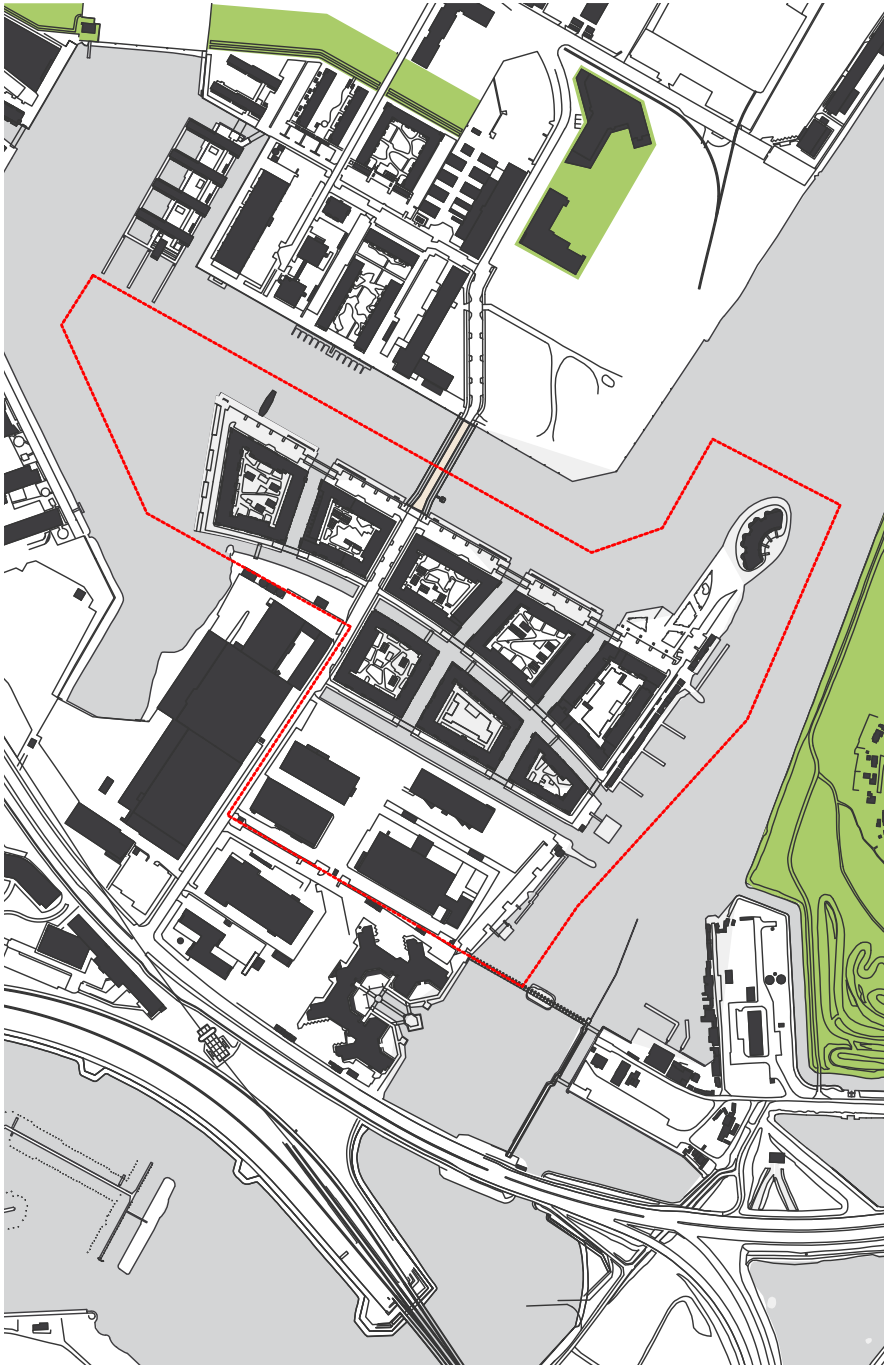


2011

SLUSEHOLMEN ↘



**KORT OM OMRÅDET**  
**SLUSEHOLMEN**



**FAKTA**

**GRUNDEJER:**  
**Københavns Havn A/S, senere**  
**Byggemodningsselskabet "Sluseholmen"**  
**P/S. Herefter diverse ejere**

**HELHEDSPLAN 2002**  
**Soeters van Eldonk Ponec architecten**

**DEVELOPERE**  
**JM Danmark, Sjælsøgruppen, Nordicom**

**BEBYGGELSESPLAN**  
**Soeters van Eldonk Ponec architecten,**  
**samt tegnestuen Arkitema og Gröning**  
**Arkitekter**

**FACADER**  
**En lang række danske og en enkelt**  
**udenlandske tegnestue**

**AREAL**  
**ca. 92.000 m<sup>2</sup> inkl. opfyldninger**

**PR. 1. JANUAR 2012:**  
**Antal boliger: 1310**  
**- heraf almene boliger: 144**

**Antal beboere: 2718**


**Antal beboede lejligheder: 1218**

**Antal arbejdspladser: 141** *(primært inden for*  
*handel og transport, samt erhvervs-service,*  
*og kommunal service)*

**Området er fuldt udbygget og efterhånden**  
**også næsten fuldt indflyttet i dag**






 **PLANMÆSSIGT UDGANGSPUNKT FOR OMDANNELSEN.** Revisionen af kommuneplanen, der blev vedtaget i slutningen af 2001, fulgte op på Den Boligpolitiske Strategiplan, som Borgerrepræsentationen havde vedtaget samme år. Det betød bl.a., at en stor del af de gamle erhvervs- og havneområder i Sydhavnen blev udpeget som fokusområde for et centralt beliggende boligbyggeri med store herlighedsværdier. Her blev der åbnet mulighed for at opføre familieboliger i et integreret og levende byområde sammen med serviceprægede erhverv, som var forenelig med boliganvendelsen. Det indebærer, at kommuneplanens rammer for Sydhavnen blev justeret i forbindelse med revisionen i 2001.

SYDHAVN pr. 1. januar						
	2012	2014	2016	2018	2020	2025
Estimeret antal beboere	5.394	6.613	8.244	9.769	11.397	15.776
Estimeret antal boliger	2.483	2.899	3.619	4.213	4.973	6.693
Estimeret nye arbejdspladser	0	1.075	2.150	3.300	4.450	7.175

SYDHAVN Forventet nybyggeri						
	2012-2014	2015-2017	2018-2020	2021-2025		
Antal boliger	461	980	1.049	1.720		
Erhvervsbyggeri (m <sup>2</sup> )	43.000	66.000	69.000	104.000		

Tabel fra Handlingsplan 2012 for byudviklingsområdet i Sydhavnen (Sluseholmen, Frederiks Kaj, Teglsøen, Enghave Brygge og Havneholmen).

 **GÆLDENDE KOMMUNEPLANLÆGNING.** Sluseholm-området er udlagt til et C2-område som kan anvendes til boliger og serviceerhverv. Den maksimale bebyggelsesprocent er fastsat til 150. Fordelingen mellem bolig- og erhvervsbyggeriet i området er mindst 70 % boliger og højst 30 % erhverv. Der skal udpeges 3.000 m<sup>2</sup> i stueetager, som kan anvendes til publikumsorienterede servicefaciliteter, samt til offentlige og kulturelle formål.

Langs Teglværksløbet kan der bygges op til 7 etager, samt et højhus med en maksimal højde på 60 m, såfremt det er miljømæssigt forsvarligt. Bebyggelsen skal overvejende placeres langs et fastlagt kanalsystem med størrelsesordenen 15.000 m<sup>2</sup> vandarealer. Der kan opfyldes op til 6.500 m<sup>2</sup> i området.

Mindst 80 % af parkeringspladserne skal placeres i underjordiske anlæg eller i konstruktion. Der udlægges et lokalt centerområde, hvor det samlede bruttoareal til butikformål ikke må overstige 2.000 m<sup>2</sup>.

Området indgår et særligt byomdannelsesområde for Sydhavnen efter planlovens § 11. Her er der mulighed for at bringe særlige værktøjer i spil for at fremme omdannelsen. Eksempelvis oprettelse af grundejerforeninger. Værktøjerne udmøntes i forbindelse med udarbejdelse af en lokalplan for området. Sluseholm-området kan udbygges i første del af planperioden i henhold til kommuneplanens rækkefølgeplan.



## LOKALPLAN NR. 310 MED TILLÆG 2 FRA 2004

Lokalplanen bygger videre på lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen" fra 1999 med tillæg 1, der muliggør en boligø. Tillæg 2 udgør det planmæssige grundlag for en udbygning af den nordlige del af Sluseholmen med en større andel boliger og større tæthed end forudsat i lokalplan nr. 310.

**FORMÅL:** At muliggøre omdannelsen af den nordlige del af Sluseholmen til helårsboliger og serviceerhverv med en betydeligt større andel af boliger og større tæthed end forudsat i lokalplan nr. 310. Der lægges vægt på, at alle boliger sikres kontakt med vandet. Der skal udvikles gårdrum, som er beskyttet mod vind. Der muliggøres serviceerhverv i større omfang, som bl.a. skal bidrage til at styrke bydelsgaden Sluseholmen. Der muliggøres placering af publikumsorienterede serviceerhverv m.v. i karrehjørner, hvor de kan bidrage til at skabe liv. Udadtil skal bebyggelsen markere sig med bygningsfronter i samspil med kaj- og vandarealer. Der muliggøres placering af en markant, høj bygning på molespidsen som vartegn. Der er fokus på oplevelsesrige gårdrum og harmoni i bebyggelsens fysiske og arkitektoniske udtryk.

**BEBYGGELSESPROCENT:** 150

**ETAGEAREAL:** samlet 135.000 m<sup>2</sup>

**FORDELING BOLIG/ERHVERV:** mindst 70 % og højest 30 % erhverv

**BOLIGSTØRRELSE:** Boligerne skal i gennemsnit være mindst 85 m<sup>2</sup> og ingen bolig må være mindre end 70m<sup>2</sup>. Indtil 10 % af boligerne kan dog indrettes som særlige boliger mindre end 70 m<sup>2</sup> til unge og ældre.

**Parkering:** Dækning på 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup>. Højst 20 % af parkeringsdækningen må indrettes på terræn beregnet for området under ét.

**Friareal:** 40 % af boligarealet, 10 % af erhvervsarealet og 100 % af etagearealet til børneinstitutioner.

**Publikumsorienterede formål:** Det samlede bruttoetageareal til butikksformål må ikke overstige 3000 m<sup>2</sup>. Indtil 2000 m<sup>2</sup> af disse må etableres i stueetagen med facade i bydelsgaden Sluseholmen. Bruttoetagearealet for den enkelte butik må her ikke overstige 1.500 m<sup>2</sup> for dagligvarebutikker og 500 m<sup>2</sup> for udvalgswarebutikker. Indtil 1000 m<sup>2</sup> af bruttoetagearealet må etableres i stueetagen i særligt markerede karréhjørner. Her må der ikke etableres enheder over 150 m<sup>2</sup>.

