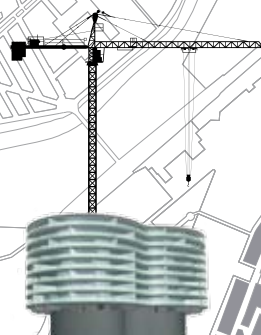


BYDESIGN I KØBENHAVN

ERFARINGER FRA **CHRISTIANSBRO, HAVNESTAD**
OG **AMERIKA PLADS**



BYDESIGN I KØBENHAVN
© Københavns Kommune 2009

UDGIVER
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Bydesign
Islands Brygge 37, 5. Sal
Postboks 447
1505 Kbh. V

REDAKTION
Center for Bydesign
i samarbejde med
Hausenberg ApS
www.hausenberg.dk

DESIGN OG LAYOUT
Hvid Hverdag v. Else Hvid

KORT
Københavns Kommune, Center for Bydesign

FOTO
Katrina Lee:
S. 29 øverst, s. 73 til højre, s. 85, s. 86-87, s. 88, s. 93, s. 94, s. 98,
s. 100, s. 102-103 i midten og til højre.

Øvrige fotos: Se billedfortegnelsen s. 110

TRYK
Kailow Graphic
Kailow har licens til at producere med Svane og FSC mærket. Kailow er ISO 14001 miljøcertificeret og er tildelt Arbejdstilsynets Konge Smiley som viser, at Kailow er OHSAS 18001 arbejdsmiljøcertificeret og gør en indsats for at sikre et godt arbejdsmiljø.



OPLAG
1000

Københavns Kommunes Center for Bydesign og Hausenberg vil gerne sige en stor tak til de mange, der har bidraget til udarbejdelsen af denne erfaringsopsamling.

ISBN 978-87-993070-0-5

BYDESIGN I KØBENHAVN

ERFARINGER FRA **CHRISTIANSBRO, HAVNESTAD**
OG **AMERIKA PLADS**

BYDESIGN I KØBENHAVN

- 7 Introduktion
- 9 Perspektiver på det sidste årtis bydesign

CHRISTIANSBRO

- 16 Kort om Christiansbro
- 19 Status for området
- 22 Omdannelsesprocessen

Omdannelsen af området:

- 26 Æstetik og arkitektonisk kvalitet
- 28 Promenader og forbindelser
- 30 Offentlig adgang og udadvendte funktioner

Perspektiver på området i dag:

- 32 Med ekspertens øjne
- 34 Med nutidens planlæggerøjne
- 36 Med brugerens øjne

HAVNESTAD

- 40 Kort om Havnestad
- 43 Status for området
- 46 Omdannelsesprocessen

Omdannelsen af området:

- 50 Fra industrigrund til boligby
- 52 Tæthed
- 54 Særlige fællesarealer

Perspektiver på området i dag:

- 56 Med ekspertens øjne
- 58 Med nutidens planlæggerøjne
- 60 Med brugerens øjne

AMERIKA PLADS

- 64 Kort om Amerika Plads
- 67 Status for området
- 70 Omdannelsesprocessen

Omdannelsen af området:

- 74 Københavns Kommune i en proaktiv rolle
- 76 Et nyt blik på byen
- 78 Forudsætninger for byliv

Perspektiver på området i dag:

- 80 Med ekspertens øjne
- 82 Med nutidens planlæggerøjne
- 84 Med brugerens øjne

PERSPEKTIVER PÅ TVÆRS

- 89 Byliv
- 94 Mangfoldighed
- 100 Samspil med den omgivende by

FREMTIDENS BYDESIGN

- 108 Metode
- 110 Billedfortegnelse
- 112 Litteraturudvalg

I takt med at de nye københavnske byområder er vokset frem på Christiansbro, Holmen, Havnestad, Ny Tøjhusgrunden, i Teglværkshavnen, FL Smith i Valby, Søndre Frihavn og Ørestad, brydes meningerne om deres bymæssige kvaliteter. Om tæthed, byrum, arkitektur, butiksliv, infrastruktur, design osv. Ikke bare mellem planlæggere, arkitekter, landskabsarkitekter, developere og andre fagfolk, men også over mangen cafe latte på byens caféer.

Debatten er vigtig. For trods masser af kvaliteter er det desværre ikke svært at finde eksempler på ting, der kunne være anderledes og bedre i de nye bykvarterer – set med nutidens øjne. Men debatten er tit vanskelig at føre, fordi samspillet mellem alle de elementer, der skaber moderne "bydesign", er dybt kompliceret. Arkitektur, lovgivning, økonomi og politik er bare nogle af de elementer, der helst skal gå op i en højere enhed.

Med dette projekt vil Teknik- og Miljøforvaltningen som lokalplanmyndighed i Københavns Kommune gerne bidrage til bedre forståelse af de sammenhænge i årsager og virkninger, som har betydning, når der skal planlægges og bygges by i København.

Efter 10 års intensiv byomdannelse i Københavns gamle industri- og havneområder har vi således fundet, at tiden er kommet til at tage ved lære af erfaringerne. Altså stoppe (lidt) op og for nogle konkrete byudviklingsprojekter spørge: Hvad var det, vi ville? Hvad var forudsætningerne? Hvad var det, vi gjorde? Hvad blev resultaterne? Og ikke mindst: Hvad kan vi lære af det? Ikke for at pege fingre af nogen eller noget, men for at bidrage til en meget dybere og mere nuanceret forståelse af både rammer og resultat end den, der ellers præger debatten. Både i fagkredse og hos menigmand.

I dette pilotprojekt har vi i samarbejde med rådgivningsfirmaet Hausenberg samlet erfaringerne af 3 nye byområder i København. Christiansbro på det gamle B&W-område på Christianshavn, Havnestad på Sojakagefabrikkens gamle område ved Islands Brygge på Amager og Amerika Plads i det gamle frihavnsområde i Nordhavnen.

Vi håber, at de nuancerede portrætter af de tre områder og deres tilblivelse kan bidrage til brugbar læring om moderne bydesign for både os selv og for de mange aktører, vi samarbejder med.

I så fald vil projektets mission være lykkedes.

Teknik og Miljøforvaltningen, Center for Bydesign
Marts 2009

Ulrik Winge

INTRODUKTION

Publikationen introducerer et bud på en metode til systematisk opsamling af faglige erfaringer fra bydesign i København. Udgangspunktet er, at ikke to projekter er ens, og at de i kraft af deres skala, kompleksitet og den tid, hvor de er blevet til, hver især er et produkt af en lang række faktorer.

Publikationen er udarbejdet i tæt samarbejde mellem Hausenberg og Center for Bydesign i Teknik og Miljøforvaltningen og bygger på interviews med en række forskellige aktører: Nøglepersoner i den kommunale lokalplanproces, enkelte repræsentanter for developere, eksperter, samt brugere og beboere i områderne.

Ideen er at give en beskrivelse af udgangspunktet for omdannelsen, processen og de vigtigste faglige problemstillinger for hvert område, som de tegnede sig på det tidspunkt, hvor området blev udviklet. Det kan bidrage til at udvikle kommunens planlægningspraksis og kvaliteten af den lokalplanlægning, som til stadighed finder sted.

Det giver også god mening at vurdere resultatet, som det ser ud i dag sammenholdt med intentionerne. Hvordan et byområde fungerer, afhænger helt af øjnene, der ser. Beboeren lægger vægt på ét, arkitektur-eksperten noget andet, og den planlægger, der kender vilkår og forudsætninger for omdannelsesprocessen, noget helt tredje. Ved at skærpe opmærksomheden på de forskellige positioner og perspektiver kan vi nuancere den faglige debat og kvalificere de erfaringer, vi tager med os videre til nye byomdannelsesprojekter. Frem for at nedtone disse forskelle i en samlet evaluering, har vi derfor sammensat en mosaik af de mange forskellige perspektiver på byen. ■

LÆSEVEJLEDNING. Efter en kort introduktion til tidsperioden følger publikationens tre hovedkapitler, der har navn efter det byområde, som er i fokus – Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads. De tre hovedkapitler behandler i en række mindre artikler først historien og omdannelsesprocessen og dernæst resultatet af byomdannelsen. I forlængelse af de tre hovedkapitler skriver Hausenberg først samlet om de tre områder

i forhold til begreberne byliv, mangfoldighed og samspil med den omgivende by, hvorefter Center for Bydesign slutter af med at tegne nogle perspektiver for fremtidens bydesign i København. Sidst i publikationen findes en beskrivelse af den anvendte metode samt forslag til yderligere litteratur om havnen og en billedoversigt.

God læselyst!



PERSPEKTIVER PÅ DET SIDSTE ÅRTIS BYDESIGN

Når man skal bedømme de sidste årtiers byomdannelse, er det vigtigt at huske på de problemstillinger og mål, som lokalplanerne for områdernes fysiske og funktionelle udformning og indhold er svaret på. Omdannelsen af Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads er et resultat af den politiske dagsorden for Københavns udvikling gennem det sidste årti.

Fra 90'erne til i dag har København på linje med andre vestlige storbyer oplevet stor vækst og er undergået stor forandring. Udviklingen har været drevet af globaliseringen og et større fokus på konkurrencen mellem byer og byregioner. Overgangen fra industri- til vidensøkonomi slår igennem i byernes fysiske og funktionelle strukturer.

Det er karakteristisk, at omdannelsen i geografisk forstand ikke kun sker i storbyernes periferi, men også i de huller, som industrisamfundets produktionsanlæg har efterladt, ofte centralt i byerne. I København har forvandlingen været særligt markant i områderne langs havnen. Potentialerne for byomdannelse var allerede i fokus, da Byggeriets Realkreditfond udskrev en konkurrence om Københavns Havn tilbage i 1984. Resultatet blev et fornemt idékatalog over mulighederne for igen at skabe en stærk sammenknytning af by og vand i udviklingen af København. Men der kom til at gå lidt mere end et årti, før omdannelsen for alvor kom i gang.

Optakten til Københavns opblomstring fra slutningen af 90'erne og frem til i dag var ikke munter: En statslig investeringspolitik, der fra begyndelsen af 70'erne i højere grad havde fokus på at fremme udvikling uden for hovedstaden. Samtidig blev fremstillingserhvervene ramt af nedgang i beskæftigelsen. Mere end halvdelen af arbejdspladserne indenfor industrien forsvandt i København i det

tidsrum. Det samme gjorde de udenlandske investorer, der kunne have bidraget til en øget beskæftigelse. Det ramte København hårdt. I 80'erne stod kommunen med en høj arbejdsløshedsprocent og en generel ringe boligstandard, der førte til en befolkningssammensætning med store sociale og sundhedsmæssige problemer. Det gav store kommunale udgifter og et ringe beskatningsgrundlag og tegnede et billede af en hovedstad i recession.

Grundlaget for det sidste årtis udvikling af København blev lagt i 1989, da et udvalg under Folketinget offentliggjorde en rapport med titlen: "Hovedstaden, hvad vil vi med den?". Rapporten dannede grundlaget for beslutningen om bl.a. etablering af Øresundsbroen, udvikling af Ørestad og etablering af metroens første tre etaper, udvidelse af lufthavnen, universitetsudbygningen og Kulturby '96 med en række investeringer i kulturbyggerier. Realiseringen af disse beslutninger trak investeringer i erhvervsbyggeri med sig. Det sidste ryk kom efter år 2000, hvor konjunkturerne for alvor vendte, og det igen blev attraktivt at investere i boligbyggeri, og hvor omdannelsen af de gamle industriområder langs havnen og andre steder i byen udfordrede de regionale og statslige myndigheders forestilling om, at København i princippet var udbygget.

De politiske, økonomiske og bystrukturelle problemstillinger, der var en del af den negative udviklingsspiral, prægede den bypolitiske dagsorden for Københavns udvikling i den periode, hvor de tre kvarterer blev skabt: Den nedslidte boligmasse med mange små og dårligt vedligeholdte lejligheder, manglen på attraktive nye boliger for familier, behovet for nye arbejdspladser, social og kulturel mangfoldighed, og behovet for at udvikle et stærkt fundament for den kommunale økonomi og byen i en global verden.

Udfordringen var fra begyndelsen af 90'erne derfor at genskabe tilliden til kommunen som samarbejdspartner i byomdannelsen og tiltrække både bolig- og erhvervsinvestorer.

Nøgleordet var investeringssikkerhed. Omdannelsen af Kalvebod Brygge blev første skridt. Her lå attraktivt beliggende arealer, som blev solgt stykke for stykke til erhvervsbyggeri for at komme i gang. Uden en helhedsplan eller -idé. Resultatet blev herefter.

Herefter fulgte Christiansbro og Havnestad, hvor henholdsvis ATP med et langsigtet investeringsperspektiv og ØK som privat investor var drivkraften. For kommunens planlæggere var udfordringen at skabe et godt grundlag for realiseringen af de to projekter. De kunne give København et ryk i transformationen fra industriby til en mere moderne by samt ikke mindst vise de private investorer, at det nu var muligt at investere i København.



Konjunkturerne og det politiske klima i Københavns Kommune har ændret sig fra slutningen af 90'erne. Fokus blev gradvist flyttet fra at få gang i byomdannelsen og byggeriet til at se byen i en større regional og international sammenhæng med vægt på byfortætning og frem til nutidens særlige fokus på billige boliger, mangfoldighed og bæredygtighed i bred forstand. Kommunens planlægningspraksis udvikledes samtidig i takt med, at byggeaktiviteten steg.

Det kom bl.a. til udtryk ved omdannelsen af det gamle frihavnsområde nord for Kastellet, Amerika Plads, som blev påbegyndt i begyndelsen af det nye årtusinde. Her indtog kommunen sammen med Københavns Havn en mere offensiv rolle i processen. Der blev hentet udenlandsk inspiration til udvikling af en masterplan, og målet blev at skabe et tæt byområde af høj standard og et urbant bymiljø.

Hvis man spørger nogle af de dengang ledende medarbejdere fra planlægningsafdelingerne i Københavns Kommune om den vigtigste læring af dette årtis byomdannelsen, så er en stærk strategi for byens udvikling som grundlag for kontinuitet og investeringssikkerhed helt central. Det samme gælder fokus på, hvor hurtigt forudsætningerne for et område ændrer sig. Det er umuligt at lave en perfekt plan, der kan tage højde for en længere periode, så i stedet skal man sigte mod en dynamisk proces, hvor man er opmærksom på de områder, der ikke er i spil lige nu, og indrette plangrundlaget, så det er robust og kan tåle ændringerne i forudsætningerne. Endelig er det også vigtigt at holde fast i de oprindelige ideer for et områdes omdannelse hele vejen igennem processen – også efter lokalplanen er vedtaget.

Efter et årti med økonomisk nedtur og et årti med turbo på økonomi og investeringer er det vigtigt at huske på, at kommunens rolle i omdannelsen er afhængig af efterspørgslen, men det afgørende er i sidste ende de redskaber, kommunen har til at forhandle de langsigtede krav om kvalitet i byomdannelsen – også i nedgangstider.