Lokalplanen har fokus på bebyggelsens sammenhæng med vand. Der er fastsat bestemmelser om vandarealer, der skal opfyldes og landarealer, der skal udgraves, samt bestemmelser om bolværker, kajers udformning, etablering af træbrygger, anløbspladser, pontoner i kanaler, trappeanlæg til ophold mod vand m.v.



# STATUS FOR OMRÅDET

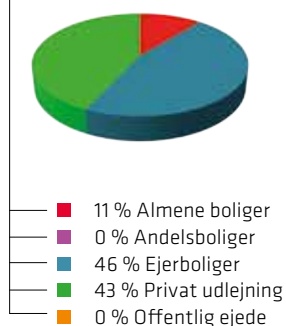
## GENNEMSNITLIG HUSTANDSSTØRRELSE

SLUSEHOLMEN: 2,22

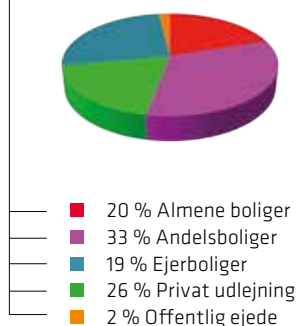
KØBENHAVN: 1,95

## EJERFORMER

SLUSEHOLMEN



HELE KØBENHAVN

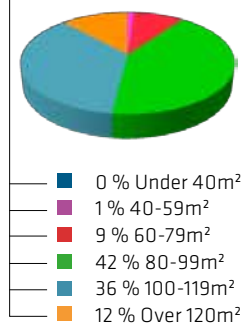


→ I forhold til København som helhed er almene boliger og andelsboliger kraftigt underrepræsenteret på Sluseholmen

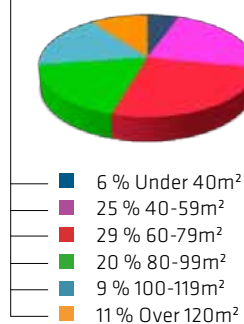
→ Andelen af almene boliger på Sluseholmen svarer til niveauet for nybyggeri opført siden 1.1.2000 – men er kun halvdelen af kommunegennemsnittet

## BOLIGSTØRRELSE

SLUSEHOLMEN



HELE KØBENHAVN



→ Boligerne på Sluseholmen er væsentlig større end gennem-snitligt i hele Københavns Kommune. Således er 40 % af boligerne i hele kommunen 80 m<sup>2</sup> eller derover, mens tallet er helt oppe på 90 % på Sluseholmen. Næsten af halvdelen af boligerne på Sluseholmen er endda over 100 m<sup>2</sup>.

→ Der er praktisk talt ingen boliger under 60 m<sup>2</sup> på Sluseholmen, mod knap 1/3 i byen som helhed.



## HUSSTANDSTYPER

SLUSEHOLMEN: 57 % ENLIGE/PAR UDEN BØRN, 31 % ENLIGE/PAR MED 1 BARN, 12 % ENLIGE/PAR MED 2 ELLER FLERE BØRN

KØBENHAVN: 66 % ENLIGE/PAR UDEN BØRN, 21 % ENLIGE/PAR MED 1 BARN, 13 % ENLIGE/PAR MED 2 ELLER FLERE BØRN

## GENNEMSNITLIG HUSTANDSINDKOMST PR. 1.1.2010

SLUSEHOLMEN: 534.000 KR.

KØBENHAVN: 338.000 KR.

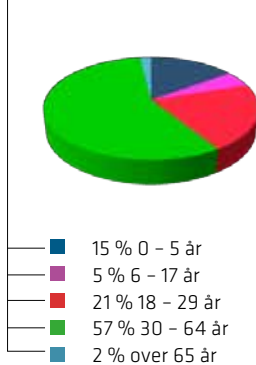
## HERKOMST

SLUSEHOLMEN: 81 % DANSK/9 % VESTLIG/10 % IKKE VESTLIG

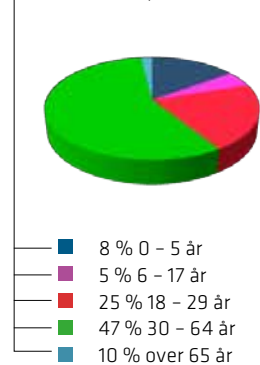
KØBENHAVN: 78 % DANSK/7 % VESTLIG/15 % IKKE VESTLIG

## ALDER

SLUSEHOLMEN



HELE KØBENHAVN

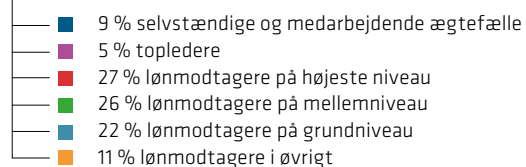


→ Der er flere små børn i alderen 0-5 år og flere erhvervsaktive fra 30-64 år på Sluseholmen end gennemsnitlig for København.

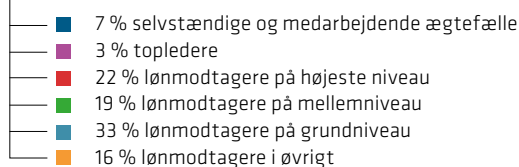


## BESKÆFTIGELSESMÆSSIG STATUS PR. 1.1.2010

SLUSEHOLMEN



HELE KØBENHAVN



## ARBEJDSMARKEDSTILKNYTNING PR. 1.1.2010

SLUSEHOLMEN: 83 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET

KØBENHAVN: 78 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET

## PENDLING PR. 1.1.2010

5,5 UD AF 10 HAR DERES ARBEJDE I KØBENHAVN. DET LIGGER UNDER GENNEMSNITTET FOR KØBENHAVN, HVOR 6,2 UD AF 10 HAR DERES ARBEJDE BYEN.

## GENNEMSNITLIGT ANTAL PERSONBILER PR. HUSSTAND PR. 1.1.2010

SLUSEHOLMEN: 0,69

KØBENHAVN: 0,39

# OMDANNELSESPROCESSEN

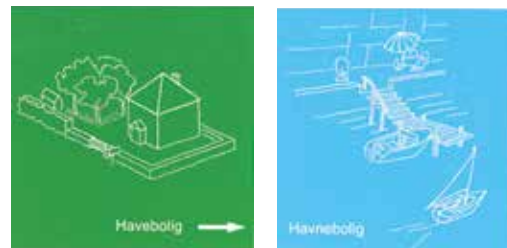
De første havneanlæg opstod allerede i 1870'erne med af bl.a. udskebningsmuligheder for tegl fra Frederiksholms Tegl- og Kalkværker ved det nuværende Tegholms-område. Udbygning som industrihavn tog for alvor fart efter år 1900 med udviklingen af et industrielt havneområde mellem godsbanen og Kalvebod Strand.  
(Foto: 1939)





**1 Borgerrepræsentationen vedtager et boligpolitisk 10-punktsprogram.** Målet er, at København får flere boliger af tidssvarende standard nær byens herlighedsværdier og en effektiv byfornyelse.

**3 Ideoplæg for Sydhavnen.** Den hollandske tegnestue Soeters van Eldonk Ponec architecten er inspireret af "Java-øen" i Amsterdam i deres oplæg til omdannelse. Ideen er at udvikle "Havneboligen" midt i storbyen, som alternativ til forstædernes "Havebolig". Helhedsplanen gennemspiller fire temaer: Karreen, vandfronten, kanalerne og boulevarden. Den karrestruktur, som kendes fra Christianshavn og Frederiksstaden er inspiration for bebyggelsesplanen. Der er udviklet en vandlabyrinth, som indeholder nye kanaler.



**5 Sydhavnen i Kommuneplan 2001.** Her ønsker kommunen opført attraktive familieboliger med nærhed til vand, en udbygning af trafikbetjeningen og ny servicestruktur. Der sættes herefter gang i en tværgående drøftelse af udbygningsplanerne i kommunen, hvor der kikkedes på de kommunaløkonomiske konsekvenser af byomdannelsen.

Borgerrepræsentationen vedtager også en boligpolitisk strategiplan, som konkretiserer 10-punktsprogrammet fra 1995. Politikerne ønsker at udvikle København som en by med attraktive og alsidige boligområder og gode boliger. Der sigtes i første omgang på op mod 5.000 nye boliger i Sydhavnen.

1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001

**2 Helhedsplan for havnen.** I forbindelse med diskussionen af kommuneplanberetningen beslutter Borgerrepræsentationen, at "Der skal udarbejdes en helhedsplan for Københavns havn, som fastholder havnens herlighedsværdier". Der indledes et samarbejde med Københavns Havn A/S, Miljø- og Energiministeriet og det statslige ejendomsselskab Freja A/S om nye retningslinjer for byggeri i havnen, som kan sikre en omdannelse af høj kvalitet. Der udpeges tre fokusområder: Nordhavnen, Inderhavnen og Sydhavnen.

**4 Offentlighed omkring havneomdannelsen.** Udstillingen "Arv og Vision" åbner i Meldahls Smedje på Holmen i august. Ideoplægget, sammen med et tilsvarende idéoplæg for Nordhavnen, udarbejdet af tegnestuen WEST 8 fra Rotterdam og volumenstudie for Inderhavnen, som er gennemført af Henning Larsens Tegnestue, bliver præsenteret. Oplæggene bliver udgangspunkt for revisionen af Københavns Kommuneplan i 2001.

**6 Helhedsoplæg udvikles.** Tegnestuen Soeters van Eldonk Ponec architecten engageres til at konkretisere deres idéoplæg. Arkitekt Sjoerd Soeters bliver rådgiver. Sjælsø Gruppen A/S, JM Danmark og Nordicom A/S er interesserede i at omdanne området og danner "Sluseholm-konsortiet". Tegnestuen Arkitema A/S og Gröning Arkitekter ansættes som konsulenter for konsortiet. Der afholdes workshops med deltagelse af forvaltninger, Sjælsøgruppen, Københavns Havn A/S og tegnestuerne.



**8 Designmanual.** Tegnestuen Arkitema udvikler i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen et sæt arkitektoniske retningslinjer for omdannelsen af Sluseholmen på baggrund af Sjoerd Soeters' anvisninger. Her uddybes de arkitektoniske retningslinjer for design af karréer, højder, facader, gesimsafslutninger, vinduer, materialer, tage, hjørnebygninger, offentlige rum, broer, gårdrum og funktioner. Designmanualen bliver et vigtigt element i udviklingen af områdets fysiske udformning.



**12 Facaderne udvikles.** Der gennemføres en række workshops under Soeters' supervision, hvor inviterede tegnstuer udvikler 6 af de 8 karréers arkitektonisk udtryk. Sideløbende udvikles helhedsplanen for Sydhavnen i et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen og Københavns Havn A/S. Soeters deltager i processen frem til 2005. Han vender tilbage for en kort bemærkning i 2007-2008.