Gennemgangen af de tre eksempler på byomdannelsen har fokus på områdets fysiske og funktionelle fremtræden i forhold til lokalplanens formålsbestemmelse og de intentioner for selve området, som er gennemarbejdet i lokalplanlægningen. Holder hovedgrebet, og er der bykvalitet i området? Hvad bidrager området med lokalt? Hvor manglede vi styringsinstrumenter? Men også områdets potentialer og sammenhæng med den overordnede strategi for byudviklingen i København. Hvordan afspejler det samspil sig i resultatet, og hvad bidrager området med i det store billede? Publikationen sigter på at udvikle Center for Bydesign's planlægningspraksis og kvaliteten i lokalplanlægningen med fokus på både de enkelte områders placering i det samlede bybillede og på de kvaliteter, der understøtter menneskers behov for udfoldelse, oplevelse og bevægelse i byen.

Bag de enkelte områders fysiske udformning og funktioner gemmer der sig en række bestemmende forhold, der ikke altid kan læses direkte af lokalplanen: Investors tidshorizont og ambitionsniveau, planlæggernes evne til at tolke det enkelte sted i byen og skabe et godt grundlag for dialog og udvikling, Københavns Kommunes troværdighed som samarbejdspartner, den politiske konsensus om byudviklingen, forvaltningernes mandat til at gå i dialog på det grundlag og dialogen med borgerne. Det er helt grundlæggende betingelser, som har en afgørende indflydelse på processen og det endelige resultat. Dem skal vi også have fokus på i en erfaringsopsamling, hvis det næste årtis bydesign skal baseres på gode, robuste lokalplaner, der tager højde for de ændringer i forudsætningerne, der næsten altid opstår undervejs i processen. ■



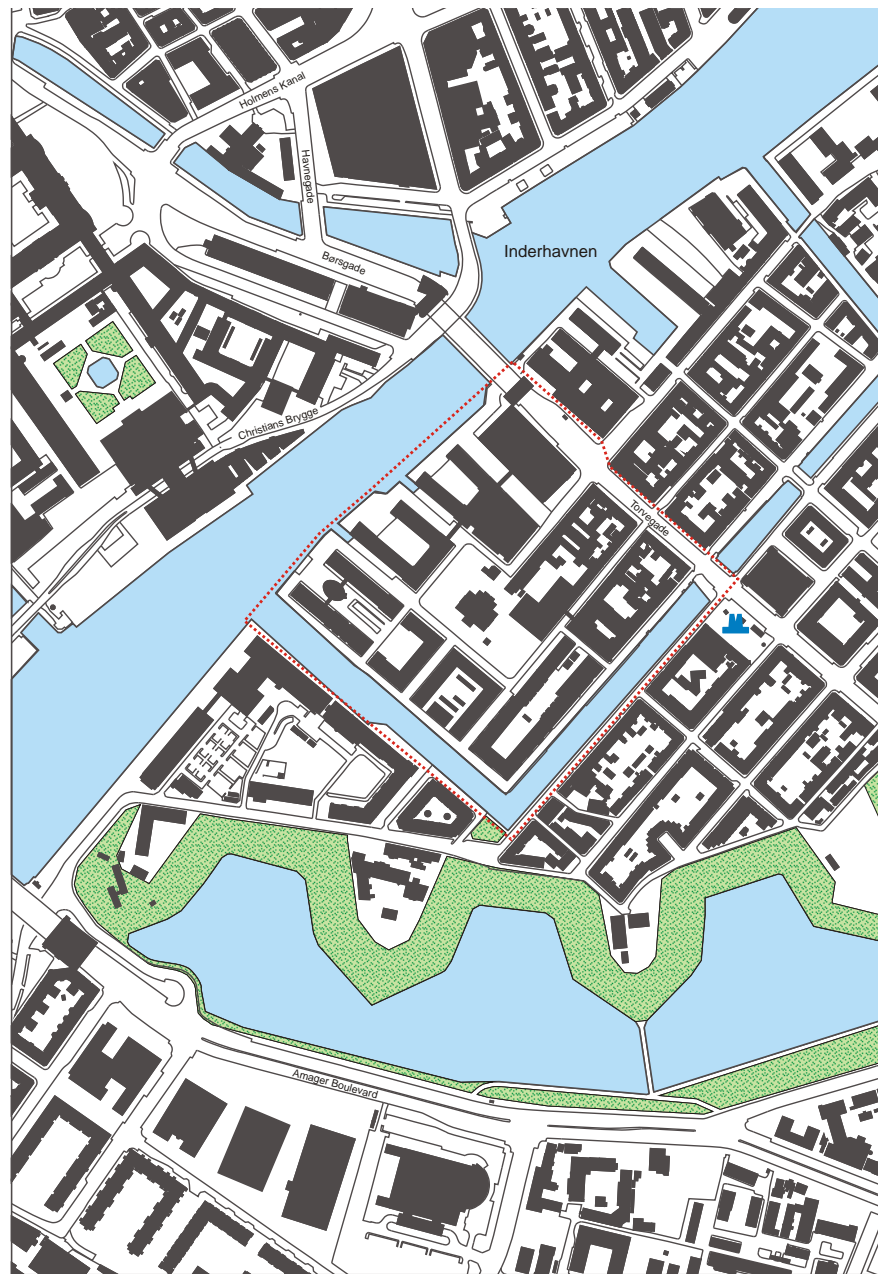
1981



2009

CHRISTIANSBRO





..... Lokalplanområdet

FAKTA

GRUNDEJER:
ATP [Arbejdsmarkedets Tillægspension]

MASTERPLAN:
Henning Larsen Architects

DEVELOPER:
ATP udviklede erhvervsdelen. Skanska udviklede boligerne

AREAL:
(for hele Christiansbroområdet - uden kanaler): 87.500 m²

ANTAL BOLIGER:
339

ANTAL BEBOERE:
402

ANTAL BEBOEDE LEJLIGHEDER
(pr. 1. jan. 2008): 225

ANTAL ARBEJDSPLADSER:
3.246 - primært inden for finansiering og
forretningsservice

Området er fuldt udbygget i dag



PLANMÆSSIGT UDGANGSPUNKT FOR OMDANNELSEN. Køben-

havns Kommune havde behov for en ændring i befolkningssammensætningen og erhvervsstrukturen som grundlag for at skabe vækst i 80'erne. Behovet for større attraktivt beliggende erhvervsarealer og kvalitetsboliger, der kunne tiltrække ressourcerstærke grupper til byen, var markant. Kommuneplan 1989 åbnede for en omdannelse af de tidligere havne- og produktionsarealer på Christianshavn til bymæssige funktioner. Det var dog en forudsætning, at omdannelsen skulle tage hensyn til den fortsatte drift af motorfabrikken B&W. Målet for omdannelsen var at styrke en urban centerkarakter ved visuelt og funktionsmæssigt at knytte Christianshavn og Indre by tættere sammen. B&W-området var i den sammenhæng udpeget som et særligt attraktivt område. Det var i øvrigt et generelt mål, at nye byfunktioner i havneområderne skulle have en åben og publikumsorienteret karakter. På særligt attraktive og lettilgængelige punkter langs havneløbet skulle der reserveres plads til særligt publikumsorienterede byfunktioner, såsom udstillings- og kongresfaciliteter og hoteller, samt repræsentative bygværker for private og offentlige institutioner. Rammerne for lokalplanlægning muliggjorde i hovedtræk en udvikling af Christiansbro til et blandet bolig- og serviceområde med en bebyggelsesprocent på 150 og en fordeling mellem boliger og erhverv på 40/60. Kommuneplanens overordnede mål blev i det store hele indfriet i omdannelsen af Christiansbro. Plangrundlaget gav muligheder for attraktivt beliggende erhvervs- og boligbyggeri i det centrale København og åbnede for offentlighedens adgang til vandet med anlæg af promenader mod Inderhavnen og langs Christianshavns Kanal.

GÆLDENDE KOMMUNEPLANLÆGNING. I dag indgår Christianshavn

i Det Centrale Byområde, der har funktion som et regionalt, nationalt og internationalt center. Udfordringen for denne del af København i de kommende år er at skabe rammer for de virksomhedstyper, der kan drage fordel af en central placering i byen, samt øge boligandelen for at sikre et mangfoldigt byliv. Der skal tilstræbes offentlig adgang til områder af værdi for friluftslivet, eksempelvis til havnen. Her er der fokus på at udvikle mulighederne for fritidsanvendelse og oplevelser. Christiansbros udviklingspotentiale ligger i en udvikling af områdets rekreative muligheder for københavnere. Der mangler stadig at blive skabt en forbindelse på tværs af Christianshavns Kanal, som kan forbinde området med de øvrige områder langs havnen og dermed øge områdets attraktion som bl.a. cykel- og gangforbindelse langs havneløbet. Rammebestemmelsen for Christiansbro fastlægger det til et C2* - område med blandet bolig og serviceerhverv og med en maksimal bebyggelsesprocent på 180.



LOKALPLAN NR. 183 MED TILLÆG 1 FOR "B&W" FRA 1991/97

FORMÅL: At muliggøre omdannelsen af det tidligere B&W-område til et byområde med boliger og serviceerhverv, fastlægge en opdeling af området med serviceerhverv overvejende placeret mod havneløbet og boliger mod Christianshavns Kanal, at tilpasse nybyggeriet til den bygningsstruktur og de fredede og bevaringsværdige bygninger, der er karakteristisk for de ældre dele af Christianshavn, samt sikre, at der etableres en sammenhængende promenade langs Inderhavnen og Christianshavns Kanal, som er offentligt tilgængelig.

BEBYGGELSESPROCENT: 180

ETAGEAREAL: 81.000 m²

FORDELING MELLEM BOLIG OG ERHVERV: 40 – 50 % af det samlede etageareal er fastsat til boliger

BOLIGSTØRRELSER: Boligerne skal i gennemsnit være mindst 85 m²

PARKERING: Parkeringsdækning er 1 plads pr. 100 m². Parkering skal indrettes i underjordiske anlæg. Herudover kan der i begrænset omfang indrettes parkering på terræn ved domicilbyggeriet mod havnefronten.

FRIAREAL: 40 % af boligarealet, 10 % af erhvervsarealet

FORBINDELSER: Der muliggøres broforbindelser over Christianshavns Kanal

PUBLIKUMSORIENTEREDE FORMÅL: Mindst 3 % af boligetagearealet

Lokalplanen indeholder detaljerede bestemmelser for områdets omdannelse. Det har resulteret i mange efterfølgende dispensationer.

STATUS FOR OMRÅDET

Nedenstående tal dækker den nybyggede del af Christiansbro-kvarteret pr. 1.1.2008:

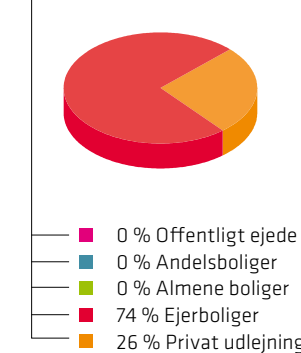
GENNEMSNITLIG HUSTANDSSTØRRELSE

CHRISTIANSBRO: 1,8

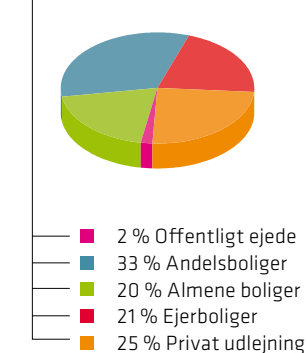
HELE KØBENHAVN: 1,8

EJERFORMER

CHRISTIANSBRO



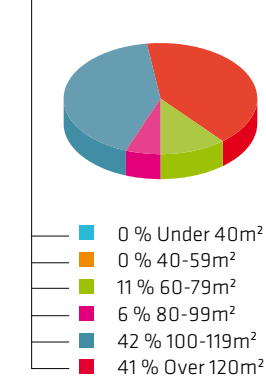
HELE KØBENHAVN



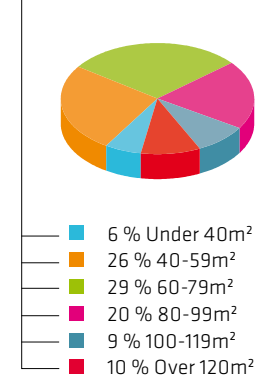
- På Christiansbro er ejerboliger den altdominerende boligform.
- I forhold til København som helhed er almene boliger og andelsboliger kraftigt underrepræsenteret på Christiansbro.
- Hovedvægten på ejerboliger og udlejningsboliger svarer generelt til fordelingen for alle nyopførte boliger i København i perioden 2000-2008.

BOLIGSTØRRELSE

CHRISTIANSBRO



HELE KØBENHAVN





HUSSTANDSTYPER

CHRISTIANSBRO: 83 % AF HUSSTANDENE BESTÅR AF ENLIGE VOKSNE/PAR UDEN BØRN
HELE KØBENHAVN: 70 % AF HUSSTANDENE BESTÅR AF ENLIGE VOKSNE/PAR UDEN BØRN

GENNEMSNITLIG HUSTANDSINDKOMST PR. 1.1.2007

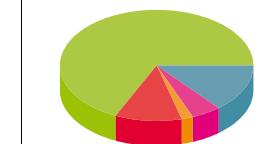
CHRISTIANSBRO: KR. 549.000
HELE KØBENHAVN: KR. 294.000

HERKOMST

CHRISTIANSBRO: 77 % DANSK / 14 % VESTLIG / 9 % IKKE VESTLIG
HELE KØBENHAVN: 80 % DANSK / 6 % VESTLIG / 14 % IKKE VESTLIG

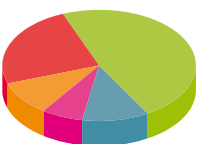
ALDER

CHRISTIANSBRO



5 % 0 - 5 år
2 % 6 - 17 år
11 % 18 - 29 år
68 % 30 - 64 år
14 % over 65 år

HELE KØBENHAVN



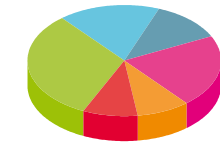
7 % 0 - 5 år
10 % 6 - 17 år
24 % 18 - 29 år
48 % 30 - 64 år
11 % over 65 år

→ På Christiansbro er der generelt færre børn (0-17år) og flere ældre (65+) sammenlignet med Havnestad og Amerika Plads samt hele København.