2002

2003

2004

2005

2006

2007

**7 Grønt lys til fra politikerne.** I november forelægges en revideret helhedsplan for Sydhavnen, samt planredegørelse for Sluseholmen for politikerne. De nikker til at fortsætte omdannelsen på det fremlagte grundlag. I december tiltræder Økonomiudvalget en hensigtserklæring om at etablere et byggemodningselskab sammen med Københavns Havn A/S.

**9 Lokalplanforslag fremlægges.** Forslag til tillæg nr. 2 til eksisterende lokalplan nr. 310. Muliggør opførelse af op til 135.000 m<sup>2</sup> bolig og serviceareal på Sluseholmen. Den maksimale bebyggelsesprocent er 150. Der er især fokus på støj fra de eksisterende erhverv i området i de politiske drøftelser. Det afspejler de planmæssige udfordringer, der opstår ved omdannelse af tidligere erhvervsområder til nye bykvarterer.

**10 Byggemodningsselskabet Sluseholmen P/S stiftes.** Det består af Københavns Havn A/S og Københavns Kommune. Selskabet skal erhverve, bygge og sælge Sluseholm-området.

**11 Salgsaftale indgås.** Byggemodningsselskabet indgår salgsaftale med "Sluseholm-konsortiet".





**13** Nyt klubhus til Valby Bådeklub. Byggesagsbehandlingen tager fart og designmanualen står sin prøve i det kommende år. Byggeriet af de første karréer påbegyndes.



**16** Byplanprisen til Sluseholmen. Dansk Byplanlaboratorium præmierer området som et vellykket byggeri ved vandet.

**17** Vejbro mellem Tegholmen og Sluseholmen etableres. Havnebadet "Korallen" bygges i sommerens løb.



2008

2009

2010

2011

2012

2013

**15** Daginstitution etableres i området.

**14** Indflytning af ca. 1300 boliger. Området er fuldt udbygget.

**18** Byggemodningsselskabet Sluseholmen P/S likvideres.



ERFARINGER FRA PROCESSEN:

## KVALITET BETALER SIG

Man havde ikke fået den kvalitet i Sluseholmen, hvis der ikke havde været en kraftig styring fra designmanualniveauet og lokalplanen og helt ned til det enkelte byggeri. En kvalitet, som alle vel at mærke tjente penge på.

**Variationen i byggeriet** blev på et meget tidligt tidspunkt fastlagt som dogmeregler i en designmanual. Ingen vinduer måtte sidde over hinanden. Ingen huse måtte være lige høje. Ingen solitære huse – men "shoulder by shoulder". Målet var at udvikle et homogent bykvarter, der havde individuelle karakterer. En af planlæggerne fra Teknik- og Miljøforvaltningen lægger i sine refleksioner stor vægt på udarbejdelsen af de fælles retningslinjer for arkitektonisk kvalitet: "Designmanualen viste sig fordelagtig i forhold til lokalplanen, eftersom den ikke på samme måde var juridisk bindende. Det vil sige, at kommunens planlæggere ikke skulle lave en dispensation, og gennem et større administrativt arbejde, hver gang noget kom i konflikt med manualen. Idéen med den juridiske sammensætning, hvor designmanualen var bundet op på købskontrakterne, var god, fordi det kan være kompliceret at skrive sig til god arkitektur. Man kan lave nogle rammer og nogle inspirerende dogmer for kvalitetsarkitektur, og så må man foretage kvalitative vurderinger, når noget bryder med reglerne."

Og planlæggerne afveg gerne fra designmanualen, så længe de så en god idé i det. De oplevede dog forhandlingsmæssige udfordringer i forhold til developerne, som var positivt stillede overfor ønsket om arkitektonisk variation, men fristet af tilbud på eksempelvis standardiserede vinduer.

En af intentionerne var at udvikle boligbyggeriet som et præfabrikeret byggesystem, hvor variationen blev skabt i udformningen af facaderne. Det skulle reducere byggeomkostningerne. Det havde man gode erfaringer med i fra omdan-

nelsen af tilsvarende havneområder i Amsterdam. Det viste sig uhyre vanskeligt og prisen blev derefter. Samtidig blev fremgangsmåden mødt med skepsis blandt de danske tegnestuer, der ikke så sig i rollen som facadearkitekter. Det gav den daværende stadsarkitekt lidt sommerfugle i maven. 6 ud af 8 karréer blev udviklet i teams med flere tegnestuer. Og resultatet blev en succes.

Det unikke miljø omkring Valby Bådeklub har spillet en stor rolle i forhold til områdets udvikling. Bådeskurene lå der, inden omdannelsesprocessen gik i gang. Teknik- og Miljøforvaltningen var af den opfattelse, at miljøet var udtryk for noget af det byliv, som man gerne ville have i området. Derfor var det vigtigt at bevare. Trods stor skepsis fra mange sider, blev det et væsentligt aktiv i området. Siden tog næsten alle parter ejerskab til dem.

I planlægningen blev der blandt andet gjort plads til udadvendte funktioner i udvalgte hjørnelejligheder i stueetagen. Det betyder konkret, at der er højere til loftet i lejlighederne, og at de er beklædt med store glasfacader mod gaderne og kanalerne. Developerne var imod kravet, da det fordyrede byggesystemet. De var dog tilfredse med, at der blev givet mulighed for fleksibilitet i anvendelsen. Det var Teknik- og Miljøforvaltningens opfattelse, at muligheden for at etablere butikker og småerhverv i hjørnelejlighederne ville sikre en vis fleksibilitet i anvendelsen og dermed fremtidssikre områdets attraktion. Flexibilitet blev betragtet som en form for bæredygtighed. ■



”Hvis der er tilpas attraktivitet,  
så vil markedet betale en tilpas  
høj pris, hvis der er efterspørgsel.  
Kvalitet betaler sig.”





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

## FRA TRAFIK TIL TRANSPORT

Trafik indgik som en del af byudviklingsprocessen i den indledende fase og blev diskuteret tværfagligt. Trafikløsninger blev integreret i bybygning på Sluseholmen. Den kollektive trafikbetjening fik ikke nok fokus.

**Det nye ved udviklingen** af Sluseholmen var, at trafikplanlæggerne blev inddraget, allerede da de første overvejelser om det planmæssige koncept for Sluseholmen kom på bordet. Det betød, at de hidtidige kommunale krav til udformning af veje, tilgængelighed og integration af trafikformer blev udfordret. Nu blev der stillet spørgsmål ved, om man kunne gøre det anderledes? Udgangspunktet for trafikplanlæggernes overvejelser blev i stedet: Hvad skal/kan der ske i de rum, der ligger mellem husene? Hvad ville der ske, hvis man lod gående, cyklister og bilister bruge det samme net på samme tid?

Trafik blev til transport. Og husbygning blev til bybygning. Soeters henviste til hollandske eksempler, hvor integration af trafikformer fungerede. "Jeg tror, at trafikplanlæggerne har godt af at se, hvordan tingene fungerer i en sammenhæng. Tænk bare på Amsterdams kanalgader. Her kører bilerne på de gående og cyklisternes præmisser. Hvis man blander trafikanter, er der liv", pointerer en af planlæggerne. Det voldte også lidt problemer at få politiet med på nye tanker om blanding af trafikarter. De mente som udgangspunkt, at det var farligt. Men med henvisning til Middelalderbyen i København, hvor alle trafikformer også er blandet, nåede man til enighed. Det afgørende for at systemet ville fungere var, at vejene blev

indrettet, så bilisterne instinktivt kunne forstå, hvad der foregår via selvforklarende indretningselementer. Ikke kun gennem skiltning, men ved at give plads til det, man egentlig vil have. Argumentet var, at hvis man gør en vej bred og åben, inviterer den til at køre hurtigt. Hvis man gør den snoet eller møblerer den med gadeinventar, er de hårde trafikanter mere opmærksomme og kører langsommere. Byliv og mennesker kunne også gøre gaderne mindre nøgne og ville reducere hastigheden, ligesom i Middelalderbyen.

Miljøministeriet havde i drøftelserne af havneomdannelsen i København i slutningen af 90'erne gjort opmærksom på, at godsbanearealet og ringvejen ville danne en barriere til den eksisterende by i Sydhavnen. Sluseholmen lå ikke stationsnært, men kommunen var af den opfattelse, at en ny station på jernbanen til Kastrup, som det havde fremgået af kommuneplanen i 90'erne og en busbetjening af området ville være et godt udgangspunkt. "Den kollektive trafikbetjening var nok ikke tilstrækkeligt belyst i planprocessen. Vi satsede på at bygge så stort et volumen, at det kunne danne underlag for en station på jernbanen til Kastrup. Den station kommer nok aldrig. Vi troede ikke på en ny metrolinje på det tidspunkt", erkender en dengang ledende medarbejder i Økonomiforvaltningen. ■



”Vi har vejloven, som siger, at der skal være tilgængelighed”





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

## INFRASTRUKTUREN – HVEM BETALER?

Det har været afgørende for bydelen, at broen til Teglholmen blev etableret. Det tog 10 år at nå så langt. Broen blev først taget i brug i 2011.

**Da Borgerrepræsentationen vedtog** den oprindelige lokalplan for området tilbage i 1999 var etableringen af en bro over Teglværksløbet en del af forudsætningerne for områdets udvikling.

Finansieringen blev delt mellem de kommende grundejere og kommunen og det blev formuleret således, at broens etablering var forudsætning for en ibrugtagningstilladelse til nyt byggeri. Det viste sig dog at være en upopulær konstruktion. Samtidig med lokalplanens vedtagelse besluttede Borgerrepræsentationen derfor, at Københavns Kommune skulle mellemfinansiere etableringen af broen, når der var indbetalt en vis andel af grundejernes medfinansiering.

Broen over Teglværksløbet var derfor fra starten skrevet ind i de købsaftaler, der blev indgået mellem byggemodningsselskabet "Sluseholmen" P/S og investorerne. Selvom den juridiske konstruktion for etablering og finansiering af broen lå imidlertid først klar i 2007, hvorefter Københavns Kommune anlagde og herefter overtog broen. Broen blev indviet i 2011 – i øvrigt alt for sent, mente en del af beboerne i området.

Umiddelbart kunne kommunen have bygget broen som kommunal infrastruktur fra starten og indkræve pengene i takt med at developerne fik byggetilladelse. Men kommunen havde ingen anlægsmidler på det tidspunkt.