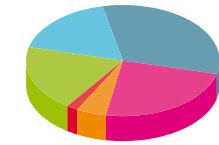
BESKÆFTIGELSESMÆSSIG STATUS PR. 1.1.2007

CHRISTIANSBRO



9 % selvstændige og medarbejdende ægtefælle
9 % topledere
32 % lønmodtagere på højeste niveau
17 % lønmodtagere på mellemniveau
12 % lønmodtagere på grundniveau
21 % lønmodtagere i øvrigt

HELE KØBENHAVN



5 % selvstændige og medarbejdende ægtefælle
2 % topledere
19 % lønmodtagere på højeste niveau
18 % lønmodtagere på mellemniveau
32 % lønmodtagere på grundniveau
24 % lønmodtagere i øvrigt

ARBEJDSMARKEDSTILKNYTNING PR. 1.1.2007

CHRISTIANSBRO: 76 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET
KØBENHAVN: 80 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET

UDDANNELSE PR. 1.1.2006

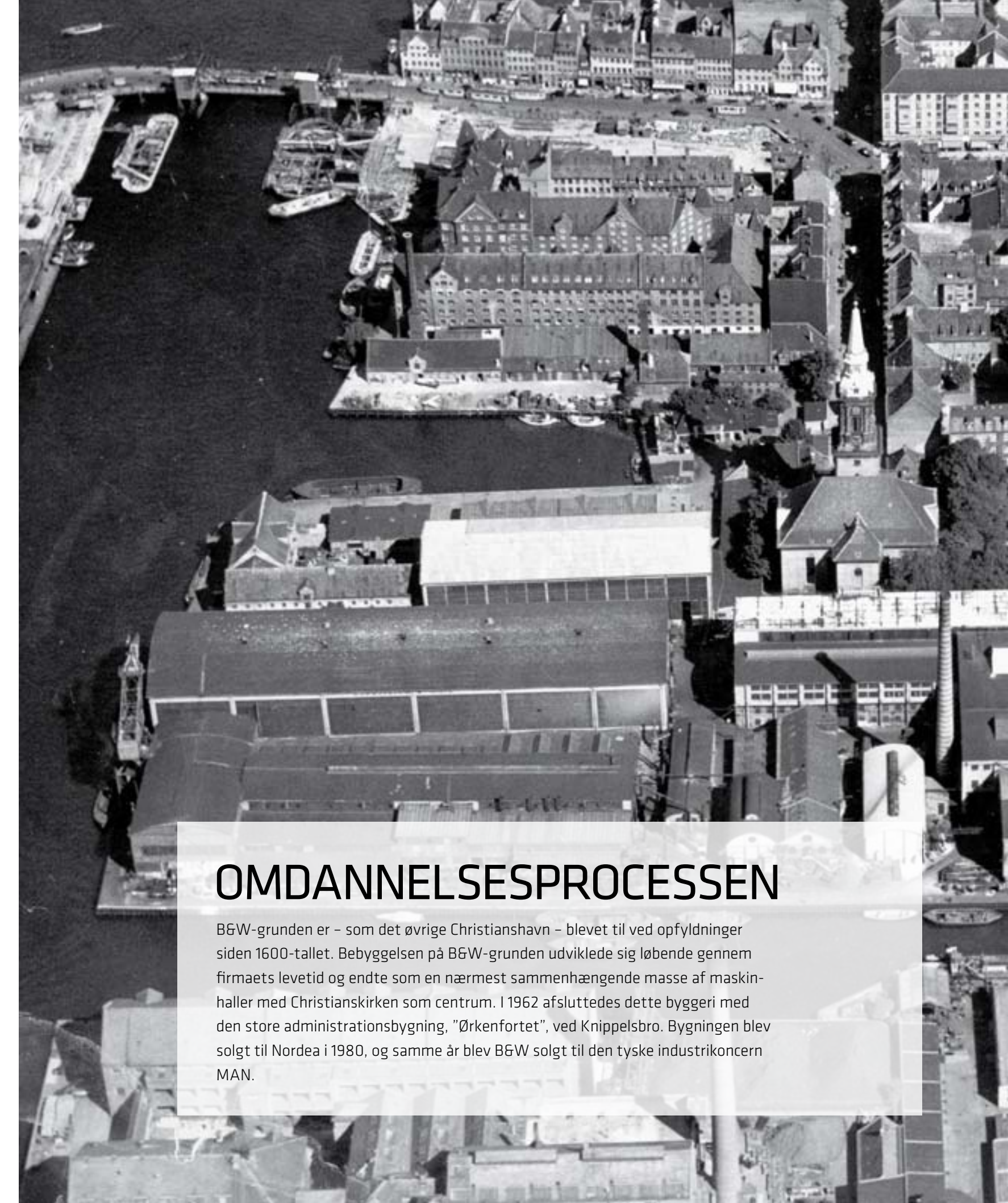
CHRISTIANSBRO: 47 % AF BEBOERNE HAR AFSLUTTET VIDEREGÅENDE UDDANNELSE
KØBENHAVN: 27 % AF BEBOERNE HAR AFSLUTTET VIDEREGÅENDE UDDANNELSE

PENGLING PR. 1.1.2006

6 UD AF 10 PÅ CHRISTIANSHAVN HAR DERES ARBEJDE I KØBENHAVN
DET SVARER TIL GENNEMSNITTET FOR KØBENHAVN

GENNEMSNITLIGT ANTAL PERSONBILER PR. HUSSTAND PR. 1.1.2006

CHRISTIANSBRO: 0,56
HELE KØBENHAVN: 0,35



OMDANNELSESPROCESSEN

B&W-grunden er – som det øvrige Christianshavn – blevet til ved opfyldninger siden 1600-tallet. Bebyggelsen på B&W-grunden udviklede sig løbende gennem firmaets levetid og endte som en nærmest sammenhængende masse af maskinhaller med Christianskirken som centrum. I 1962 afsluttedes dette byggeri med den store administrationsbygning, "Ørkenfortet", ved Knippelsbro. Bygningen blev solgt til Nordea i 1980, og samme år blev B&W solgt til den tyske industrikoncern MAN.



1 Bydelen udskriver idé-konkurrence. Christianshavns Bydelsgruppe og Lokalråd udskriver en idékonkurrence om den fremtidige anvendelse af B&W fabrikkens og Sukkerfabrikkens grunde. Vinderprojektet lægger vægt på bydelens behov for sportsanlæg, svømmehal og andre fritidsfaciliteter.



3 Dissing+Weitlings forslag til omdannelse. Arkitektfirmaet Dissing+Weitling udarbejder på foranledning af Dansk Firmacenter et forslag til omdannelse af Christiansbro. Der lægges vægt på den blandede anvendelse med en høj boligandel, områdets åbning for offentlighed og bebyggelsens tilpasning til det omkringliggende kvarter. Forslaget danner grundlag for udarbejdelse af et forslag til lokalplan med tilhørende forslag til kommuneplantillæg. Mange i bydelen er utilfredse med, at man ikke tager hensyn til bydelens behov for fritidsfaciliteter.



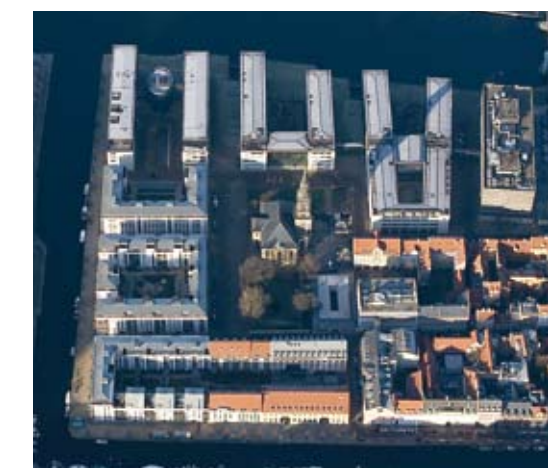
5 Bebyggelsesprocent hæves til 180. Lokalplanforslaget bliver ledsaget af et forslag til kommuneplantillæg, der hæver bebyggelsesprocenten til 180. Det muliggør en tæt bymæssig struktur i lighed med det øvrige Christianshavn. Den høje bebyggelsesprocent giver anledning til diskussioner med den statslige planmyndighed, der først godkender ændringen i januar. Kommuneplanforslaget bliver herefter vedtaget i Borgerrepræsentationen i februar. B&W-grunden bliver efterfølgende ryddet for næsten alt bebyggelse. Nedrivning af de gamle B&W-haller afsluttes midt på året. De første boligkarréer opføres i Wildersgade og Overgaden Oven Vandet.

6 Dansk Firma Center går konkurs. På grund af finanskrisen går udviklingen af området i stå. Dansk Firma Center går i betalingsstandsning, og Privatbanken, det senere Nordea, som tidligere var flyttet ind i B&W's gamle hovedsæde – Ørkenfortet – overtager grunden. ATP sikrer sig forkøbsret til grunden, men opgiver at købe, da kommunen ikke vil give udvidede rammer for erhvervsbyggeri.

8 Henning Larsen Architects vinder konkurrence. ATP udskriver en arkitektkonkurrence, som Henning Larsen Architects vinder. Kommunen er ikke repræsenteret i dommerkomiteen – plandirektør og stadsarkitekt er rådgivere. Hvor den første plan tager udgangspunkt i karréstrukturen, vægter den nye plan de større pakhusstrukturer langs havnefronten og skaber med rammer i kobber sammenhæng til byens tage og tårne. Kommunen går ind for en gennemførelse af vinderprojektets bebyggelsesplan, men har problemer med bygningshøjderne. Der lægges op til 2 etager mere, end den eksisterende lokalplan tillader. Det kompenseres ved at arbejde med bl.a. fladere tagformer, som sikrer, at bygningshøjderne ikke øges.



10 Dispensation til udadvendte funktioner. Området står færdigudbygget. Det har ikke været muligt at tiltrække de planlagte udadvendte funktioner, så der gives dispensation til at bruge stueetagerne til boliger i stedet. Broen over Christianshavns Kanal er ikke blevet realiseret, da den forbinder to forskellige lokalplanområder og ikke er indskrevet i nogen af dem. Kommunen har ikke selv økonomi til at finansiere den, og det kommer på dette tidspunkt ikke på tale at stille krav til bygherren om medfinansiering.



1986

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2 Kommunen siger nej til erhverv og bevaring. I 1987 bliver B&W-grunden købt af Dansk Firma Center A/S, som foruden boliger og hotel vil opføre et skandinavisk eksport- og markedscenter. Kort efter kan man i aviserne se det første skitseprojekt til en ny udformning af området. En række af de gamle fabrikshaller bliver bevaret. Det gælder bl.a. den såkaldte Rosenkjær-hal, der skal tjene som et overdækket, offentligt byrum. Københavns Kommunes opfattelse peger mere i retning af, at de gamle haller bliver nedrevet, og der bliver bygget boliger i stedet.

4 Lokalplan vedtages. Borgerrepræsentationen vedtager lokalplanforslaget endeligt i december. Et mindretal tager afstand fra den høje bebyggelsesprocent, den stigende biltrafik, og at beboerønsker ikke var tilstrækkeligt sikret. Christianshavns Lokalråd indgiver forslag om fredning af Rosenkjær-hallen. Det særlige Bygningssyn afviser at indstille hallen til fredning, og fredningsforslaget får ikke indflydelse på det videre forløb. Beslutningen vækker harme hos mange.

7 ATP køber grunden. Kommunen forsøger at rejse kapital til at erhverve grunden. Det lykkes ikke. ATP køber alligevel arealet og er nu indstillet på at bygge boliger.

9 Tillæg til lokalplan. Lokalplantillæg baseret på den nye plan vedtages. Det åbner mulighed for, at bebyggelsen mod havnen fremtræder med gavle og ikke facader. De arkitektoniske ambitioner hæves. Der gives mulighed for 1-2 normaletager mere, uden at bygningshøjden ændres, en større plads omkring kirken, generel bestemmelse om sadeltag opgives, det samme gælder arkader. I stedet for en enkelt bro over kanalen skitserer tillægget tre mulige broer. Andelen af publikumsorienterede funktioner reduceres fra 5 til 3% og koncentrerer sig i områdets sydvestlige hjørne efter ønske fra banken. Det begrundes i verserende problemer med at fastholde detailhandelsforsyningen på Christianshavn, hvor kommunen prioriterer detailhandlen ud mod Torvegade. På Christiansbro gives mulighed for andre typer af publikumsrettede funktioner, eksempelvis et sundhedscenter.



ERFARINGER FRA PROCESSEN:

ÆSTETIK OG ARKITEKTONISK KVALITET

En langsigtet investor muliggjorde et kvalitetsbyggeri på Christiansbro. Lokalplanen var barn af sin tid med fokus på æstetik og skyline. I dag ville byliv nok have stået mere centralt.

Med udviklingen af Christiansbro fik æstetik og arkitektonisk kvalitet en central rolle i byomdannelsen. Områdets unikke placering i byen fordrede en særlig indsats, og det var baggrunden for, at der blev udarbejdet en meget detaljeret lokalplan. Når det blev muligt at opføre kvalitetsbyggeri på Christiansbro, var en væsentlig årsag, at ATP som grundejer kom på banen i midten af 90'erne. Den første lokalplan fra 1990 åbnede allerede mulighed for en boligandel på 40 - 50 % og en bebyggelsesprocent på 180. Med Henning Larsens masterplan fra 1995 blev der for alvor sat fokus på arkitektonisk kvalitet og visuel sammenhæng med de omkringliggende byområder. Den nye plan vægtede de større pakhusstrukturer mod havneløbet og sammenhængen til byens tage og tårne ved brug af kobber som facadebeklædning mod havneløbet. Kobber var næppe blevet introduceret som facadebeklædning, hvis ikke der havde været en langsigtet investor på banen, mener en af planlæggerne fra dengang. "Det var en tid, hvor kommunen var mere tilbøjelig til at klappe hælene sammen, for der var ikke mange, der ville investere i byen dengang - og slet ikke i boliger og fordyrende arkitektoniske løsninger", fortæller han.

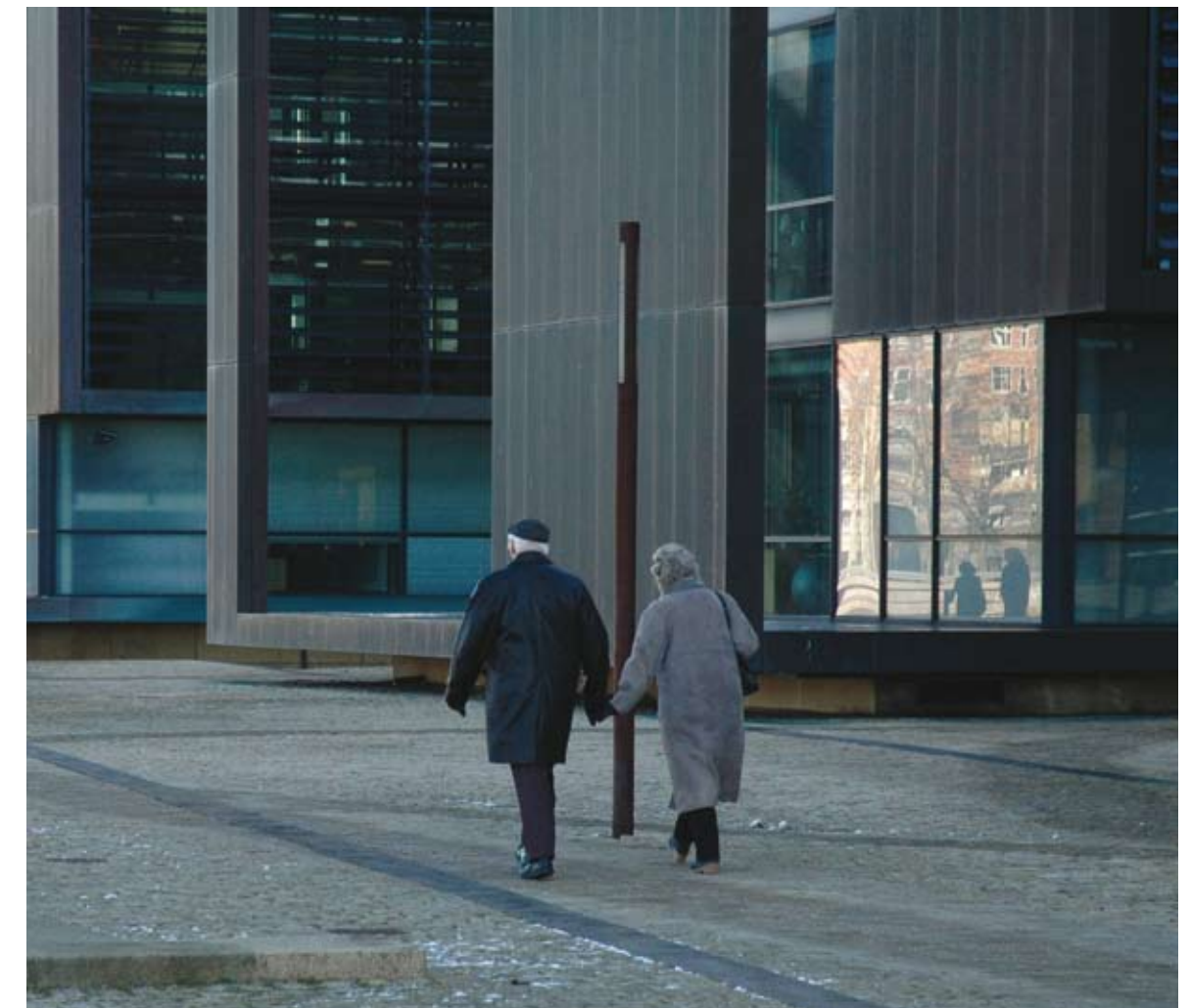
Selv om man måske også fra kommunens side fandt arkitekturen i den oprindelige lokalplan fra 1990 tilbageskuende, gav det ikke anledning til på eget initiativ at revidere planen. Det var karakteristisk for meget af byudviklingen i København på det tidspunkt, at planlægningen blev udviklet med udgangspunkt i meget færdige projekter, som var udarbejdet på grundejernes initiativ. I dag er processen i højere grad kendetegnet ved forhandling mellem kommunen og grundejerne med udgangspunkt i idéoplæg.

De medarbejdere, der var involveret i planprocessen dengang, vurderer i dag, at den æstetisk orienterede lokalplan lykkedes på Christiansbro. Kombinationen af Henning Larsens arkitektoniske masterplan og den detaljerede lokalplan var helt central. "Lokalplanens detaljering skabte rammerne for arkitektonisk kvalitet, men brugen af de eksklusive materialer, der er anvendt på Christiansbro, stod og faldt med, at der var en pengestærk investor med i udviklingen", fortæller en af planlæggerne.

Det overbevisende greb i Henning Larsens plan var den enkle opdeling, hvor erhvervsbyggeriet blev placeret som en moderne variant af pakhuse ud mod havnen, mens boligerne var placeret i karréer ind mod kanalen. Da ATP lancerede planen, gav det anledning til diskussion i kommunen om, hvorvidt man kunne forsvare at placere alt erhvervsbyggeriet ud til havnen. Argumentet for at gøre det var, at der var vand hele vejen rundt, så boligerne også fik deres andel af herlighederne. En anden central diskussion var bygningshøjden. Henning Larsens plan lagde op til 2 etager mere på de enkelte bygninger end de 4 etager, der var muliggjort i lokalplanen fra 1990. Det lykkedes at opnå et kompromis, der muliggjorde de 2 ekstra etager, uden at bygningshøjderne blev forøget, bl.a. ved at opgive et tidligere krav om sadeltage på alle bygninger i området.

Samlet lyder vurderingen fra de implicerede planlæggere fra dengang i kommunen, at lokalplanen for Christiansbro er typisk for sin tid. Det er en meget arkitektonisk vellykket plan, men planlægningsmæssigt er det en lukket enklave med en monofunktionel havnefront, hvor man i dag formentligt ville fokusere mere på samspillet mellem byliv, byrum og funktionsblanding. ■

"Lokalplanens detaljering skabte rammerne for arkitektonisk kvalitet, men brugen af de eksklusive materialer, der er anvendt på Christiansbro, står og falder med, at der er en pengestærk investor med i udviklingen."





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

PROMENADER OG FORBINDELSER

I forbindelse med omdannelsen af Christiansbro spirede interessen for offentlige promenader langs havnefronten. Væk var industriens støj og forurening, og havn og bolværk kom i stedet i spil som rekreative byrum

I modsætning til den første lokalplan for området gjorde Henning Larsens projekt en dyd ud af promenaderne med åbne, forskudte gavle, kvalitetsmaterialer og promenadebreder, der nogle steder strakte sig over mere end de påbudte 12 meter. Bebyggelsesplanen adskilte sig også fra Dissing+Weitlings oprindelige projekt ved et større åbent rum omkring kirken og bredere og mere åbne karréer. Det liv, der skulle fylde promenaden og byrummet omkring kirken, var til gengæld ikke i højsædet på det tidspunkt. Fokus var på smukke belægnings og rumligheder. Kommunens tilgang til promenader og byrum var mere traditionel dengang og handlede mest om i det hele taget at give mulighed for, at man kunne bevæge sig langs vandet.

Den bro over Christianshavns Kanal, som skulle have bundet området sammen med Christianshavn og Islands Brygge, udeblev, og det samme gjorde de udadvendte funktioner, som kunne trække besøgende til. De to ting hang, ifølge de involverede planlæggere, nøje sammen, for uden en forbindelse over Christianshavns Kanal og dermed adgang til de omkringliggende byområder mistede promenaden sin attraktion for gående og cyklister. Dermed udeblev det flow af mennesker, der kunne have bidraget til at aktivere de stueetager med mulighed for udadvendte funktioner. De kom i stedet til at stå tomme.

Grundejerne var ikke i så høj grad indstillet på at invitere offentligheden ind i området. Af sikkerhedshensyn var banken ikke interesseret i, at folk kunne opholde sig der. Det blev understreget af, at selvom bygningernes glaspartier åbnede sig ud mod havnefronten, kunne medarbejderne ikke gå direkte

fra bygningerne ud på promenaden. Forbindelsen over kanalen mødte også modstand hos Danisco på den anden side af kanalen, der heller ikke var begejstret for ideen om en bro. Og beboerne selv modsatte sig, da det på et tidspunkt kom på tale at placere broen længere fra havneløbet mellem boligkarréerne på hver side af kanalen. Det kunne give uønsket indkik. I starten var der da heller ingen bænke på Christiansbros promenader. "Dengang havde man slet ikke samme fokus på byliv som i dag, så hvis beboerne ikke ville have bænke, var det ikke på tale, at de skulle", fortæller kommunens planlæggere. Senere hen fandt beboerne imidlertid selv ud af, at de gerne ville have mulighed for at slå sig ned og nyde udsigten fra bolværket, og så var den naturlige løsning at få Henning Larsen til at tegne bænke til dem. I dag er bænkene et yndet opholdssted for områdets beboere i godt vejr. Måske knap så meget for bydelens beboere, da området stadig fremstår som en lukket privat enklave og ikke et supplement til det øvrige Christianshavns små oaser for udeliv.

Ifølge de involverede planlæggere fra dengang er den vigtigste lære, man kan drage fra diskussionen om Christiansbros promenader, at sørge for ordentlige adgangsforhold fra starten. Hvis broen havde været etableret fra begyndelsen, havde beboerne formentligt accepteret den, mens det er langt vanskeligere at etablere den efterfølgende. At det ikke skete hænger sammen med, at Københavns Kommune på daværende tidspunkt ikke havde praksis for at samarbejde med grundejeren om finansiering af den type infrastruktur som led i omdannelsen. ■

"Dengang havde man slet ikke samme fokus på byliv som i dag, så hvis beboerne ikke ville have bænke, var det ikke på tale, at de skulle."





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

OFFENTLIG ADGANG OG UDADVENDTE FUNKTIONER

Lavkonjunktoren i 90'erne gjorde, at kommunen stod svagt i forhandlingerne med investorerne. Christiansbro blev smuk, men uden de udadvendte aktiviteter og liv, som kommunen ønskede.

Da Christiansbro var på tegnebrættet, var kommunens planlæggere opsatte på at skabe bløde overgange mellem offentlige og private rum for at skabe en åbenhed i byrummene. Man valgte derfor at lave åbne gårde i boligkarréerne på Christiansbro: "Lige nu ser det ud til, at tendensen er ved at gå mod lukkede karréer igen, men på det her tidspunkt begyndte man at arbejde med det åbne", fortæller en af de implicerede planlæggere fra dengang. "Når gårdrum åbnes for offentligheden, opstår der en risiko for konflikter mellem beboere og udefra kommende brugere – især i forholdsvis små gårdrum som på Christiansbro, hvor det kan føles som om, at man træder ind i en privat have". Nogle af beboerne på Christiansbro beklagede sig over folk, der cyklede igennem deres gårdrum. Kommunens planlæggere vurderede imidlertid, at det trods alt ikke tegnede til at være et stort problem.

På promenadearealerne foran husene gav balancen mellem offentlig og privat brug til gengæld nogle andre udfordringer. Man indrettede meget bevidst de offentligt tilgængelige friarealer sådan, at der ikke måtte køre biler – til gavn for både beboere og promenerende, troede man. Bilerne blev placeret i parkeringskældre i området. Problemet var imidlertid, at beboerne ikke kunne komme direkte fra parkeringskældrene op til deres lejlighed. Derfor ville de have mulighed for at køre helt til døren for at læsse varer og børn af, inden de parkerede bilen. Det resulterede i, at der kørte biler på promenaden, hvilket generede beboerne i stueetagen på grund af lyset fra billygterne. Løsningen var et kompromis, hvor promenaderne blev spærret for biler udefra, men kunne åbnes for de beboere, der gerne ville kunne køre helt til døren. Generelt har håndteringen af lokalplanens detaljerede bestemmelser for de private friarealer, især promenader og bolværker, givet anledning til meget langstrakte

sager med efterfølgende dispensationer fra lokalplanen.

De offentlige fællesfunktioner i stueetagerne ændrede også karakter undervejs i planlægningsprocessen. Til forskel fra Dansk Firma Center, der i det indledende udviklingsarbejde gik i dialog med beboerne på Christianshavn for at skabe faciliteter til glæde for hele bydelen, var det småt med fællesfunktionerne i ATP's plan. Man kan i dag diskutere, om området burde have givet den omkringliggende bydel lidt mere, men Københavns Kommune vurderede dengang, at projektet næppe var kommet i hus, hvis der var blevet stillet større krav om fællesfunktioner.

Lokalplanens krav om udadvendte funktioner blev i lokalplantillægget nedsat fra 5 til 3 %, og der blev fortolket meget på, hvad "udadvendt" betød. Butikker var ikke realistiske at tiltrække, så i stedet tænkte man i funktioner som børneinstitutioner, tandlæge og sundhedscenter. De 3 % blev samlet i én karré, men det var stadig vanskeligt at tiltrække de udadvendte funktioner, og kommunen så sig derfor nødsaget til at dispensere, så der i stedet kom boliger i stueetagen. Stueetagen i områdets sydvestlige hjørne lå længe tom, selvom placeringen ud til både kanal og havnefront syntes ideel. Det var et ønske fra Københavns Kommune, at der kom udadvendte aktiviteter på det sted, men grundejerens synspunkt var, at det kun kunne blive aktuelt med en kvalitetsrestaurant, som der ikke var tilstrækkelig parkering til.

Omkring kirken havde Henning Larsens masterplan oprindeligt skitseret nogle pavilloner og et orangeri, men de blev ikke til noget, da det ikke var et krav i lokalplanen. Når de involverede planlæggere kigger på området i dag, synes de, at det savner liv, men forklarer, at konjunkturerne i begyndelsen af 90'erne gjorde, at kommunen ikke stod ret stærkt i forhold til at stille krav om fællesfunktioner. ■



"Konjunkturerne i begyndelsen af 90'erne gjorde, at kommunen ikke stod ret stærkt i forhold til at stille krav om fælles-funktioner"





MED EKSPERTENS ØJNE

De tre arkitektur- og planlægningseksperter er enige om, at området er arkitektonisk smukt og udviklet med stor respekt for stedet og dets historie. Omvendt er det ikke tilstrækkeligt inviterende og imødekommende.

Arkitekt DENNIS LUND, Møller og Grønborg: "Jeg kan huske, da byggeriet blev opført – det var jo lige efter, at Kalvebod Brygge var bygget, da oplevede jeg det som noget befriende, at jeg kunne læse området helt naturligt, nærmest uden at kende noget til det: At det er de gamle pakhuse, der lå tværvendt mod havnebassinet, og inde bag ved kommer hverdagsbyen. Det synes jeg stadig, man kan genlæse i Christiansbro. Det opfatter jeg som en rigtig stor kvalitet. Det er lykkedes at håndtere en meget stor bebyggelsesprocent – med mange etagekvadratmeter ud mod vandet og en nedskalering i tværsnittet ind mod Strandgade. Det er en svær grund at bygge på – det er jo et sted i byen, hvor den naturlige adgang ligger fra vandsiden, og hvor man derfor har arbejdet med at gøre bagvejen til fordøren. Det kommer stærkest til udtryk i den store klods, der er trukket ud fra Henning Larsens domicilbyggeri, så den danner symmetri i Strandgade og ned mod kirken, så man får en meget stor sideindgang. Det er meget elegant. Samlet set er de bygningsarkitektoniske forhold en meget stor kvalitet. Stor homogenitet. Med årene er det blevet en smule kedeligt med de 5 blokke ud mod havneløbet. De summer som en stor pengekasse – for autoritært på dette sted. Især hjørnet ved indsejlingen til Christianshavns Kanal. Det må der gøres noget ved. Måske er det blevet så stramt og flot, at det ekskluderer liv og patina. Der kan ikke engang ligge en hundelort på promenaden." ■

Arkitekt MIKKEL FROST, CEBRA: "De enkelte rums proportioner er tilpas definerede og snævre. Det betyder, at man ikke presses til at tage stilling til de enkelte bygningers udformning. Gårdrum er grønne, og gaderum er helt golde. Det fungerer rigtig godt med den kontrast, der ligger i det. Området er stringent og ordentlig, og det er i tråd med de mest velfungerende byer, som vi kender, f.eks. Barcelonas "grid". Kirkens placering som det centrale element er vellykket – et godt centerpiece, som gaderne orienterer sig imod. Det er med til at styrke indtrykket af struktur og orden, kirken er et naturligt ankerpunkt og dermed med til at skabe et hierarki i byområdets struktur. Det betyder, at de omkringliggende områder kan tage udgangspunkt i kirken og lægge sig som et ekstra lag udenom. Det fungerer rigtig godt. Stedets historiske potentialer er læst og udnyttet optimalt i planlægningen af området. Måske er valg af granit lidt ensformigt som belægning i de offentlige rum. En lidt varmere farve havde måske givet lidt liv. Granit er også et radikalt materiale i forhold til den forholdsvis ringe slidtage, der sker i området." ■

"Måske er det blevet så stramt og flot, at det ekskluderer liv og patina. Der kan ikke engang ligge en hundelort på promenaden."

"Kirkens placering som det centrale element er vellykket – et godt centerpiece, som gaderne orienterer sig imod."