Københavns Kommune havde også stillet i udsigt, at der ville blive bygget en ny folkeskole for de nye byområder i den næste etape af helhedsplanens realisering – nemlig på Teglholmen. Boligbyggeriet dæmpedes imidlertid kraftigt efter 2007 og skolebyggeriet afventede et tilstrækkeligt befolkningstal i området som grundlag for at opføre skolen. Skolebyggeriet er derfor blevet udskudt år efter år. Men nu er den på vej. Det viser, hvor svært det reelt er, at få kommunens planlægnings- og budgetprocesser til at spille effektivt sammen.

Det var oprindeligt meningen, at byggemodningsselskabet skulle have stået for oprensning af jorden, udgravning af kanaler, samt anlæg af veje og broer. Det viste sig imidlertid mere rentabelt at lade de enkelte investorer stå for disse arbejder successivt med byggeriet, således at der f.eks. først blev gravet kanaler, da byggeriet stod færdigt og al anden byggekørsel var ude. ■



”Projekter af denne art har det bedst,  
når konjunkturerne er med os”





# MED INVESTORENS OG TEGNESTUENS ØJNE

Investorerne mener, at projektet havde en helt særlig ånd, formentlig fordi alle havde samme mål – selvfølgelig med sædvanlige diskussioner om tekniske løsninger, arealanvendelse og parkering.

JM Danmark, Sjælsø Gruppen og Nordicom indgik i efteråret 2003 en betinget købsaftale med Byggemodningselskab "Sluseholmen". De tre investorer hyrede tegnestuen Arkitema Architects og Gröning Arkitekter til at styre udviklingsprocessen i samarbejde med kommunen og Københavns Havn A/S.

Da projektet startede, var området en flad forurenede mark, og boligmarkedet var ikke rigtig kommet i gang. De personer, der investerede i grundene, var meget forsigtige, og tænkte, at det blev enormt svært at sælge boliger derude. Derfor gjorde investorerne de involverede tegnestuer klart, at det skulle være rationelt og meget prisbilligt byggeri. Efterhånden som de første karréer blev færdige og salgspriserne steg, blev tøjlerne løsnet. Kvaliteten af byggeriet blev hævet fra starten af projektet mod slutningen. Arkitekterne kunne have arbejdet mere med detaljerne, men ingen kunne forudse, at det blev en stor succes.

I forhold til de involverede arkitekters engagement, var der en tendens til, at desto yngre tegnestuen var, desto mere engagerede den sig i arbejdet med facaderne. De yngre og mindre etablerede tegnestuer med færre erfaringer, så her deres chance for at være en del af et stort projekt, og at kunne promovere deres tegnestue på denne måde. Derfor eksperimenterede de og lagde meget energi i arbejdet, hvilket man kan se på deres facader i dag. Generelt var forventningsafstemningen og dialogen afgørende for udarbejdelsen af facaderne. Hvis arkitekterne, stadsarkitekten og

Soeters havde drøftet rammerne endnu bedre fra starten, ville processen med facaderne og resultatet have nået et højere niveau.

En af investorerne mener, at kommunen ofte kræver for meget af arealerne. Altså, at der skal være noget, der ikke er efterspørgsel efter. "Det er dog fremmende, når kommunen indarbejder fleksibilitet i planerne." Eksempelvis at stueetagen skal være udformet fysisk, så den senere kan bruges til erhverv eller butikker, når markedet efterspørger det, uden at der stilles rigide krav til anvendelsen. "Det er hverken rimeligt overfor beboere eller grundejer, at gå i 10 år og se på tomme butikker eller noget der ikke fungerer." I forhold til udadvendte funktioner er det helt centralt, at området skal være let tilgængeligt med enten kollektiv eller privat transport, da de færreste kan leve af lokalområdet. Udefrakommende betyder meget for butikker og caféer.

I forhold til parkering mener en af investorerne, at det er bedre at bygge parkeringshuse frem for parkering i konstruktion. P-huse er lettere at finde for udefrakommende, og de er mindre klaustrofobiske. Det var ærgerligt, at der blev brugt så mange økonomiske ressourcer på P-kældrene i Sluseholmen, de hævdede parkeringskældre under gårdrummene begrænser også designmulighederne i gårdene. Hvis man laver et P-hus, kan man gøre det for det halve, hvilket både beboere, gæster og erhvervsdrivende ville sætte pris på. Det betyder dog, at man skal gå længere mellem huset og bilen."





”Det er utænkeligt, at komme frem til Sluseholmens endelige resultat, hvis der kun var én tegnestue indblandet.”





## MED NUTIDENS EKSPERTØJNE

Ekspertene betegner Sluseholmen som noget af det mest vellykkede nyere byudvikling i København, men noterede sig gårdrummenes manglende intimitet og funderede over, om designmanualens potentialer var tilstrækkeligt udfoldede i karréernes arkitektoniske udtryk.

### ARKITEKT RUNE BOSERUP JACOBSEN, COBE

”Det er lykkedes rigtig godt, at skabe en klar identitet for området med kanalerne og de meget varierede facader. Det gør, at det er et meget genkendeligt sted og at beboerne kan identificere sig med området. Der er også et højt arkitektonisk kvalitetsniveau, og det oplever man som besøgende. Det med, at der er det samme bag facaderne, er egentlig lidt underordnet i forhold til, hvordan man oplever området. Det er noget, man skal have fortalt for at vide det. Det er ikke noget, man vil sætte fingeren på som besøgende.

I forhold til de offentlige rum kan man fornemme, at der har været mere fokus på regler for byggeriet, end på byrummene. Man skal ikke fornede tanken om byggeri, men vide, at bygninger spiller sammen med det offentlige rum og bymiljøet. Altså at byen giver noget tilbage til byrummet, og især også omvendt.

Omkring anvendelsen synes jeg, at det er virkelig rart, at man kan blive overrasket over, at badeskurene stadig findes derude. Det er en reel kontrast i både anvendelse og klientel. Det er også noget, der har været der før, som møder noget nyt. Hvis der er noget, der kan give en karakter, så skal det prioriteres – også i andre byområder.”

### KONSULENT MATS OLSSON, Urban Development Strategies, Malmø

”Byplanlægning handler om at styre og moderere markedskræfterne. Når man vil have kvalitetsbyggeri, skal der stilles krav. Ingen bygherrer har større ambitioner end at bygge til en pris, der gør, at projektet bliver solgt og at kvaliteten ikke er så dårlig, at de er ude af markedet. Det er vigtigt, at kommunen har kontakt med markedet, men samtidig er opmærksom på, hvilke instrumenter, der er til rådighed til at få mere gennemført end det, der ligger i markedet. Og så skal kommunen øve sig på at bruge disse instrumenter aktivt. Derfor er jeg meget interesseret i processen. For mig er det altid vigtigt hvad resultatet blev. Jeg synes, der er god

”Det er ret fantastisk, at husene står direkte ned i vandet. Det er noget, man ikke finder andre steder, selvom det måske kan være lidt brutalt. Hvor kan man ellers få et hus, hvor man kan hoppe direkte ned i sin kajak – eller svømme hen til naboen?”





overensstemmelse og sammenhæng mellem masterplanen, designmanualen og lokalplanen. Når jeg går rundt her ude, så ser jeg et godt resultat, men jeg ser også mange elementer og detaljer, som kunne være væsentligt bedre.

Der er mange eksempler på, at retningslinjerne i designmanualen ikke er fulgt. Har det givet et bedre resultat at fravige retningslinjerne? Det synes jeg ikke umiddelbart. Jeg får den fornemmelse, at kommunen har været for bløde i forhandlingerne med bygherrerne her på Sluseholmen. Kommunen har magten og instrumenterne til at styre bygningernes fremtræden, men jeg tror ikke, den har udnyttet den til fulde. Jeg mener, at kommunen i højere grad skulle holde fast i kravene i designmanualen.

Det her med, at man hænger facaderne på som et tapet fungerer godt. Jeg har ikke noget imod den lidt postmodernistiske attitude, så længe resultatet er godt. Der er ingen ægte variation, den er konstrueret, med det er endt godt.

I forhold til detaljerne i planlægningen af gårdene, er det interessant, hvordan styringen var. Altså hvor planlæggerne lægger sine kræfter? Jeg tror, at der skal mest fokus i begge ender af skalaen: Der skal mest fokus på de overordnede strukturer, og i den anden ende, på detaljeniveauet. Hvis man ser på gårdmiljøerne ud fra den vinkel, synes jeg, at kræfterne har svigtet, da planlæggerne kom til gårdmiljøet. Der mangler omsorg og variation i gårdrummene og det er ærgerligt.”

#### **PROFESSOR JENS KVORNING, Kunstakademiets Arkitektskole**

”Der ligger et interessant paradoks i byskalaen. I øjeblikket ligger området jo enormt afskåret som en lille oase. Planen er, at det skal bindes sammen med resten af byen, men man kan forstille sig, at noget af områdets identitet ligger i, at man skal køre hen til det. Jeg tror, at man tager uskyldigheden lidt ud af området, når det kobles til byen. Det er interessant, hvad der sker, når man kobler bydele. Hvornår skal man lade være med at koble for meget, for at finde bydelenes kvaliteter? Det er klart, at området skal blive større, men hvordan og hvor meget, og hvordan bevarer man områdets unikke kvaliteter ved havnen?”

Variationen i facaderne er enormt vellykket, men den variation, der er lagt op til, når man træder indenfor i gårdene, skuffer kolossalt. Det burde være et mere intimt miljø, men det er præcis det modsatte. Man går ind i noget dybt mekanisk og noget repeterende. Hvis man skal være kritisk, så er alle dørpartier enormt banale. Der, hvor det burde blive rart, altså når man kommer hen til døren og griber fat i håndtaget, der er det de mest standardiserede materialer man kan få. Og når man går ind i gården, hvor der skulle være træer og behagelige materialer, som man kan røre og være ved, der bliver det den groveste beton i meget store bidder.”

”Det er afgørende i et presset marked, hvor der ikke er økonomi til at bygge dyrt, at overbevise og garantere for bygherrerne, at man stiller samme krav til alle, så hele området får en jævn kvalitet.”

”Kanalgaden har meget få fremspring eller fordybninger, hvor man kan stå og slikke solskin. Den har en fin takt, men den er relativt glat.”



# MED NUTIDENS PLANLÆGGERØJNE

Planlæggerne ser Sluseholmen som en rollemodel for Københavns øvrige nye bydele, men stiller blandt andet spørgsmål ved, hvor meget variation der egentlig er?

Generelt ser planlæggerne med positive øjne på området. Opdelingen af facaderne fungerer godt, og skalaen er behagelig. Planlæggerne stiller dog spørgsmål ved variationen. Hvis man ser bort fra facaderne og forestiller sig, at det hele var røde mursten, hvad er der så af variation? Det er vigtigt, at man også planlægger variation af andre ting. Altså andre lag, detaljer eller elementer. Eksempelvis i form af ind- og udrykninger, nicher, karnapper, små forhaver, installationer eller legeapparater. Når gaderummene er så store, som de er, kan de sagtens rumme det. Det vil samtidig tjene bylivet.