Professor JENS KVORNING, Kunstakademiets Arkitektskole: "Området er en meget enkel aflæsning af, hvilke typologier en by består af: Nogle karréer, nogle store pakhuse, der ligger ud til vandet, og det er så det, der bygges på. Christiansbro er knap så vellykket, når man ser på området som en del af Christianshavn, som mange steder er en meget levende bydel. Man har ikke rigtigt påtaget sig at give et svar på, hvordan Christiansbro kan tilføje og forny livet på Christianshavn. Det samme gælder forholdet til resten af byen: Hvordan kan adgangen til vandet, promenaderne m.v. bidrage til at udvikle livet i det omkringliggende kvarter og København? De manglende svar ligger ikke så meget i forhold til bebyggelsesplanens udformning, men i højere grad i den efterfølgende styring, hvor kommunen måske i højere grad skulle have sat hælene i og insisteret på, at der f.eks. skete noget i underetagerne. Og i hvert tilfælde punktvis ud mod havnen og Christianshavns Kanal, der er solbeskinnet det meste af dagen. Så havde der været muligheder for aktiviteter for den brede offentlighed rundt om i kanten af området, og de private rum havde indskrænket sig til den indre del af området. Det ville have sikret, at området havde bidraget til at gøre Christianshavn større som en attraktiv del af København. Det er ikke tilfældet i dag – men den grundlæggende struktur er i orden." ■

"Man har ikke rigtigt påtaget sig at give et svar på, hvordan Christiansbro kan tilføje og forny livet på Christianshavn."





MED NUTIDENS PLANLÆGGERØJNE

Christiansbro byder på høj arkitektonisk kvalitet og har en klar identitet. Men i forhold til byliv mener praktikerne, at områder tager mere, end det giver til den omkringliggende by.

Nutidens planlæggere læser Christiansbro som et vel planlagt byområde med høj kvalitet i arkitektur og byrum. Området har en klar identitet i byen og lægger sig tydeligt i forlængelse af de bygnings- og bystrukturmæssige traditioner på Christianshavn.

Det er tydeligt, at byliv har svære betingelser på Christiansbro, især på en kold decemberdag. Det bunder i, at der ikke er skabt en interaktion mellem det, der foregår inde i bygningerne og det, der foregår uden for bygningerne i omdannelsen af området. Den nedtonede udnyttelse af stueetagerne til offentlige formål og de begrænsede adgangsmuligheder til omgivelserne fra både erhvervs- og boligbebyggelsen er måske mere udtryk for markedsvilkår end et ønske fra developers side om at udnytte områdets potentiale for at skabe levende byrum langs vandet. Det er også tydeligt, at der heller ikke er sat fokus på at åbne erhverv ud til omgivelserne ved at skabe publikumsorienterede aktiviteter, som f.eks. at åbne kantinerne i områdets bankdomiciler for udefrakommende. Det kunne være en mulighed for fremadrettet at skabe grundlag for et mere attraktivt byliv.

Det er åbenlyst, at promenaden mangler en broforbindelse over Christianshavns Kanal. Oprindeligt var der tænkt på en placering i forlængelse af sigtelinjen fra Strandgade til kirken og over Christianshavns Kanal til det nye grønne voldanlæg. En sådan kunne trække trafik og byliv ind gennem boligbebyggelsen på Christiansbro, som i dag har to "døde"

gadeforløb. Gaderne kunne bringes til live med en cykel- og gangforbindelse videre gennem området.

Set med nutidens planlæggerøjne er det en stor gevinst for området, at parkering ligger i konstruktion. Det betyder imidlertid, at stikgaderne ned mod Christianshavns Kanal ligner tomme pladser og ikke gaderum. De er smukke og veldefinerede, men sender uklare signaler om deres funktion. De burde måske være tænkt i en anden kontekst end som en del af gadenettet, alternativt være udviklet som en aktiv forbindelse for gående og cyklende. Gad vide, om disse gader nogensinde bliver brugt til noget?

Stedets mangfoldighed kommer tydeligst til udtryk i en større bymæssig skala. Det er et stille, afklaret område med boliger af høj kvalitet med en central placering i København og en attraktiv beliggenhed ved vandet. Den klare opdeling med erhverv ud mod havnefronten og boliger i det bagvedliggende område har et snert af funktionalistisk planlægning over sig. Et bedre miks af funktioner ville give grundlag for mere aktivitet og liv i større dele af området i de fleste af døgnets timer.

Nutidens planlæggere kan lære af området, at Københavns Kommune skal have fokus på, hvad et område skal give til omgivelserne og til resten af byen i byomdannelsesprojekter. I den sammenhæng kan man jo overveje, hvad Christiansbro giver til Christianshavn, og hvilken rolle området i dag spiller i en større bymæssig sammenhæng? Og hvad er potentialerne i fremtiden? ■





MED BRUGERENS ØJNE

Når stilheden bliver for meget, og beboerne på Christiansbro vil være en del af storbyens puls, ligger det sprudlende Christianshavn lige om hjørnet. Udefrakommende oplever Christiansbro som lukket, men beboerne ser deres rolige oase som et gode.

Beboerne på Christiansbro understreger, at placeringen af deres område ikke kunne være bedre, da området har vand hele vejen rundt og samtidig ligger midt i byen. Derudover er den arkitektoniske kvalitet af stor betydning. 9 ud af 10 understreger, at arkitekturen er med til at løfte området og gøre det eksklusivt. De peger blandt andet på, at det er dejligt, at lejlighederne er store, og at de rene linjer underbygger områdets ro. Og netop roen gør i beboernes øjne området til en skøn oase, hvor de kan trække sig tilbage fra storbyens larm. "Det er et smukt område – et rigtigt byområde, men med pletter af ro. Man kan hele tiden høre byens puls, men jeg kan også trække mig væk fra den, så jeg ikke bliver kørt over af den. På den måde kan man sige, at Christiansbro er et byområde med hvilepunkter og pusterum", siger en beboer. Beboerne på Christiansbro føler sig på ingen måde isolerede.

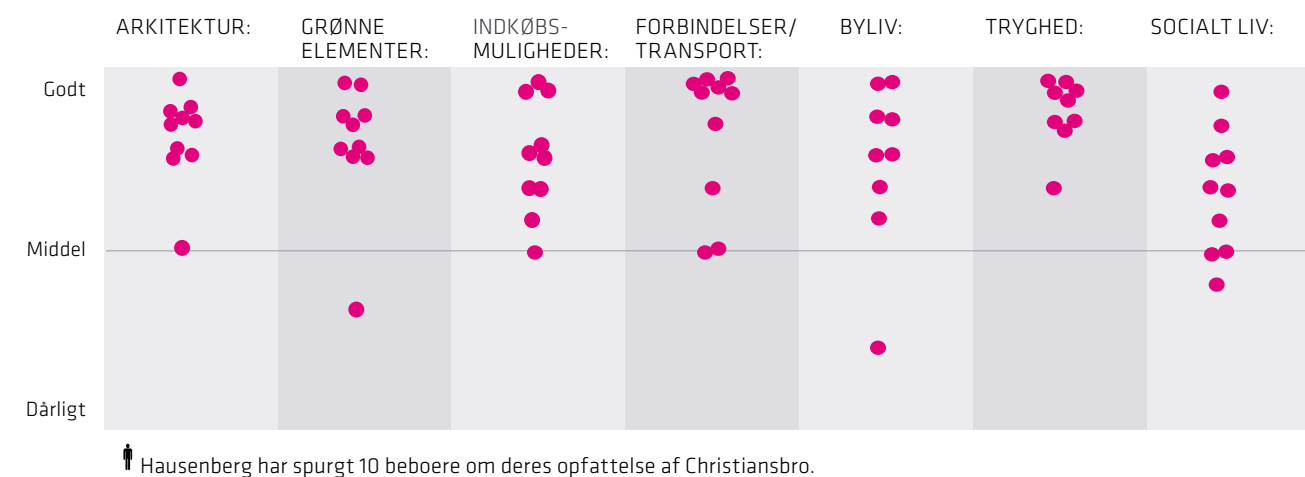
De opfatter ikke Christiansbro som adskilt fra det sprudlende Christianshavn og oplever derfor, at de har både ro og storbyens puls indenfor rækkevidde.

En af de få ulemper, beboerne kan få øje på, er det sparsomme udbud af grønne områder. Det er imidlertid ikke noget, som de opfatter som en egentlig mangel, da Christianshavns Vold er tæt på. Som en siger: "Christianshavns Vold er skøn og let tilgængelig, der er grønt i gården, men den bruger vi ikke så meget. Ja ok, det er ikke nogen stor park, men vi er jo også bymennesker!". Derudover fokuserer 8 ud af 10 af de interviewede brugere på vandet. En mor påpeger dog, at de åbne gårde er problematiske: "Gårdene er for åbne i forhold til at have børn, de kan ikke være alene nede og lege, men på den anden side ville der heller ikke komme så meget lys ind, hvis de var mere lukkede".

"Det er et smukt område – et rigtigt byområde, men med pletter af ro. Man kan hele tiden høre byens puls, men jeg kan også trække mig væk fra den, så jeg ikke bliver kørt over af den."



BRUGERNES SYN PÅ CHRISTIANSBRO:



De interviewede opfatter generelt sig selv som beboere på Christianshavn snarere end beboere på Christiansbro, og de fleste betoner bylivet og mangfoldigheden som positive træk ved deres nærområde. Som en siger: "Her er mange forskellige mennesker, og det er med til at gøre området charmerende. Her er både vuggestue og varmestue – det giver en særlig stemning i området, at her er meget mangfoldigt". Set fra den anden side af kanalen er billedet et andet. En af de interviewede naboer til Christiansbro fortæller, at han synes, at området virker lukket og privat. For ham er der nærmest ikke nogen forskel fra dengang, hvor B&W ejede grunden og havde lukket alt af for uvedkommende. Den gamle fabriksport til B&W, som er bevaret, fremhæver i hans øjne kun Christiansbros nye lukkethed. Den eneste vej ud af Christiansbro er den vej, man kommer ind, og der er ikke umiddelbart nogen funktioner eller offentlige attraktioner, der inviterer udefrakommende til at bevæge sig ind i området. Nogle af beboerne er bekendte med dilemmaet: "Christiansbro er lidt et lukket område – man kommer ikke lige forbi. Men jeg er lidt dobbeltmoralisk, for jeg synes jo, at alle skulle komme hened, men omvendt er det virkelig også dejligt med

roen, og at folk ikke kommer og drikker sig fulde om sommeren". Samme beboer påpeger, at de manglende broer har haft den bekvemmelige konsekvens, at oasen forbliver en stille parentes i storbyens støjende hverdag. Eller som en anden beboer siger: "Området er beskyttet og fredeligt, selvom det ligger midt i byen, og det er jo på grund af, at her ikke er nogen broer".

Selvom beboerne på Christiansbro overvejende er positive, oplever enkelte af de interviewede det som problematisk, at nogle af lejlighederne er ejet af udlandsdanskere. I deres øjne er den manglende bopælspligt en af grundene til den begrænsede aktivitet i området. En kvindelig beboer beskriver, hvordan hun måtte opgave at samle ind til et godt formål, fordi der ikke var nogen hjemme i en stor del af lejlighederne: "Hele opgange var forladte – de var vel alle på Mallorca eller i Sydfrankrig", fortæller hun med et smil. Til gengæld fremhæver flere af beboerne det nyoprettede bådelaug som et element, der er med til at samle folk i området: "Det er lidt særligt her, fordi vi har kajen. Mange af os har både, og så mødes vi dernede med en flaske vin", fortæller en. ■



1991



2009

HAVNESTAD ↘



..... Lokalplanområdet
■ Byggemulighed

FAKTA

GRUNDEJER:
EAC (A/S Det Østasiatiske Kompagni)
og Københavns Havn (indgår i det
nuværende By&Havn)

MASTERPLAN:
PLH arkitekter

DEVELOPER:
EAC

AREAL:
230.000 m²

ANTAL BOLIGER:
1768

ANTAL BEBOERE:
2830

ANTAL ARBEJDSPLADSER:
1775 – primært inden for offentlig
administration og finansiering og
forretningsservice

Der er primo 2009 et ubebygget
byggefelt i områdets sydlige del ud
mod havneløbet

PLANMÆSSIGT UDGANGSPUNKT FOR OMDANNELSEN. I den første kommuneplan fra 1989 var hele det daværende industriområde syd for Sturlasgade og kajarealerne ud for dette fastlagt til industri. Stedet var et af de få store områder, som kommunen gennem sin planlægning søgte at fastholde til industriarbejdspladser. Efter lukningen af Dansk Sojakagefabrik blev rammebestemmelserne revideret. Der blev åbnet op for en omdannelse til boliger med indpasning af serviceerhverv. I Kommuneplan 1997 blev sojakagegrunden – senere Havnestad – udlagt som et område til boliger med større samlede byggemuligheder. Kommunen havde fortsat fokus på – i lighed med Christiansbro – at fremme indpasning af kvalitetsboliger langs havnen i form af nybyggeri og omdannelse af ældre, eksisterende erhvervsbygninger. I kommuneplanen blev der opstillet en række hensyn i omdannelsen af området: Den retvinklede placering af bebyggelse i forhold til havneløbet og Amager Fælled, som et gennemført princip i lighed med det eksisterende boligområde umiddelbart nord for området. Det ville give et kig til både fælled og havneløb. Bebyggelsen skulle opføres som karréer, der danner front mod havneløbet. Bevaringsværdige bygninger skulle søges indpasset i den fremtidige bebyggelsesplan. I rammerne for lokalplanlægningen blev det fastlagt, at området skulle udvikles på baggrund af en samlet lokalplan for området. Det var også en forudsætning, at der i tilknytning til havnepromenaden skulle etableres grønne arealer af en størrelse, som mindst svarede til arealet mellem Sydhavnen og gaden Islands Brygges østlige vejlinje, med mulighed for at placere enkelte fællesanlæg/institutioner og mindre enheder til publikumsorienterede formål. Det er værd at bemærke udmeldingen om, at området skulle udvikles på baggrund af en samlet planlægning for området, set i lyset af den hidtidige tendens til "frimærkeplanlægning" for delområder. Grunden og de eksisterende bygninger var forurenede, og den efterfølgende omdannelsesproces var baseret på en plan, der dels indeholdt en gennemførelsesplan for oprensning af forurenede jord fra grunden og bygningsmassen, dels en helhedsplan for den fremtidige anvendelse.

GÆLDENDE KOMMUNEPLANLÆGNING. Syd for Havnestad er området "Islands Brygge Syd" udlagt som et byomdannelsesområde med den særlige bestemmelse, at boligdelen skal være mindst 75 % af etagearealet, og at der er mulighed for at udpege arealer til bygninger på op til 40 m. Der er således skabt grundlag for en afrunding af omdannelsen af de gamle industriarealer på Islands Brygge. Rammebestemmelsen for Havnestad fastlægger området til et C1*-område med blandet bolig- og serviceerhverv og en maksimal bebyggelsesprocent på 110.

LOKALPLAN NR. 303 MED TILLÆG 1 OG 2 FRA 1998/2000/2005

FORMÅL: At muliggøre omdannelsen af et større nedslidt havne- og industriområde til et attraktivt bolig- og serviceerhvervsområde med bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet, som bygger på en overordnet idé om "Det grønne, det urbane og det blå". Boligerne skal primært lokaliseres ud mod havnen og butikker centralt i området – i Axel Heides Gade. De gamle siloer kan ombygges til boliger, og der skal skabes en sammenhængende promenade langs havnen.

BEBYGGELSESPROCENT: 110

ETAGEAREAL: 215.000 m²

FORDELING BOLIG/ERHVERV: Mindst 50 % af etagearealet skal anvendes til boliger

BOLIGSTØRRELSE: Boligerne skal i gennemsnit være mindst 85 m².