”Som det er nu, findes der ikke en central plads i eller i nærheden af Sluseholmen. Store pladser bliver ofte meget benyttet af familier, børn og unge. På et tidspunkt i livet får det stor betydning, hvor langt væk man skal, for eksempelvis at kunne spille bold. Det kan påvirke beboersammensætningen og flyttemønsteret. Gårdrummene er fine som legepladser for mindre børn og havnefronterne er gode, hvis man vil promenerer, men de kan ikke erstatte velfungerende boldbaner.”

”Det er rigtigt tænkt at indrette hjørnerne fysisk, så de kan anvendes til erhverv i fremtiden. Eksempelvis til noget publikumsorienteret, hvor de store glaspartier kan udnyttes. Man kan kritisere de store vinduesfacader nu, men når man ser på hvor, hvordan og hvor længe det har taget for de smarte caféer at etablere sig i resten af København, så er det godt tænkt af kommunen. Man har taget højde for, at området udvikler sig, og at der måske er andre behov og kvaliteter i bydelen om 15 år.”

Med hensyn til profilet i hovedgaden mener planlæggerne, at det er for smalt til at opnå et hovedgadepræg. Der er ikke plads til liv, caféborde, skilte, tøjstativer eller cykler. Den grundlæggende filosofi med at mindske arealet, så folk mødes, er god, men det giver problemer i netop denne gade. Der er ikke plads til at dyrke det fælles liv, til gengæld er vejen bred og lige. Desuden er der kun gjort plads til butikker på den ene side af vejen. Det, der præger en hovedgade er liv – på begge sider af vejen.



”Det kan også godt være velfungerende, selvom det er monofunktionelt. Det er dog ikke mantraet i København.”



**Gehl Architects har lavet en analyse af byliv og byrum på Sluseholmen i vinteren 2012 på baggrund af fodgængertællinger og interviews med beboere**





GEHL ARCHITECTS EVALUERER SLUSEHOLMEN ↘

## PLANEN

# NYT BYGGERI - ET AF DE FÅ GODE EKSEMPLER

Sluseholmen skiller sig ud fra andre luksus-lejlighedbebyggelses-projekter i havnen, ved at det har evnet at skabe en klar relation til vandet, det fungerer som et uformelt og folkeligt sted og har interessante og særegne rumligheder. Beboerne på Sluseholmen bedømmer deres nye kvarter højt på skalaen og Sluseholmen er blevet et internationalt eksempelprojekt på vellykket havneudvikling.

København har med Sluseholmen fået et særligt sted i havnen, med lokale kvaliteter og relation til store herlighedsværdier, som vand og udsyn, der er trukket ind i bebyggelsen på indlevende måder. Samtlige boliger indeholder kvaliteter og heri ligger grundlaget for god livskvalitet. Hovedgrebet med kanalerne er et stærkt identitetsskabende tema. "Nærhed til vand" opleves som Sluseholmens allerstørste attraktion og dens ikoniske karakter. 70% af de interviewede nævnte dette som hovedårsagen til at etablere sig i bebyggelsen og området tiltrækker aktive mennesker.

Området fremstår i dag, seks år efter de første beboere flyttede ind, som en smuk og iscenesat verden. Den visuelle variation fungerer godt og opleves interessant, og de lange kig med udsigt til naboens gård, vandet i det fjerne, den buede kanal - hvor man ikke ved helt hvad der venter en, er gode byrumsscenografiske oplevelser. Arkitektonisk og byrumsmæssigt møder karré-bebyggelsen havnerummet, Amagerfælled og kanalgader på en næsten ens måde. At variationen er over samme tema, over de samme materialer, farver, hus og lejlighedstypologier, flydebygger, gårdrum og kanalrum, gør at området opleves unikt i sin helhed, men ensartet lokalt. Dette forstærkes af at området er udviklet med en kort tidshorisont. Området opleves arealmæssigt som meget fint afbalanceret mellem vand, byrum og bebyggelse.

De rekreative områder som omgiver bebyggelsen og tilfører bebyggelsen meget af dens attraktive kontekst, bruges i stor

grad af beboerne. Mange beboere refererer til kajak, løb, gåture, hundeluftning, svømmetur osv. Koblingen til Amagerfælled og Nokken er velfungerende over Slusen, men forbindelserne mod syd, til Valby Parken, Kongens Enghave, Karens Minde Kulturhuset og boldbanerne er i dag meget ringe.

Bilejerskabet på Sluseholmen er 77% højere end i det øvrige København. I fremtiden vil området, med udviklingen af den øvrige kommunale plan for Sydhavnsområdet, blive en større del af byen end den er i dag. Den høje parkeringsnorm og manglende forbindelser til den resterende by har understøttet Sluseholmen som bilby. Sluseholmen byder i sig selv på gode gå- og cykelmiljøer, og Havnebussen, opkoblingen til Teglholmen og hyppige busser til centrum afhjælper dens isolerede placering, men der er lang vej til en god opkobling. Tryghedsmæssigt ligger bydelen lukket inde med zoner af industri, havneaktiviteter, stor infrastruktur og rekreative områder rundt om. Områder som på visse tider af døgnet eller for nogen brugergrupper resulterer i begrænset færdsel.

”

**Godt om dagen, men rigtig dårligt om natten. Hvis ikke umuligt. Min mand arbejder til sent og der er det rigtig dårligt". (Interview med beboer). Områdets afskårede beliggenhed skaber ikke invitationer ift. at øvrige københavnere besøger området. "Man skal kæmpe lidt for at komme her ud. (INTERVIEW MED BEBOER)**



Mange af de spurgte opfattede området som en midlertidig gennemfartsvej, de påpegede at der er mange som ønsker at blive i bebyggelsen, men at det ikke kan lade sig gøre da der er meget få store lejligheder. Der er kun 2% lejligheder over 4 værelser, mens 55% af lejlighederne er 3 værelses lejligheder. Områdets manglende udbud af større lejligheder skaber ikke en god grobund for at sociale strukturer udvikler sig og Sluseholmen formår ikke at skabe en fuld livscyklus. Områdets lejlighedstypologier begrænser muligheden for at blive boende hvis man f.eks. får to børn.



**Det er meget isoleret, folk taler ikke rigtigt sammen (respondenten synes dette er positivt). Naboerne skifter også hele tiden.** (INTERVIEW MED BEBOER)

At områdets fremtidige skole kun starter små klasser op, gør det yderligere uattraktivt for dem med ældre børn at etablere sig i området. Det gør at området i dag mangler de ældre børn,

tweens og teenagere. Området har 50% færre børn i gruppen 6-17 år end det øvrige København.

Sluseholmens tre hovedkomponenter, Karréholmene, Metropolis og Valby Bådklub, tilfører området interessant diversitet, men evner ikke at samspille. De er dårligt integrerede både arkitektonisk og byrumsmæssigt. Valby bådklub tilfører interessant friktion, mellem det poleret nybyggede og det gamle uregerlige, det eksklusive og det folkelige. Det er værdiskabende, fordi det tilfører autenticitet, skaber overraskelser, historie, og lidt 'skævhed'.

På visionær vis har man arbejdet fremtidssikret med hjørnerne, som kan rumme fremtidens potentialer, såsom atelier, kontorer, restauranter, gallerier m.m. Disse giver unikke muligheder for københavnernes til at bo og lede virksomhed i byen på anderledes måder. Der kan på sigt skabes aktiviteter som kan infiltrere boligplanen, skabe mere varieret liv i området og invitationer man kan udveksle med.



## BYRUM

# SMUKKE RUM TIL INDTAGELSE OG UDVIKLING

Strategien med at skabe arkitektonisk forskellighed ved at invitere mange forskellige arkitekter til at deltage i designudviklingen inkluderede ikke byrummene eller landskabsarkitekturen. Byrummene fremstår fra den samme skabelon, med samme design mind-set, og de fremstår i dag fortsat ferske og uindtagede. Byrummene er dog stilistisk smukke og giver dragende interne rumforløb og sekvenser, med flotte kig mod vandet og fælleden, de tilbyder ophold, udfoldelse og spadseretur langs vand. Byrummene etablerer ikke synergien som kunne være så vigtig for det sociale netværk og skabe udveksling og møder mellem beboerne.

Det naturlige mødested mangler, siger mange af beboerne, og henviser til det eftertragtede byrum som kan skabe mødepladser på tværs af bebyggelsen, aktive rum til fysisk udfoldelse, grønne rum, og rum, hvor de lidt større børn kunne mødes.

Den vestre havnepromenade har fin kontakt med vandet, ideelle solforhold, fin nedtråkning til vandet, gode siddemuligheder og fantastisk udsigt; her er potentialet udnyttet. Metropolis' udearealer scorer absolut lavest for hele området. De er ikke integreret i den øvrige promenade, opleves halvprivat og afvisende, mangler ophold og invitationer. Træ-bryggen rundt om foden er rumlig interessant, og kunne invitere til ophold og vandaktiviteter. Den nye hovedgade fremstår "gennemsuset", trafikeret, og rå i dag, men det er et stærkt træk at der er skabt en hovedgade, og en bedrift at der findes et udbud af butikker. Gaden gør området mere selvforsynet, mere levende og de besøgende får mulighed for at interagere med området. De mange aktive stueetager er positivt; 40% af områdets indgange ligger her. Beboerne er glade for at der ligger service i bebyggelsen og de ønsker sig et bredere udbud. Handelskantzonen på solsiden er den del af hovedgaden, som fungerer bedst. Børneinstitutionen i gadeniveau er meget velfungerende. Dog køres der voldsomt stærkt på gaden, og mange interviewede påpegede utryghed i gaden.

”

**...man er altid ved at blive kørt ned der (ved broen red.), og det kan jeg også se fra mit vindue.** (INTERVIEW MED BEBOER)

Der er en fin kontrast mellem de grønne gårdrum og de mere 'urbane' kanaler. Der er ikke lagt op til, at kanalerne befolkedes og indtages. Prioritering om at samle det lille liv som er i gårdene giver god mening. Kanalgaderne fremstår skematiske og udelukker næsten på forhånd et varieret brug eller indtagelse. Lejligheder i stueplan med altaner aktiverer promenade og kanaler, hvilket gør at man oplever stedet som trygt at færdes, med passiv overvågning. De steder i kanalrummene, der er designet til ophold, opleves meget positivt af brugerne.

Beboerne er enormt glade for deres altaner og tagterasser, dog omtales vinden som en udfordring. Gårdene har også nogle udfordringer med vind og træk. De store åbne porte som ligger overfor hinanden, skaber kraftige vindtunneler på tværs af gårdrummet, og der er downwash (kold vind som fanges af bygninger, oftest højhuse, og trækkes ned i byrummet) fra dele af den lidt højere bebyggelse mod nord. Kontrasten mellem det vindblæste ydre og de stille gårdrum etableres ikke optimalt. Udfordringen er at man både ønsker kig, og et godt mikroklima.