PARKERING: Dækning på 1 p-plads pr. 100 m². I størstedelen af området må højst 2/3 af parkeringsdækningen anlægges på terræn.

FRIAREAL: 60 % af boligarealet, 15 % af erhvervsarealet og 100 % af arealet til børneinstitutioner

PUBLIKUMSORIENTEREDE FORMÅL: Der kan etableres butikker i stueetagen i bebyggelsen langs Axel Heides Gade. Det samlede bruttoetageareal må ikke overstige 3000 m² og halvdelen skal være til dagligvarehandel.

Lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at permanent fritstående gavle skal behandles som facader og forsynes med vinduer, altaner m.v. Bestemmelsen blev senere i den foreliggende udformning underkendt af Naturklagenævnet. Det samme gælder en bestemmelse om, at ubebyggede arealer som udgangspunkt skal henligge uindhegnede. Med udgangspunkt heri meddelte kommunen senere et påbud om at fjerne en skiltning med "Ingen adgang for uvedkommende" ved havnefronten. Sagen blev påklaget til Naturklagenævnet, der slog fast, at lokalplanens bestemmelse er formuleret på en sådan måde, at hegning ikke kan sidestilles med skiltning.

STATUS FOR OMRÅDET

Pr. 1.1.2008

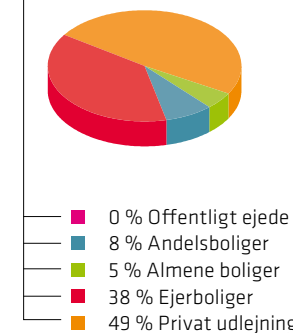
GENNEMSNITLIG HUSTANDSSTØRRELSE

HAVNESTAD: 2,0

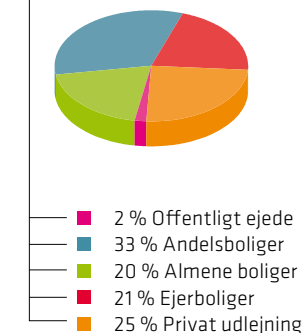
HELE KØBENHAVN: 1,8

EJERFORMER

HAVNESTAD



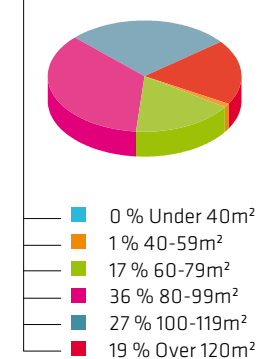
HELE KØBENHAVN



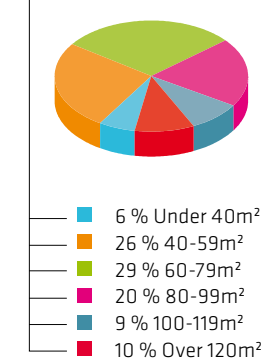
- I Havnestad er de fleste private udlejningsboliger oprindeligt bygget som ejerboliger, men da man ikke kunne sælge dem, er de blevet udlejet i stedet.
- I forhold til København som helhed er almene boliger og andelsboliger kraftigt underrepræsenteret i Havnestad.

BOLIGSTØRRELSE

HAVNESTAD



HELE KØBENHAVN





HUSSTANDSTYPER

HAVNESTAD: 67 % ENLIGE ELLER PAR UDEN BØRN / 16 % ENLIGE ELLER PAR MED 1 BARN / 9 % ENLIGE ELLER PAR MED 2 ELLER FLERE BØRN

HELE KØBENHAVN: 70 % ENLIGE ELLER PAR UDEN BØRN / 9 % ENLIGE ELLER PAR MED 1 BARN / 9 % ENLIGE ELLER PAR MED 2 ELLER FLERE BØRN

GENNEMSNITLIG HUSTANDSINDKOMST PR. 1.1.2007

HAVNESTAD: KR. 605.000

HELE KØBENHAVN: KR. 294.000

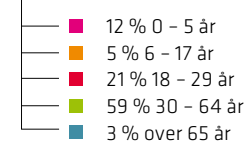
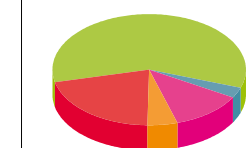
HERKOMST

HAVNESTAD: 83 % DANSK / 10 % VESTLIG / 7 % IKKE VESTLIG

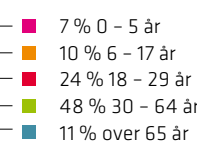
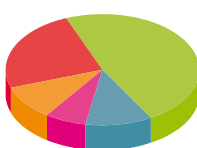
HELE KØBENHAVN: 80 % DANSK / 6 % VESTLIG / 14 % IKKE VESTLIG

ALDER

HAVNESTAD

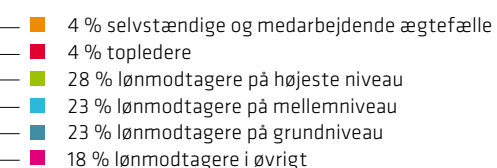
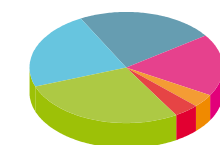


HELE KØBENHAVN

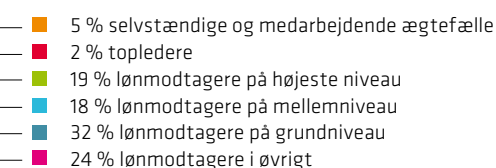
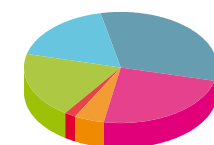


BESKÆFTIGELSESMÆSSIG STATUS PR. 1.1.2007

HAVNESTAD



HELE KØBENHAVN



ARBEJDSMARKEDSTILKNYTNING PR. 1.1.2007

HAVNESTAD: 89 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET

KØBENHAVN: 80 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET

UDDANNELSE PR. 1.1.2006

HAVNESTAD: 42 % AF BEBOERNE HAR AFSLUTTET VIDEREGÅENDE UDDANNELSE

KØBENHAVN: 27 % AF BEBOERNE HAR AFSLUTTET VIDEREGÅENDE UDDANNELSE

PENDLING PR. 1.1.2006

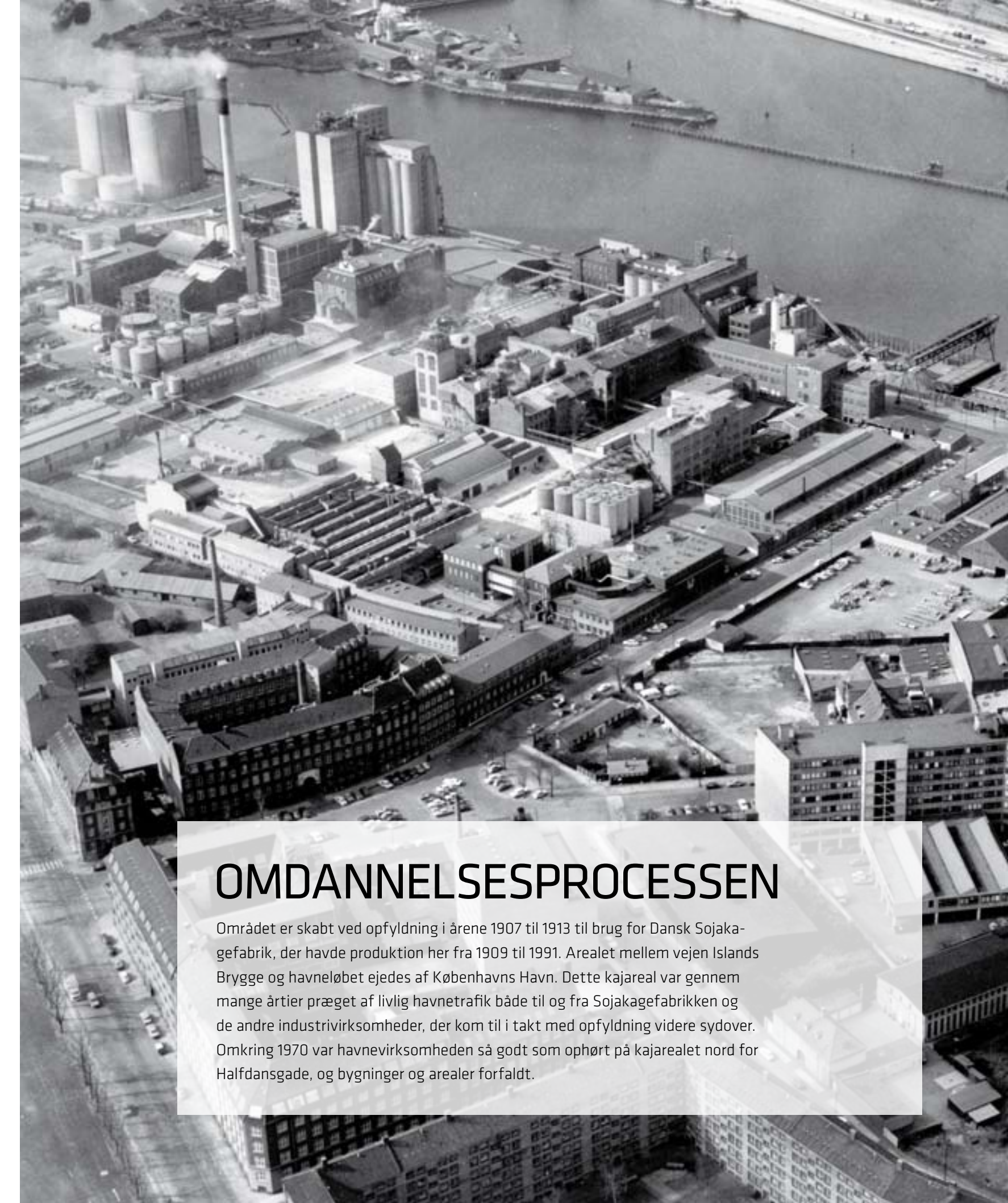
6 UD AF 10 I HAVNESTAD HAR DERES ARBEJDE I KØBENHAVN

DET SVARER TIL GENNEMSITTET FOR KØBENHAVN

GENNEMSNITLIGT ANTAL PERSONBILER PR. HUSSTAND PR. 1.1.2006

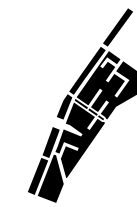
HAVNESTAD: 0,55

HELE KØBENHAVN: 0,35



OMDANNELSESPROCESSEN

Området er skabt ved opfyldning i årene 1907 til 1913 til brug for Dansk Sojakagefabrik, der havde produktion her fra 1909 til 1991. Arealet mellem vejen Islands Brygge og havneløbet ejedes af Københavns Havn. Dette kajareal var gennem mange årtier præget af livlig havnetrafik både til og fra Sojakagefabrikken og de andre industrivirksomheder, der kom til i takt med opfyldning videre sydover. Omkring 1970 var havnevirksomheden så godt som ophørt på kajarealet nord for Halfdansgade, og bygninger og arealer forfaldt.



1 Lokalt forslag til samlet plan for Islands Brygge. En lokal beboerorganisation, "Bryggegrupperne", fremsætter forslag til en samlet plan for Islands Brygge-områdets fremtidige udvikling. De gamle havnepladser og småbygninger foreslås omdannet til forskellige rekreative formål for kvarterets beboere: Foruden områder med beplantning, bænke og legepladser, også bådværksted, motorbådshavn, svømmebad og bygninger og areal til en ro- og kajakklub.

3 Drøftelser af fremtidig anvendelse indledes. Dansk Sojakagefabrik, DS Industries, lukker. Virksomheden er ejet af ØK. Grunden er forurenet af kviksølv, og man ved ikke, hvordan den forurenede jord kan oprensnes. ØK føler sig dog forpligtet til at videregive området på en ordentlig måde og involverer derfor tidligt kommunen i drøftelser af områdets fremtidige anvendelse. Selskabet opstiller 4 forudsætninger for en helhedsplan: Rensning af grunden skal betales ved grundsalg, planen skal realiseres som en helhed, gennemførelsen skal være selvfinansierende, og der skal være et acceptabelt nettoprovenu.



5 Fra parkbebyggelse til urban struktur. PLH arkitekter udarbejder et forslag, som danner grundlag for de videre forhandlinger. Ideen er at forbinde Fælledens med Havnen gennem en blå kile og en grøn kile samt etablere hovedgade i Axel Heides Gade, der skal have dimensioner som Sankt Annæ Plads i Indre by. Bebyggelsen tager udgangspunkt i en karréstruktur, hvor de enkelte karréer åbner sig mod den grønne og den blå kile for at give udsigt og samtidig samler sig om de fælles arealer. Hvor de første planer fra PLH arkitekter i høj grad ligner en parkbebyggelse, udvikles forslaget under kommunens ihærdige påvirkning til en mere urban bystruktur med egentlige bygader. Der lægges op til en etapevis omdannelse, da kommunen finder det samlede område for stort til at udlægge på en gang. Kommunen er ikke fuldstændig tilfreds med den overordnede plan, men da developerne er utålmodige efter at komme i gang, er opdelingen et kompromis. Første etape omfatter området mellem Sturlasgade og Axel Heides Gade. Den efterfølgende etape syd for Axel Heides Gade forudsætter en supplerende lokalplan.



8 Anden etape kommer allerede i spil. Omdannelsen er godt i gang. Da der er afhængt væsentlige dele af 1. etape og indgået aftale for ca. halvdelen af byggerummeligheden i næste etape, anmoder PLH arkitekter på grundejerens vegne om, at der udarbejdes en supplerende lokalplan, der åbner for omdannelse af 2. etape. Den grønne kile er under etablering. Forhandlingerne om tillæg til lokalplanen drejer sig bl.a. om mulighederne for en mere attraktiv placering af boliger, bevaring af Frøsiloen, som kommunen gjorde betinget af en overbevisende arkitektonisk bearbejdning af facader og indretning af store attraktive boliger. Dertil kommer et ønske om, at terrænparkering på kajarealet bliver reduceret til maksimalt 1/3 af parkeringsdækningen i forhold til etagearealet af det planlagte byggeri.

10 En bro over havneløbet. Lokalplanen for Havnestad nævner muligheden for en gang- og cykelbro over havneløbet til Fisketorvet. Det bliver efterhånden tydeligt for bygherrerne, at en bro både vil gavne salget af boliger og styrke tilgængeligheden til området. Kommunen fastlægger efterfølgende broen som en del af det overordnede cykelrutenet for København. I tillæg nr. 1 til lokalplanen angives der en principiel linjeføring og placering af brofæster. Efter forhandlinger aftaler kommunen og bygherrerne, at den skal finansieres af bygherrerne på begge sider af havneløbet og kommunen.

11 Fokus skifter til boliger. Højkonjunktoren slår igennem, og det bliver gradvist mere rentabelt at bygge boliger. Hvor developerne har holdt sig til enten at bygge boliger eller erhverv, blandes markedet nu mere. Sjælsø Gruppen, der startede med at købe erhvervsbygget, beslutter eksempelvis undervejs at bygge boliger, da der er mere salg i det.