Flere af respondenterne udtrykker at skalaen i gårdrummene er for stor.

### KANALER

Ideen om at husene når helt ned og tager imod vandet er fantastisk, men dette særlige møde kunne elaboreres yderligere. I dag danner helt ens, små og lidt ubrugelige pontoner overgangen. Dog giver det stor herlighedsværdi, med badebrygge, bådbrugge, kajaklager, rygealtan, inspireret kaffepause m.m.



## BYLIV

# BOLIGLIV MED KONTRASTFULDE SÆSONER

Sluseholmen er en boligenklave og beboerne på Sluseholmen kan kun generere en vis mængde byliv. Ud over den særlige arkitektoniske karakter har der ikke været destinationer for de øvrige københavnere. Planen har ingen spektakulære byrum eller events, som inviterer byen ind. Mange af de interviewede udtrykker glæde over at det er så stille og fredeligt.

På trods af Sluseholmens afsides placering er der overraskende mange fodgængere på hovedgaden, nemlig 80% af Strædets trafik (i indre København) på en tilsvarende vinterdag. Bylivet er om vinteren præget af nødvendige aktiviteter, til og fra parkeret bil, bus og vuggestue og der er mange promenerende i området. Det sprudlende sommerliv beboerne fortæller malerisk om har desværre ikke været en del af vores registrering, men det er en væsentlig kvalitet ved Sluseholmen som beboerne værdsetter i høj grad. Det høje antal af hundeluftere og forældre med børn er markant om vinteren. Det mest aktive sted er Sluseholmens hovedgade, hvor det er hovedsagligt transitaktivitet i relation med vuggestuen, der fylder 13% af aktiviteten på Ben Websters Vej og her er der også stor gåtrafik til og fra parkeringspladserne. Potentialet med at fange den store mængde fodgængere er ikke udnyttet, de forbliver i transit og bliver ikke deltagere i områdets byliv.

”

**Sociale liv, det er ikke nødvendigt, og det er dejligt at være privat. Jeg kunne godt tænke mig nogle flere lege-kammerater til min søn. Jeg har overvejet at sætte en seddel op og spørge efter venner til ham.**

(INTERVIEW MED BEBOER)

Det trækkes positivt frem af beboerne at man kan tage smutveje gennem gårdene, at man kan komme nemt på besøg, og

særlig dem med små børn bruger dette til at komme på besøg i de andres gård for at lege og møde kammerater. I karakter, materialebrug og aktiviteter er gårdrummene meget ens. Arealmæssigt fylder lidt ubrugbare restflader med græs og cykelparkering meget inde i gårdrummet, f.eks. fylder cykelparkeingen 16% i Askeholms beboeres gårdrum. Visuelt fylder legearealerne meget, de ligger centralt og har stærke farver, men arealmæssigt fylder de sjældent mere end 5%. Der mangler gennemgående aktiviteter for nogle brugergrupper f.eks. børn fra 5-6 år og op.

50% af de spurgte nævner gårdrummene som deres mest brugte fællesrum, og 60% vurderer dem som gode eller meget gode. I alle gårdrummene står der i januar måned kajakker, griller, have-møbler, og barnevogne, og det at de efterlades ude vidner om stor trykthed fra beboernes side. Den nødvendige kommen og gåen behjælper denne trykthed ved at "nogen ville se det" hvis der hændte noget uvelkomment. De fleste interviewede nævnte trykthedsfaren ved de åbne gårdrum mod vandet for de små børn.

”

**De (gårdene, red.) er rigtig gode, men simpelthen for farlige for børn på grund af vandet. I oktober var der en dreng, der kørte på trapperne og faldt i vandet. Man kan ikke lade sine børn være alene dernede. Nu har jeg kun et barn, men hvis jeg får flere bliver det jo svært at holde styr på begge to.** (INTERVIEW MED BEBOER)

Kantzonerne er gennemførte på Sluseholmen i samtlige gårdrum, dog uden at de er reguleret i lokalplanen. Disse er helt væsentlige for at etablere et indre byliv i gårdene. Her præger beboerne gårdrummet, med alt fra kasserede objekter, vespaer, legefaciliteter, møbler i alle varianter, cykler, urtehaver, til provencalske skulpturer. 97% af alle kantzoner er indtaget af beboerne i bebyggelsen. De virker for det meste godt og kunne fint have udstrakt sig mere i enkelte af gårdrummene. Der var i januar ikke den store aktivitet i kantzonerne, men de bidrager visuelt til at give karakter og personlighed til gårdrummene og boligerne.

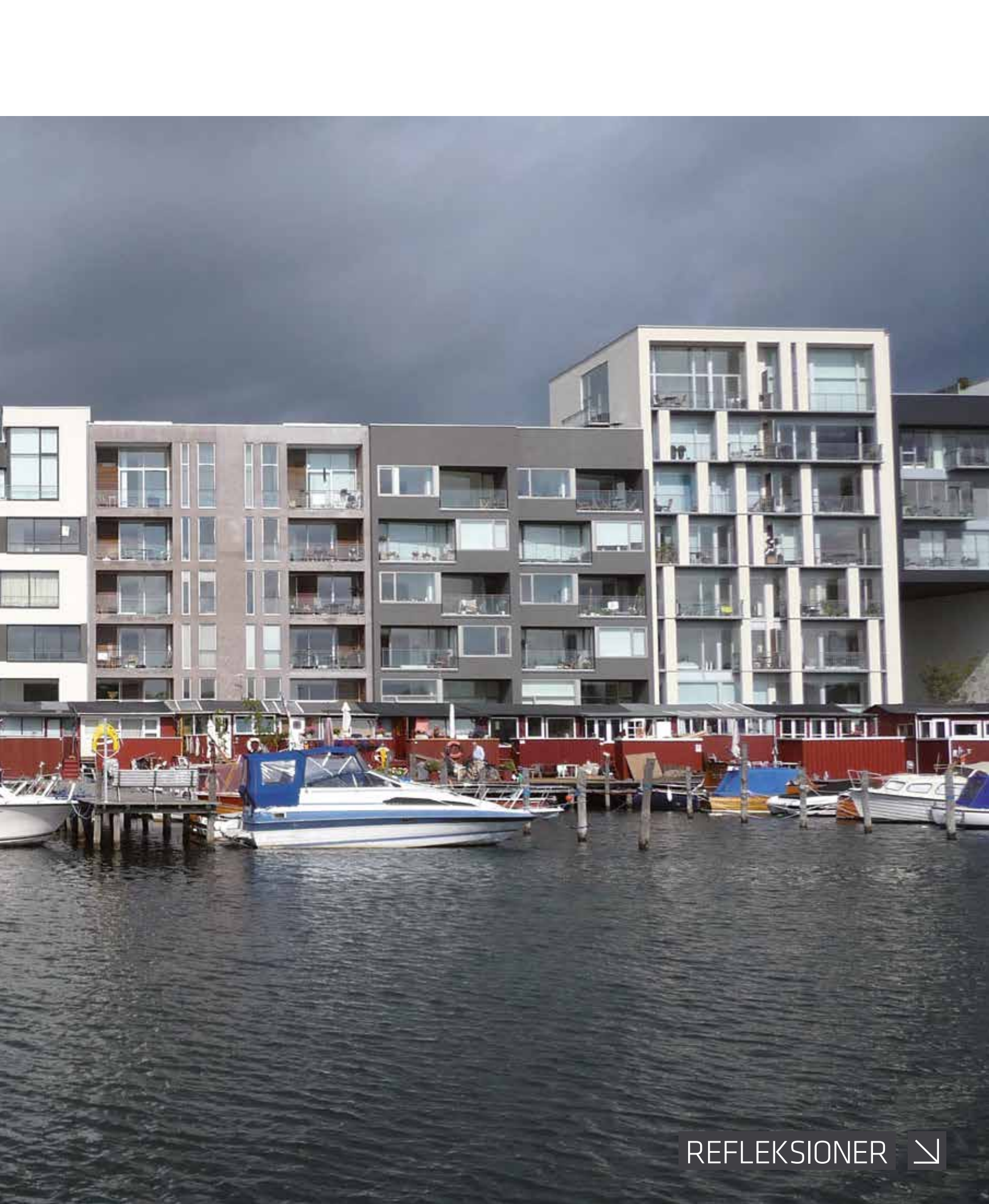
Indgangene til boligerne ligger i de fleste tilfælde inde i gården, og det er på bekostning af aktivitet i gaderummene. Gaderummet mister på den måde noget af sin naturlige opgave og

står med sine pligtopfyldende bænke og skraldespande lidt marginaliseret tilbage. Der er kun 4 boliger ud af 1310 boliger i hele karreplanen som har direkte adgang til gadeplan. Det er en af årsagerne til de døde gader, da der ikke naturligt vil kunne forekomme en spontan og nem udveksling mellem boligliv og gadeliv. Der er arbejdet med visuel kontakt mellem stueejligheder og gaderum, og man har undgået de høje sokler. En uheldig undtagelse her er Egeholm, med høje døde sokler.

Koralbadet er fra et bylivsperspektiv et kæmpe tilskud til området, da det kan blive en aktivitet som inviterer folk udenfor området til. Badet med dens sauna, skaber en unik mulighed i Københavns havn til at vinterbade og kan bidrage til vinteraktivitet i området. De 11 planlagte husbåde vil tilføre promenaden mere dynamik, interessant scenografi og kontrastfuldhed.











# REFLEKSIONER

Sluseholmens succes beror i høj grad på en stærk politisk dagsorden, en klar idé, en åben proces, helhedstænkning og et stærkt fælles mål om kvalitet.

Processen og planlægningen af Sluseholmen viser, at udviklingen af nye, succesfulde byområder kræver en meget fokuseret indsats under hele forløbet. Det er ikke nok at udvikle en god lokalplan. Forarbejdet og en lige så effektiv opfølgning i byggefasen er mindst lige så vigtige – med et vedvarende stærkt fokus på målet under hele forløbet.

Groft sagt kan processen opdeles i tre faser, som i virkelighedens verden er sideløbende og overlappende:

**FASE 1** rummer en fælles forventningsafstemning mellem politikerne, planlæggerne, investorerne og byens borgere. Her fastlægges rammerne for byudviklingen: F.eks. at der udarbejdes en helhedsplan og etableres et fælles byggemodningselskab, som det var tilfældet på Sluseholmen. Her ligger også udviklingen af et fælles mål for alle aktørerne, og der er brug for en vedholdende tålmodighed i forhold til at løse alle de problemer og udfordringer, der opstår undervejs. Det er her, tværfagligheden kommer i spil, for der er mange andre forhold end netop plangrundlaget, der er afgørende for, at det fælles mål kan nås: Det kan eksempelvis være miljøproblemer, investorernes behov for at kunne se en business-case eller infrastrukturinvesteringer. Det er her, der skabes den fælles forståelse og tillid, der bidrager konstruktivt til den sideløbende lokalplanproces.

**FASE 2** ligger i eksempelvis den sideløbende bearbejdning af helhedsplanen for Sydhavnen, samt bebyggelsesplanen for selve Sluseholm-området og udviklingen af en designmanual. Det udgør sammen med den fælles forventningsafstemning grundlaget for udarbejdelsen af lokalplanforslaget. En væsentlig del af de arkitektoniske retningslinjer i designmanualen blev eksempelvis indarbejdet i lokalplanen.

**FASE 3** dækker realiseringsfasen. Her mødes virkeligheden med visionerne og planlægningen. Det foregår i byggesagsbehandlingen og ved mange møder på byggepladsen, hvor der sker

en konkret fortolkning af den fastsatte kvalitet i designmanualen og lokalplanens bestemmelser. Det er her forventningsafstemningen og de fælles billeder af kvalitet står sin prøve. Det er en lige så væsentlig del af processen, som de øvrige faser, selv om vi engang imellem overser dette.

## **REFLEKSIONER OM PROCESSEN**

### **Fælles idégrundlag**

Der ligger en stor værdi i at skabe et idégrundlag, afstemme forventninger og skabe et fælles mål for planlægningen mellem politikere, planlæggere og de professionelle aktører forud for udarbejdelsen af et lokalplanforslag.

### **Kommunalt engagement**

Der ligger et tydeligt signal i at gå ind i en planlægningsproces som kommunal grundejer. Etableringen af et byggemodningsselskab sammen med det daværende Københavns Havn A/S sendte et klart signal om engagement og dedikation til investorerne – og gav større indflydelse på indholdet af omdannelsen, f.eks. arkitektur, miljø i bred forstand, mulighed for placering og udlejning af husbåde m.v.

### **Tværgående samarbejde**

Helhedstænkning og samarbejde på tværs af forvaltninger og eksterne aktører tilfører planlægningen værdi. Det var en ny måde at tænke samarbejde på. Ikke alle problemer er nødvendigvis relateret til lokalplanlægningen, men deres løsning bidrager til at skabe grundlag for udarbejdelse af lokalplanforslaget. Det kunne f.eks. være miljøproblemer, indtænkning af daginstitutioner eller ny infrastruktur.

### **Fra diskussion til dialog**

Der blev brugt workshops som arbejdsform ved udvikling af både helhedsplan, lokalplan og arkitektur på Sluseholmen. Arbejdsformen udviklede sig fra at være en diskussion for og imod de enkelte dele i et projekt til at være en dialog om idé og løsningsmuligheder. Formålet var at skabe en fælles tværfaglig udvikling af projektet. Deltagerne arbejdede sammen fra første færd. Det foregik på et åbent idégrundlag og var tidskrævende, men skabte engagement og ejerskab til projektet hos deltagerne. Det tværfaglige samarbejde kan fremme den efterfølgende beslutningsproces.

## **REFLEKSIONER OM KVALITET**

### **Viden om ejendomsmarkedet**

Dimensioneringen af nye byområder er en udfordring. Her mødes ejendomsmarkedet og planlægningen. Det kræver en solid viden om forretningsmodeller hos planlæggere og et tæt samarbejde med investorerne, når det skal besluttes, hvor mange etagemeter der er behov for, for at kunne bygge en karré på én gang. Dertil kommer en analyse af, hvor meget der skal bygges, for at et nyt byområde virker beboeligt helt fra starten.

### **Mere fleksibilitet i boligstørrelser**

Ejendomsmarkedet har ofte en kortsigtet udviklingshorisont. Allerede få år efter de sidste indflytninger overvejer nogle af de familier, der har flere børn, at flytte, fordi lejligheden er for lille og der er for lidt fleksibilitet i mulighederne for at ændre på lejlighedernes indretning. På Sluseholmen er begået den samme fejl som i tidligere års byggeri: Der er for mange ens lejligheder med samme antal værelser.

### **Kommunale investeringer**

Det er vigtigt, at den nødvendige infrastruktur er til stede med den rette kvalitet på det rette tidspunkt. Det er forudsætningen for at skabe bykvalitet. Nye byområder skal forbindes med den omkringliggende by. Det skal kommunen vurdere allerede i starten af en proces. Det tog godt 10 år at få finansieringen af broen over Teglværksløbet på plads. Det var for længe. Det bryder med den forventningsafstemning, der blev skabt forud for området realisering. Usikkerheden var også en kilde til frustration hos de nye beboere, der efterhånden flyttede til området. Planloven har i mellemtiden givet mulighed for at aftale privat finansiering af bl.a. nødvendige infrastrukturanlæg og kan både sikre, at anlæggene virkelig realiseres og en fast tidsplan herfor. Lige så vigtigt er det at kommunikere klart, hvad der skal til, før andre kommunale investeringer kan forventes, herunder skole og daginstitutioner.

### **Almene boliger**

Kommunen kan bruge klynger af almene boliger som igangsættere i byomdannelsesområder. Det giver developere en sikkerhed for, at der igangsættes byggeri i et område. Samtidig kan det bidrage til at skabe en vis bredde i den sociale sammensætning af beboerne.

## **REFLEKSIONER OM SLUSEHOLMEN**

### **Bidrag til byens egenart**

Sluseholmen har i sin bebyggelsesplan stærke fælles træk med brokvartererne og samtidig en selvstændig identitet som en karréby på vandet.

### **Gennemarbejdet bebyggelsesplan**

Bebyggelsesplanens omhyggelige bearbejdning af det rumlige forløb er en vigtig proces. Den svage krumning, som de bærende akser i planen efterhånden fik, skaber grundlaget for den oplevelse af by og intimitet, der kendetegner området i dag.

Bebyggelsens placering og orientering og valg af skala har sikret et nyt boligområde, som har en identitet og en atmosfære, der gør det rart at bo og færdes der.

### **Autenticitet**

Bevarelsen af Valby Bådeklub er en stor gevinst for oplevelsen af Sluseholmen. Bådeklubben binder fortid og fremtid sammen og giver kant til det nye byggeri og æstetikken. Den er også blevet en attraktion, der løfter stedet som et udflugtsmål for københavnere.

### **Fleksibilitet i anvendelsen**

Hjørnelejligheder i stueetagen er flere steder i bebyggelsen udformet, så de opfylder de bygningsmæssige krav til etablering af erhverv eller publikumsorienterede aktiviteter. Det åbner for en fleksibel anvendelse af disse over tid. Det er endnu for tidligt at konkludere, om denne mulighed vil blive udnyttet. Selv med ekstra loftshøjder, niveaufri adgang og store glasfacader ser lejlighederne alligevel ud til at være attraktive som boliger.

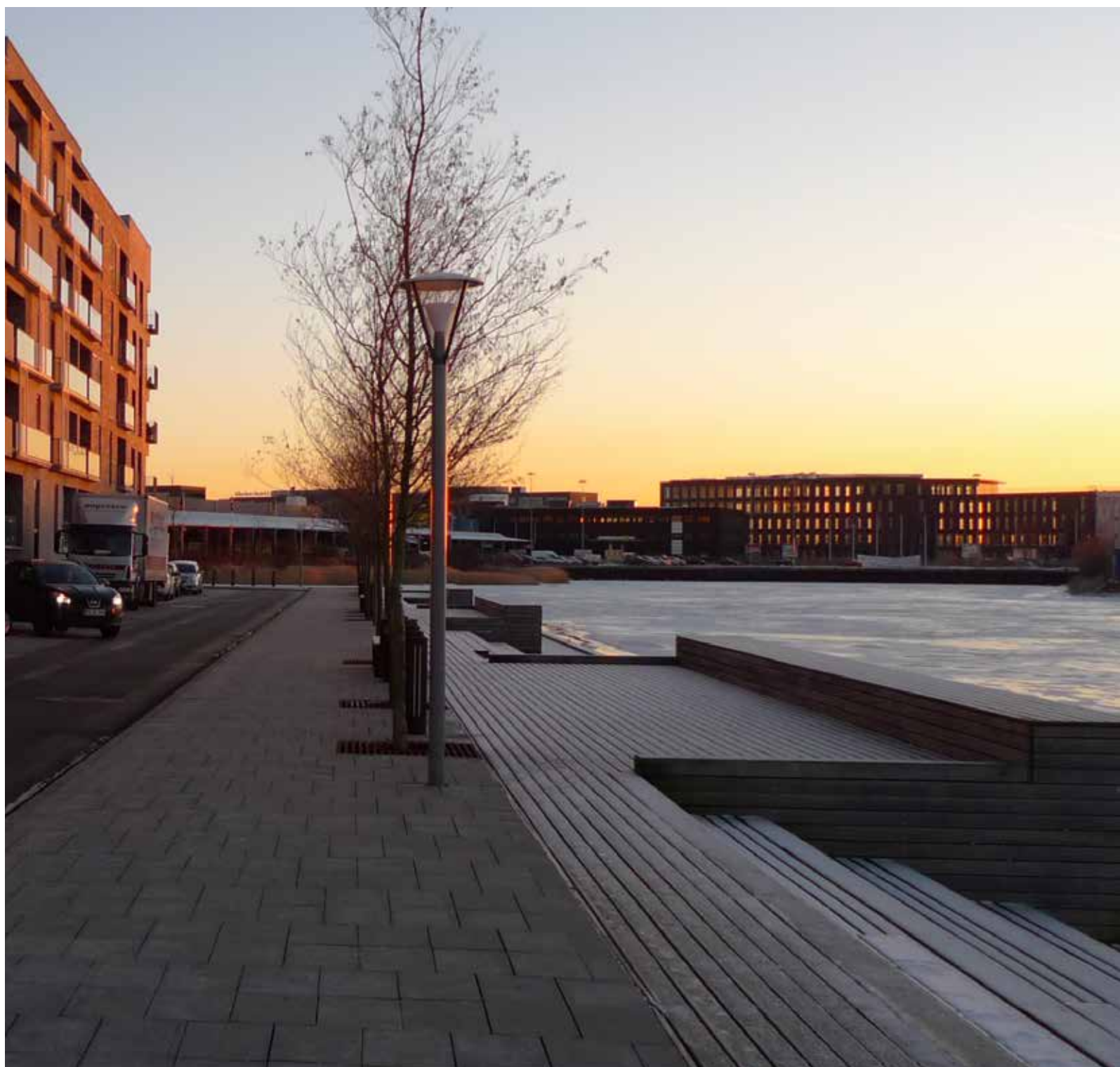
### **Forbindelser til byen**

Når nye byområder planlægges, skal der sættes fokus på at etablere de planlagte forbindelser til de omkringliggende områder: Stier, grønne forbindelser, broer m.v. Det er også vigtigt ud fra en overordnet kommuneplanmæssig betragtning at fastholde fokus på færdigudbygningen af det samlede område. Her spiller konjunkturerne selvfølgelig en væsentlig rolle, men kommunen skal være parat, når tiden er gunstig for et nyt projekt.