2 Kommuneplanen fastholder industri. Kommuneplan 1989 udlægger hele det gamle industri kvarter syd for Sturlasgade og kajarealerne ud for dette - nuværende Havnestad - til industri. En fremtidig omdannelse af industri kvarteret til boliger og en vis mængde serviceerhverv forudses, men kommunen har den opfattelse, at området endnu i en årrække vil være præget af store industrianlæg.

4 De store linjer i omdannelsen? ØK engagerer PLH arkitekter som rådgivere. Potentielle købere vil gerne bygge store erhvervsdomiciler ud mod havnefronten, mens de er mindre interesserede i området bagved. ØK ønsker, at der skal bygges erhverv. Kommunen betinger sig, at der skal være minimum 50 % boliger. Samtidig har ØK interesse i at bygge højt og tæt, mens kommunen ønsker at fastholde en bebyggelsesprocent på 110 for at sikre havnefrontens åbne karakter i forlængelse af havneparken. ØK informerer løbende beboerne på Islands Brygge og går i dialog med Islands Brygges Lokalråd for at skabe et godt forhold mellem den gamle og den nye bydel.

6 Designguide for ny bydel på Islands Brygge. Med helhedsplanen følger en designguide for området, da grundejeren forventer, at udviklingen alene på grund af arealets størrelse vil forløbe over en længere årrække og involvere en bred sammensat gruppe af brugere og investorer. Det er et regelsæt, der skal inspirere, og hvor de arkitektoniske intentioner signaleres.

7 Lokalplan for Havnestad. Lokalplanforslaget ledsages af et forslag til kommuneplantillæg. Bebyggelsesprocenten fastholdes på 110. Boligandelen vil være mindst 44 % for området som et hele. De strukturbærende træk er en grøn kile gennem den nordlige del mellem Islands Brygges havnepark og Amager Fælled, en promenade langs havnefronten, en udvidelse af Axel Heides Gade med et grønt anlæg i midten og tre vandbassiner mod syd. 5 bygninger udpeges som bevaringsværdige, bl.a. Wennbergsiloen. Øvrige bevaringsværdige bygninger medtages ikke grundet tilstand og forurening. Der muliggøres en omdannelse af Pressesiloen og Wennbergsiloen til boliger. Lokalplanforslaget har lokal opbakning. Borgerrepræsentationen vedtager lokalplanen. Et mindretal ønsker flere boliger og efterlyser institutioner, samt bæredygtigt byggeri og mindre bygningsvolumener. I lokalplanen benyttes for første gang planlovens mulighed for at optage en bestemmelse om "særlige fællesarealer". Den giver kommunen mulighed for først at give ibrugtagningstilladelse, når promenader og fællesarealer er anlagt.

9 Tillæg nr. 1 til lokalplanen. Borgerrepræsentationen vedtager et tillæg til lokalplanen for Havnestad. Her justeres Axel Heides Gades placering. Boligandelen i område II hæves til mindst 60 %, og der åbnes mulighed for, at Frøsiloen kan omdannes til boliger. Parkering på kajareal begrænses til 1/3 af parkeringsnormen. Et mindretal ønsker flere boliger og en sikring af, at boligerne får helårsstatus.

12 Tillæg nr. 2 til lokalplanen. Området nord for Axel Heides Gade er tæt på at være fuldt udbygget, arealerne syd for denne er alle afhændet. Der er igangværende byggeri eller projektforslag på stort set alle ejendomme. Interessen for boligbyggeri har vist sig langt større end forventet, og det tegner til, at godt 85 % af etagearealet ved fuld udbygning vil være boliger. Det svarer til godt 1900 boliger. Der mangler dog stadig et byggefelt mod syd ud til havneløbet. Tillæg nr. 2 til lokalplanen vedtages for at muliggøre opførelse af nye bolig- og erhvervsbebyggelser på en række erhvervsjendomme langs Artillerivej, sikre bevaringsværdige bygninger i området og konvertere eksisterende erhvervsjendomme til bolig.



ERFARINGER FRA PROCESSEN:

FRA INDUSTRIGRUND TIL BOLIGBY

At Havnestad skulle blive en bydel, der i helt overvejende grad er fyldt med boliger, havde ingen drømt om, da man i lokalplanen fastsatte boligandelen til at være minimum 50 % for området som helhed og 60 % på havnefronten.

Det var et stærkt ønske fra kommunen at skabe grundlag for opførelsen af attraktive boliger med en god beliggenhed i byomdannelsen disse år. Ingen forudså, at vægtskålen ville tippe, så problemet kunne blive for mange boliger. Derfor stillede man i lokalplanen kun minimumskrav til andelen af boliger.

Mens området blev omdannet, ændrede ejendomsmarkedet sig markant, og boliger blev igen en salgsvare. Derfor endte flere ejendomme som boliger frem for den planlagte erhvervsudnyttelse. Med til historien hørte også, at developerne dengang var specialiserede i at bygge enten bolig eller erhverv – ikke begge dele. Sjælsø Gruppen byggede eksempelvis kun erhverv og havde købt erhvervsbyggeriet, som så siden hen blev konverteret til boligbyggeri, da markedet vendte. Det var ganske enkelt ikke attraktivt for investorerne at blande boliger og erhverv i de enkelte ejendomme, da forskellige krav til eksempelvis håndtering af erhvervs- og boligbyggeriets udformning og administration var for kompliceret. I dag, hvor Havnestad er næsten udbygget, er andelen af etagemeter til boliger blevet 85 %.

Københavns Kommune stillede som krav til omdannelsen, at der skulle sikres areal til butikker i stueetagerne i Axel Heides Gade, områdets urbane butiksstrøg. Lokalplanen åbnede for op til 3000 m² etageareal til udadvendte funktioner – som en mulighed, ikke et krav. Det viste sig efterfølgende vanskeligt at tiltrække butikker og andre udadvendte funktioner, da det var svært at konkurrere med den lavere huslejer på det gamle Islands Brygge. Samtidig var efterspørgslen efter boliger stigende. Resultatet er foreløbigt blevet, at der kun er kommet en enkelt dagligvarebutik på Axel Heides Gade. Som det er i

dag, er det kun supermarkederne, der kan betale lejen i de nye kvarterer. Denne butikstype er til gengæld vanskelig at integrere i et boligbyggeri, fordi det store butiksareal vanskeliggør opgange og dermed adgangen til boliger ovenpå. I Københavns Kommune har der siden været mange overvejelser om, hvorvidt det ville have været frugtbart at stille krav til developerne om udadvendte funktioner i Havnestad i planprocessen.

Planloven åbnede desværre ikke mulighed for at stille krav om ejerformer i lokalplanen. Det lykkedes imidlertid kommunen i de efterfølgende forhandlinger med innovative grundejere at få skabt grundlag for blandede ejerformer og dermed muligheder for en bredere social sammensætning i området. I den sammenhæng var det vigtigt at have fokus på, hvordan krav til byggeri og de ubebyggede arealer kunne afstemmes med de økonomiske rammer, der gjaldt for opførelsen af almene boliger. Det fordyrer eksempelvis byggeriet meget, når der stilles krav om parkering i konstruktion. At kommunen kunne få den slags ting igennem vidnede, ifølge de involverede planlæggere, om kommunens stærkere position på det tidspunkt.

Selvom Havnestad ikke blev helt så funktionsblandet en bydel som oprindeligt skitseret, synes de involverede planlæggere, at området i dag fungerer godt i samspil med det gamle Islands Brygge: "Der er en gensidighed i mellem de to bydele. Havnestad giver gennem det store antal boliger grundlag for et blomstrende café- og butiksliv på det gamle Islands Brygge, hvor man til gengæld har mere atmosfære", siger en af dem. Med Ny Tøjhusgrunden og Havnestad er indbyggertallet på Islands Brygge fordoblet, hvilket selvfølgelig giver ekstra trafik, men også grundlag for et helt andet byliv. ■



"Der er en gensidighed i mellem de to bydele. Havnestad giver gennem det store antal boliger grundlag for et blomstrende café- og butiksliv på det gamle Islands Brygge, hvor man til gengæld har mere atmosfære."





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

TÆTHED

Da Havnestad blev udviklet, blev bymæssig tæthed ikke betragtet som noget attraktivt. Højere bebyggelsesprocenter end 110 uden for de centrale dele af København krævede på det tidspunkt godkendelse i Miljøministeriet, og i Kommuneplan 1993 var bebyggelsesprocenten for området således fastlagt til 110.

Developerne ville gerne have haft lov til at bygge tættere i Havnestad, og henviste i forhandlingerne med kommunen blandt andet til Christiansbros tæthed. Fra kommunens side fastholdte man, at baggrunden for den højere bebyggelsesprocent på Christiansbro var hensynet til de bymæssige strukturer og tætheden på Christianshavn, hvorimod Havnestad lå i et åbent område tæt på Fælled og Nokken.

Bebyggelsesprocenten blev derfor fastholdt på 110 for det samlede lokalplanområde, med 100 i området mellem Sturlasgade og Axel Heides Gade, hvor mindst 70 % af etagearealet skulle anvendes til boliger, og 120 % i den sydlige del, hvor mindst 35 % af etagearealet skulle anvendes til boliger. Siden hen kom metroen, og med stationsnærheden in mente kunne man måske godt have forsvaret at bygge tættere, mener en af de planlæggere, der var involveret i udviklingen af Havnestad. Han fortæller, at det først er i de senere år, at Københavns Kommune for alvor er begyndt at se tætte bydele som et plus: "110 % var kommuneplanens standard uden for Indre by på det tidspunkt, og blandt planlæggerne var opfattelsen, at højere tæthed end det mest af alt har handlet om at tjene penge". Erfaringerne har vist, at mulighederne for at skabe bykvalitet ikke kun handler om hvor tæt, der bygges, men i høj grad om, hvordan der bygges: Arkitekters og planlæggeres evne til at læse de konkrete steder i byen, udviklingen af stærke koncepter, håndtering af rumlighed, friarealers kvalitet m.v.

Lokalplanforslaget for Havnestad blev vedtaget i 1999, og et af fokuspunkterne i omdannelsen af området var mulighederne for at bevare og omdanne tidligere industribygninger til

nye formål. Københavns Kommune var af den opfattelse, at en integration af nyt og gammelt i området ville bidrage til at fastholde kvarterets identitet. Selvom bygherren ikke i første omgang mente, at det kunne lade sig gøre, blev man enige om at bevare bl.a. Zeppelin-hallen og Pressesiloen, som måtte igennem en større renovering. De store betonsiloers bevaringsværdi var derimod ikke indlysende i alles øjne. "Især de runde frøsiloeer var der delte meninger om, men siloerne overlevede og har efterfølgende været genstand for megen positiv opmærksomhed", husker en af de dengang involverede planlæggere fra kommunen. Københavns Kommune endte med at gøre bevaringen afhængig af en overbevisende arkitektonisk bearbejdning af facader og indretning af store attraktive boliger. Der er vel enighed om i dag, at denne satsning har båret frugt.

Diskussionen om de store betonsiloer åbnede samtidig for spørgsmålet om bygningshøjder, hvor grundejeren naturligvis var interesseret i at bygge i højden. Kommunen stod fast på, at nybyggeri ikke måtte være højere end de typiske 6 etager i København. Siloerne blev fastholdt i fuld højde, fordi det var eksisterende bygninger. For at fastholde den åbne karakter i forlængelse af Havneparken, blev det aftalt, at der kun kunne bygges mindre gavlvendte bygninger af samme dimension som pressesiloen ud mod vandet. Kommunen indarbejdede en bestemmelse i lokalplanen om, at permanent fritstående gavle skulle behandles som facader og forsynes med vinduer. Den bestemmelse viste sig senere ikke at være tilstrækkeligt stærkt formuleret, og kommunen tabte en sag i Naturklagenævnet. ■



"Især de runde frøsiloeer var der delte meninger om. Men siloerne overlevede og har efterfølgende været genstand for megen positiv opmærksomhed."





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

SÆRLIGE FÆLLESAREALER

En central vision i udviklingen af Havnestad var at skabe forbindelse mellem havnen og Amager Fælled. For at bibeholde de åbne kajarealer, der kunne komme bydelen til gavn og give borgerne adgang til både det grønne og det blå, tog planlæggerne et nyt redskab i brug: Planlovens bestemmelse om særlige fællesarealer.

Bestemmelsen åbnede mulighed for at styre etablering af fællesarealer, idet kommunen ikke gav ibrugtagningstilladelse, før promenader og fællesarealer var anlagt. I praksis var kommunen dog nødt til at dispensere i den første fase af planens realisering, da det ikke var hensigten, at det første byggeri skulle betale for hele anlæggelsen. Ikke desto mindre gav bestemmelsen planlæggerne en mulighed for at forpligte de enkelte grundejere til at bidrage til fællesarealerne, ligesom den bevirkede, at grundejerforeningerne udarbejdede nogle fælles vedtægter om vedligeholdelse af de private arealer.

”Set i bakspejlet kunne Københavns Kommune måske have stillet endnu mere specifikke krav til udformningen af de fælles områder”, siger en af de involverede planlæggere. I forhold til hvad der var kutyme på det tidspunkt, var det et stort skridt, at man i det hele taget fra kommunens side stillede krav om at få etableret fællesarealer, mener planlæggerne. De synes dog ikke, at bearbejdningen af fællesarealerne er blevet helt så interessant, som man kunne have ønsket sig: Der er lidt for mange betonsten og kommunale armaturer, og den grønne kile skulle i højere grad have været beplantet med høje træer. PLH arkitekter udarbejdede ganske vist en designmanual for, hvordan friarealerne skulle udformes, men resultatet savner i planlæggerens øjne en bearbejdning af en landskabsarkitekt.

I perioder, der er præget af højkonjunktur, har investorerne bedre muligheder for at honorere kommunens krav til

byomdannelsen. Der er økonomi til at lave kvalitet. Samtidig er det en fordel, når kommunen kun skal samarbejde med én grundejer. Det gør det nemmere at få de store strukturer, som eksempelvis den grønne og den blå kile i Havnestad, finansieret, end hvis der havde været en række forskellige parter, som indbyrdes skulle have forhandlet sig til enighed. Det afgørende punkt i Havnestad var således, at ØK stod for projektet, indtil lokalplanen var vedtaget og først derefter begyndte at sælge videre til NCC, Sjælsø Gruppen og JM Danmark m.fl.

Planlæggerne oplevede, at udviklingen var på kommunens side. Det resulterede bl.a. i, at kommunen i højere grad pålagde grundejerne at bidrage til kvalitet i byrum og fællesarealer.

En udfordring i forhold til at realisere visionerne om kvalitet i uderummene i Havnestad var de mange parkerede biler, som i dag optager plads på fællesarealerne – særligt ned mod havnefronten. I forhandlingerne om plangrundlaget krævede kommunen 1/3 parkering i konstruktion. For havnearealerne gjaldt, at kun 1/3 af parkeringsdækningen blev anlagt på terræn. Når planlæggerne vurderer resultatet i dag, er konklusionen, at kommunen burde have krævet en større andel af parkeringen i konstruktion. I forbindelse med vedtagelsen af det 2. lokalplantillæg i 2005 blev kravet til parkering i konstruktion skærpet, således at halvdelen af parkeringen skulle være i konstruktion. Bestemmelsen gælder dog kun for et mindre område i den sydlige del af Havnestad – ud mod Artillerivej. ■

”Set i bakspejlet kunne Københavns Kommune måske have stillet endnu mere specifikke krav til udformningen af de fælles områder.”



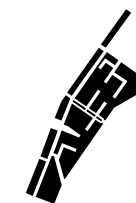


MED EKSPERTENS ØJNE

Forstaden som motiv? De tre arkitektur- og planlægningseksperter synes, at bydelen mangler gode udearealer, og at kvaliteterne i beliggenheden mellem havnen og Fælleden samt de historiske bygninger ikke udnyttes optimalt. En bearbejdning af friarealerne kan løfte området i fremtiden.

Arkitekt MIKKEL FROST, CEBRA: "Generelt virker området som en bymæssig type, der har forstaden som motiv. De gange, der dukker nogle arkitektoniske højdepunkter op, bliver man i rigtig godt humør. Det viser, at de arkitektoniske værdier i den enkelte bygning betyder meget. Gamle bygninger giver et sted identitet. Vi har brug for at fornemme, at der har været nogen før os selv, og at der kommer nogen efter os. Derfor virker det lidt stødende, at de bevarede bygninger i et vist omfang er "genopført". Og så er samspillet med de omkringliggende nye bygninger ikke dyrket tilstrækkeligt. Den grønne kile, bygaden og den blå kile er spændende elementer, som nok burde være mere kraftfulde og fokuserede i deres udtryk. Den grønne kile mangler synlig sammenhæng med havnefronten og Amager Fælled. En mere kraftfuld beplantning i form af store træer kan bidrage til at styrke dette tema. En mere direkte adgang fra bygningerne ud til kilen kunne bidrage til at skabe grundlag for liv. Det samme gælder bygaden, hvor de udeblevne publikumsorienterede funktioner er iøjnefaldende. Marinaen kunne få større effekt ved at styrke mulighederne for, at sejlerlivet kan udfolde sig i omgivelserne omkring vandet." ■

"De gange, der dukker nogle arkitektoniske højdepunkter op, bliver man i rigtig godt humør."



"Orienteringen mod vandet i disse mere eller mindre parallelle stokke giver en reminiscens af parkbebyggelse."

"Man har ment, at alle bygninger var fritliggende og ligeværdige på begge sider. Det har betydet at man får mellemrum, som er udifferentierede og endt med at blive parkering mange steder."

Arkitekt DENNIS LUND, Møller og Grønborg: "En af de primære svagheder ved området er, at hele bebyggelsen kun orienterer sig mod vandet og i virkeligheden ikke mod den anden side, som også har store kvaliteter. Orienteringen er fiktiv for en del af boligernes vedkommende, fordi de ligger for langt tilbage i området til at have en naturlig tilknytning til vandet. Orienteringen mod vandet i disse mere eller mindre parallelle stokke giver en reminiscens af parkbebyggelse. Men sammenhængen mellem bebyggelsesprocenten og de forholdsmæssigt store arealer på terræn, der anvendes til parkering, gør, at der ikke er noget parkbebyggelse som sådan i det. Jeg ser det som en mulig forbedring af området på sigt, at man kører hele feltet over med en helt ny landskabsplan. Kan vi finde nogen punkter landskabeligt set, som kunne støtte den samlede bebyggelse? For det første så bliver man nødt til at fjerne parkeringspladser. Det næste er, at man bliver nødt til at etablere et gennemgående beplantningselement. Måske bare punktvis. Og så at prøve at få den grønne kile til at ramme Fælleden." ■

Professor JENS KVORNING, Kunstakademiets Arkitektskole: "Der er to grundlæggende problemer i bebyggelsesplanen: Man har ikke gjort sig tilstrækkeligt klart, hvad man ville have ud af de eksisterende bygninger i området, og hvilket forhold der skulle være mellem nye og bevarede bygninger. Det andet problem er, at man har været meget ubevidst omkring for- og bagsider på bygningerne, hvilket giver indtryk af en tegnestue, der ikke er vant til at udvikle i bymæssig sammenhæng. Man har ment, at alle bygninger var fritliggende og ligeværdige på begge sider. Det har betydet, at man får mellemrum, som er udifferentierede og endt med at blive parkering mange steder. Der mangler en styret og velgennemtænkt landskabsplan i området. Den overordnede logik i området er, at der ligger en sammenhængende byfront på indersiden af Islands Brygge. Det foran - ud mod vandet - er så noget andet, og det har arkitekterne ikke været tilstrækkeligt opmærksomme på. Havnestad er måske det sted af de tre cases, hvor det har været sværest for Københavns Kommune at finde sine ben. Konteksten har været diffus. Hvis de store linjer var håndteret mere kraftfuldt, så de offentlige byrum, forbindelsen på tværs af Artillerivej og sammenhængen mellem den grønne kile og Havneparken var på plads, så var planen blevet mere vellykket. Havnestad fremstår som developers idealby, der tager udgangspunkt i det, som købere efterspørger. Først var det erhverv, og så blev det boliger. Hvad er det for en rolle, som Københavns Kommune tilkæmper sig her? Københavns Kommune skal turde træde i karakter og melde de ønsker ud, der kan sikre en god byomdannelse på den lange bane. Det handler om at stille krav som forudsætning for tilladelse til byggeri. Det gør man i Paris, i Rotterdam og andre steder, hvor developer-kontrakter er grundlag for omdannelsesprojekter." ■



MED NUTIDENS PLANLÆGGERØJNE

Masser af kvalitetsboliger til familier, men helhedsgrebet med to landskabskiler, der skulle binde området sammen med havnen og Fælled, er ikke forløst, mener praktikerne.

Det første, der falder i øjnene, når planlæggere cykler en tur i Havnestad i dag, er, at her er de mest optimale forudsætninger for at opfylde Københavns Kommunes boligpolitik fra begyndelsen af 2000 om at bygge kvalitetsboliger til familier med en attraktiv beliggenhed ved det grønne eller det blå. Her er begge elementer til stede i form af havneløbet og Amager Fælled – og så i gåafstand fra bebyggelsen, hvor hovedparten af etagearealet er boliger.

Det har været en stor udfordring at håndtere disse kvaliteter i udformningen af helhedsplan og lokalplan for området. Hvis man betragter området, som det tegner sig i dag, er det ikke til fulde lykkedes at få bebyggelsesplanens hovedgreb med en grøn og blå kile samt en bygade som de strukturerende elementer til at spille sammen. Den tværgående grønne kile, bygade og blå kile er med til at splitte området på tværs og gøre det mere fragmenteret.

Planlæggere bemærker, at den grønne kile mangler en klar forbindelse til Amager Fælled og til dels havnefronten og har for lidt volumen til at træde i karakter. Kombinationen af hesteskoformede karréer og punkthuse uden en klart defineret for- og bagside er med til at give den grønne kile og tilstødende rum en diffus karakter. Vandspejlets indskæring er en stor kvalitet for området, men marinaens indskrænkede størrelse kan dog kun i begrænset omfang tilføre området et levende maritimt miljø.

Axel Heides Gade har en enkelt dagligvarebutik og kan som sådan ikke genkendes som bygaden i området. I stedet for at forsøge at udvikle Axel Heides Gade som butiksstrøg, foreslår

planlæggerne at flytte muligheden for at etablere butikker til Islands Brygge ned mod havnefronten, som må betragtes som områdets hovedgade – eller i hvert fald på hjørnerne af Axel Heides Gade.

Landskabeligt savnes der en bearbejdning i alle skalaer – lige fra gaden, de bolignære friarealer og andre mellemrum, til den grønne kile og sammenhængen med fælled og havnepark. Erfaringer fra senere omdannelsesprojekter har vist, at hævede parkeringskældre er en udfordring, som kræver gennemtænkte landskabelige løsninger. Det bliver bekræftet, når man går rundt i området i dag.

Det er tydeligt, at livet mellem husene har svære vilkår. De private friarealer knytter sig til altaner, mens udformningen af de offentlige byrum i de fleste tilfælde ikke er særligt anvendelige til aktiviteter og ophold. Parkering på terræn [2/3 af al parkering] og placering af skure til cykler og skraldecontainerne præger det offentlige rum og er med til at forringe byrummernes rekreative potentiale.

Den private del af Havneparken mod syd ned mod de ombyggede siloer henligger som en åben græsplæne uden beplantning. Alligevel er der en vis tilfredshed hos planlæggerne over, at området ikke er overdesignet – men skifter markant karakter i forhold til den offentligt ejede del af Havneparken omkring Kulturhuset længere mod Islands Brygge. Det bliver bemærket i denne forbindelse, at der også er brug for åbne græsarealer med en god kant til at sidde på uden designede aktivitetsmuligheder. Når træerne vokser op, får området en anden karakter.

Der er enighed om, at etableringen af Brygge-broen på



tværs af havneløbet er en gevinst for området. Men på den anden side er placeringen af broen lige ind mod Gemini-huset ikke helt velvalgt, og overgangen til cykelstinet på begge sider af havneløbet er endnu mangelfuld. På promenaden møder man problematikken om offentlig adgang på privatejede arealer. Opsætning af overvågningskameraer og Adgang Forbudt-skilte ved Gemini-huset illustrerer den potentielle konflikt mellem ejere og brugere, der samlet set resulterer i en forringelse af det offentlige rum.

Mangfoldighed i området knytter sig til arkitektur og ejerformer, men også til samspillet mellem de bevarede og de nye bygninger. Bevarelse og iscenesættelse af de gamle bygninger fungerer, ifølge planlæggerne, overvejende ikke i sit samspil med de nyopførte bygninger i området. Man kunne i højere grad have taget udgangspunkt i det eksisterende industrimiljø i planlægningen af området og i forlængelse af det opnået et bedre samspil mellem bevaringsværdige bygninger og nyt byggeri. ■





MED BRUGERENS ØJNE

Beboerne i Havnestad er glade for deres mangfoldige bydel, men de ønsker sig flere træer og mødesteder på de offentlige arealer og synes, arkitekturen kunne være mere spændende.

Beboerne i Havnestad lægger vægt på, at de bor centralt. Det skyldes ikke mindst gang- og cykelbroen over havneløbet, der gør det muligt at komme fra Havnestad til Fisketorvet og Københavns Hovedbanegård på få minutter, ligesom den nærliggende metrostation er en hurtig og værdsat forbindelse til andre dele af byen. Over halvdelen af de interviewede fremhæver nærheden til attraktioner i nabobydelene som et gode ved livet i Havnestad. Det er typisk elementer som havnebadet, cafeer og rekreative områder, hvor man kan grille, som giver dem oplevelsen af at bo i et livligt område – altså overvejende elementer, som reelt ligger på Islands Brygge. De grønne områder i selve Havnestad er der mere blandede holdninger til. En af de interviewede forklarer: "Det er helt klart det, der mangler mest herude. Der er da et træ her og der, og der er masser af græs mellem højhusene, men derudover mangler der noget grønt. Vi havde forestillet os, at der ville have været mere". Samtidig understreger halvdelen af de interviewede dog, at deres behov for grønne områder tilfredsstilles ved at have Amager Fælled og plænerne langs kajen i deres nærområde. En beboer siger: "Det grønne, der er herude, er på en måde meget planlagt, det indbyder ligesom ikke til aktivitet og reel brug. Her er det meget federe at benytte Amager Fælled, der ikke er helt så poleret og fin". Det er beboernes oplevelse, at området – på trods af den blå og grønne kile – mangler et miljø, der inviterer folk til at bruge de åbne arealer frem for enten at blive inde eller benytte legepladser eller uderum i nabobydelene. En yngre beboer beskriver området som "meget firkantet": "Det er ikke kun negativt, men jeg savner altså noget grønt og nogle nye løs-

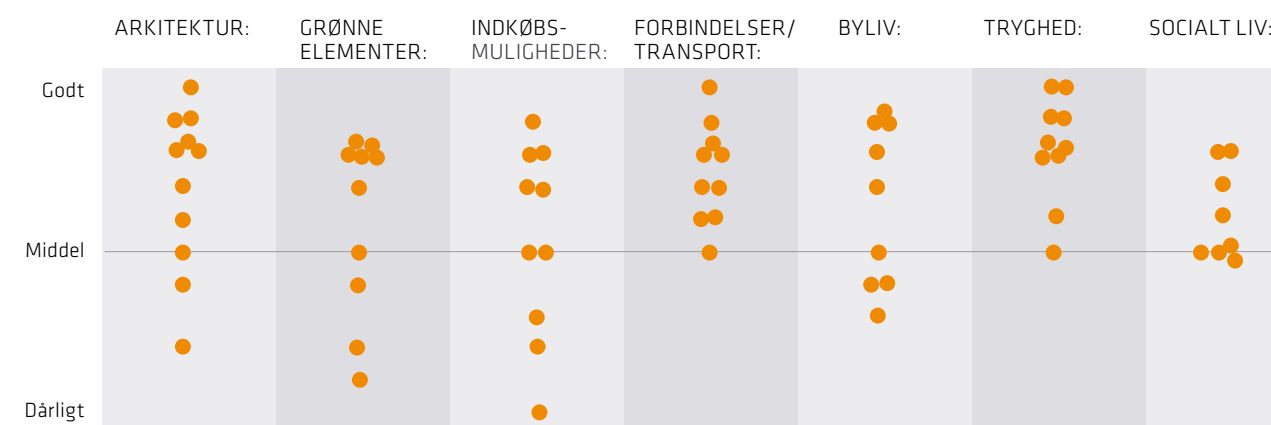
ninger, fællesarealerne er jo helt tomme. Der mangler noget, man kan være fælles om og så nogle mere spændende legepladser, men til gengæld er det tæt på vandet. Der er nogle flotte solnedgange, og man kan sejle kajak og lave alle mulige andre vandaktiviteter". 8 ud af 10 af de interviewede beboere lægger stor vægt på nærheden til vandet. Flertallet af de interviewede har blandede følelser over for arkitekturen i området. En beboer siger blandt andet: "På en måde er det meget ens, og alligevel er resultaterne meget forskellige. Det, jeg bor i, er meget kedeligt, og det med de store vinduesfacader er næsten for meget af det gode!". Halvdelen af de interviewede værdsætter dog, at området i højere grad end andre steder er præget af en forskellighed både i forhold til arkitekturen, men også i forhold til de mennesker, der bor i Havnestad. "Her er lige fra Hr. og Fru. Danmark til direktøren, mureren og kassedamen", som en af beboerne formulerer det. De interviewede ser de forskellige ejerformer som et positivt træk ved Havnestad: "Her er mange forskellige mennesker. Det bliver kaldt et yuppie-område, men her bor også mennesker, der overhovedet ikke er rige, og det er på grund af de mange forskellige ejerformer. Der bor faktisk nogle som er anvist af kommunen", som en fortæller. Til trods for en vis social mangfoldighed efterlyser en del af beboerne mere liv i området. At Havnestad overvejende er en boligby betyder naturligvis, at der kan være tomt i løbet i af dagen. Som en af kritikerne formulerer det: "Det er lidt en spøgelsesby. Der er helt mennesketomt, fordi overklassen arbejder hele tiden og har tempoet skruet helt op". ■



"Fællesarealerne er jo helt tomme. Der mangler noget, man kan være fælles om, og så nogle mere spændende legepladser, men til gengæld er det tæt på vandet."



BRUGERNES SYN PÅ HAVNESTAD:



↑ Hausenberg har spurgt 10 beboere om deres opfattelse af Havnestad.