### **Vandet er en attraktion**

Det er lykkedes at gøre nærhed til vandet til en af Sluseholmens største attraktioner fordi:





- Alle boligerne har kontakt til vandet – det er lige uden for døren.
- Valby Bådeklub er bevaret – det giver oplevelsen af et autentisk havnemiljø.
- Vestre Havnepromenade har en nedtrapning til vandet, og det giver mulighed for fælles ophold og aftensol. Træbryggen langs Teglværksløbet åbner mulighed for at lægge husbåde med det liv, der vil følge heraf.
- De venetiansk inspirerede åbninger til kanalerne fra gårdrummene giver et kik til vandet, og vandets refleksioner og lyde kan nå ind i gårdrummet. Det giver også direkte adgang til at bruge vandet rekreativt. De små pontoner i kanalerne giver direkte adgang til vandet fra selve boligerne.
- Havnebadet "Korallen" har skabt et fælles mødested og åbner området for udefrakommende københavnere.

### **Lyd og lys i planlægningen**

Det er åbenlyst at inddrage vandet som et rekreativt potentiale, som det også er sket på mange forskellige måder på Sluseholmen – men vandets lyde, farver og refleksioner har også stor værdi, når der skal skabes kvalitet i boliger og byrum. Det samme gælder stilheden. De venetiansk inspirerede portåbninger fra gårdrummene åbner eksempelvis for lyde og vandets refleksioner i loftet på de skrå nedgange. Planlæggerne kan hente inspiration til at udnytte disse værdier endnu bedre i Amsterdams planlægning.

### **Det grønne står svagt**

Det grønne element i planen for Sluseholmen findes primært i gårdrummenes grønne elementer og nærheden til bl.a. Valbyparken og Amager Fælled på den anden side af havneløbet. Set med nutidens planlæggerøjne er det ikke tilstrækkeligt som ramme om et hverdagsliv for børnefamilier. I dag ville der nok have været større fokus på at etablere træer med en vis volumen i området og måske sikre flere grønne samlingspunkter for hele området. Hævede parkeringskældre under gårdrum er en stor udfordring i forhold til at plante træer, der kan vokse og opnå en vis volumen.

## **Arkitektur**

### *Designmanual*

Designmanualen er en af nøglerne til succes på Sluseholmen. Her er der sat fælles billeder på kvalitet. Udarbejdelsen af designmanualen er sket forud for udarbejdelsen af lokalplanen og har dermed skabt et frirum for at drøfte, hvilke delelementer i bebyggelsen, der har været vigtige for at skabe en fælles identitet og kvalitet. Det er vigtigt at forstå en designmanual som retningsgivende for byggeriets udformning, men ikke som den endegyldige løsning. Der skal være plads til fortolkninger i realiseringsprocessen.

## **Byrum**

### *Semiprivate gårdrum*

På Sluseholmen er det forholdet mellem funktionen af de ydre, fælles gaderum og de indre, semi-private gårdrum med offentlig adgang, der er hovedgrebet i forholdet mellem bygninger og byrum. Gehls analyse viser, at beboerne trives med denne løsning. De åbne gårdrum fungerer og opleves som trygge. På Sluseholmen er der tale om en forholdsvis homogen befolkningsgruppe, mere homogen end eksempelvis på Vesterbro. Det giver erfaringsmæssigt en anden brug af udearealer. Samtidig er det hovedsageligt de, der bor på Sluseholmen, der bruger gårdrummene. Når der engang skabes tættere forbindelser til de omkringliggende byområder, vil situationen måske ændre sig.

### *Gaderummet virker overset*

Det stærke fokus på gårdrummet som bebyggelsens mødested sker på bekostning af gaderummet, som virker marginaliseret. Der efterlyses en bedre bearbejdning af overgangen mellem bebyggelsen – især stueetagerne – og gaderummet.

### *Parkering væk fra terræn*

Lokalplanen åbner for højst 20 % parkering på terræn. Der er i dag etableret terrænparkering ud mod promenaden langs Teglværksløbet. Bilrækken opleves som en fysisk barriere mellem gaderummet og vandet. Det er med til at svække promenadens attraktivitet og muligheden for at få visuel kontakt til vandet. Byrummets attraktivitet som opholdssted forsvinder.

### *Gårdrummene mangler kvalitet*

Udformningen af gårdrummene møder kritik. Undervejs i processen har der været fokus på gårdrummenes størrelse og vindforhold, samt deres semiprivate karakter. Det ser ud til, at vinden driller og at det mindste gårdrum fungerer bedst socialt set, trods planlæggerens betænkelighed ved dimensioneringen og lysforhold i lejlighederne. ■



# METODE

Evalueringen af Sluseholmens omdannelse bygger på statistik, indstillinger fra den politiske behandling af sagen, plandokumenter og ikke mindst interviews med nøglepersoner fra processen, eksterne eksperter og planlæggere. Mange interviews er tilrettelagt og redigeret af projektmedarbejder Lars Fjendbo Møller fra Dansk Arkitektur Center, samt Lise Pedersen, Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen og Susanne Krigslund, Center for Bydesign i Teknik- og Miljøforvaltningen.

- Interviews med tidligere direktør Paul Sax Møller og tidligere planchef Holger Bisgaard i Økonomiforvaltningen, samt tidligere stadsarkitekt Jan Christiansen fra Center for Bydesign i Teknik- og Miljøforvaltningen og tidligere direktør i Københavns Havn A/S Karl-Gustav Jensen. De har beskrevet den politiske og økonomiske baggrund for projektet og samarbejdet mellem kommunen, Københavns Havn A/S og investorerne.
- Interview med Sjoerd Soeters fra Soeters van Eldonk architecten i Amsterdam, der har været en væsentlig drivkraft i udviklingen af idé og helhedsplanen for Sydhavnen og bebyggelsesplanen for Sluseholmen, samt processen omkring udvikling af arkitektur.
- Interviews med chefkonsulent Thor Rasmussen og tidligere projektleder Claus Ravn i Økonomiforvaltningen, der har uddybet den juridiske model omkring byggemodningsselskabet og de overordnede planmæssige og organisatoriske beslutninger.
- Interviews med arkitekt Lars Korn og arkitekt Ole Horst i Center for Bydesign i Teknik- og Miljøforvaltningen, der har været de ledende kræfter i samarbejdet med Sjoerd Soeters, udvikling af designmanual og plangrundlaget, samt den efterfølgende realisering af byggeriet.
- Interviews med chefkonsulent Peter Høiriis Nielsen fra Center for Bydesign og trafikplanlægger Jens Chr. Højgård fra Center for Trafik i Teknik- og Miljøforvaltningen, der begge har bidraget til udvikling af erfaringstemaer fra processen.
- Interviews med projektudviklingsdirektør Jens Eger fra Sjælsø Gruppen og partner i tegnestuen Arkitema Jørgen Bach, der har bidraget med investorens og tegnestuens erfaringer fra processen.
- Interviews med Rune Boserup Jacobsen fra COBE, konsulent Mats Olsson fra Malmø og professor Jens Kvorning fra Kunstakademiets Arkitektskole, som har set på bykvarteret med nutidens ekspertøjne.
- Interviews med arkitekt Kristian Sundquist og arkitekt Jørgen Abrahamsen, der begge arbejder i Center for Bydesign i Teknik- og Miljøforvaltningen, med stor erfaring fra de senere års planlægning i København.
- Gehl Architects har gennemført interviews med 30 beboere og andre udvalgte i området.

## BILLEDREGISTER

<b>SIDE</b>	<b>STED</b>	<b>FOTOGRAF/INDEHAVER AF RETTIGHED</b>
Forside	Sluseholmen, facader	// <b>Arkitekter:</b>
8	Sluseholmen	// <b>Københavns Kommune</b>
11	Chefarkitekt Sjoerd Soeters	// <b>Ingmar Timmer</b>
12	Ideoplæg fra år 2000	// <b>Soeters Van Eldonk Ponec architecten</b>
	Masterplan fra 2002	// <b>Soeters Van Eldonk Ponec architecten</b>
13	Kort med status for omdannelsen af Sydhavnen	// <b>Københavns Kommune</b>
20	Sydhavnen, luftfoto, 2001	// <b>Københavns Kommune</b>
21	Sydhavnen, luftfoto, 2011	// <b>Københavns Kommune</b>
22	Kort, lokalplan nr. 310 med tillæg 2	// <b>Københavns Kommune</b>
28	Sydhavnen, 1939	// <b>Københavns Kommune</b>
29-31	<i>Tidslinje fra venstre:</i>	
	Illustration fra ideoplæg om Sydhavnen fra 2000	<b>Soeters Van Eldonk Ponec architecten</b>
	Illustration fra helhedsplan for Sydhavnen fra 2002	<b>Soeters Van Eldonk Ponec architecten</b>
	Forside på Designmanual for Sluseholmen	<b>egnestuen Arkitema</b>
	Illustration fra samme	<b>Tegnestuen Arkitema</b>
	Sluseholmen, facader mod nord	<b>Københavns Kommune</b>
	Vejbro, 2010	<b>Københavns Kommune</b>
33	Sluseholmen, 2011	<b>Københavns Kommune</b>
35	Sluseholmen, 2012	<b>Københavns Kommune</b>
37	Vejbro over Teglløbet	<b>Sjælsø Gruppen</b>
39	Sluseholmen, kort med developere	<b>Københavns Kommune</b>
40	Tre eksterne eksperter, 2012	<b>Københavns Kommune</b>
43	Planlæggere på Sluseholmen, 2012	<b>Københavns Kommune</b>
44-45	Sluseholmen, Korallbadet	<b>Københavns Kommune</b>
47	Sluseholmen, Valby Bådeklub	<b>Gehl Architects</b>
49	<i>Øverst:</i> Sluseholmen	<b>Gehl Architects</b>
	<i>Nederst:</i> Sluseholmen, liv i kanalen	<b>Københavns Kommune</b>

51	<i>Øverst t.v.:</i> Terrasse i gårdrum, Sluseholmen	<b>Gehl Architects</b>
	<i>Nederst t.v.:</i> Adgang til kanal, Sluseholmen	<b>Gehl Architects</b>
	<i>T.h.:</i> Bro over kanal, Sluseholmen	<b>Sjælsø Gruppen</b>
52-53	Sluseholmen, Valby Bådeklub	<b>Københavns Kommune</b>
54	Sluseholmen	<b>Gehl Architects</b>
59	Sluseholmen, hjørnelejlighed	<b>Københavns Kommune</b>
	<i>Nederst:</i> Sluseholmen, gårdrum	<b>Københavns Kommune</b>
60	Sluseholmen, Vestre Havnepromenade	<b>Københavns Kommune</b>







**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen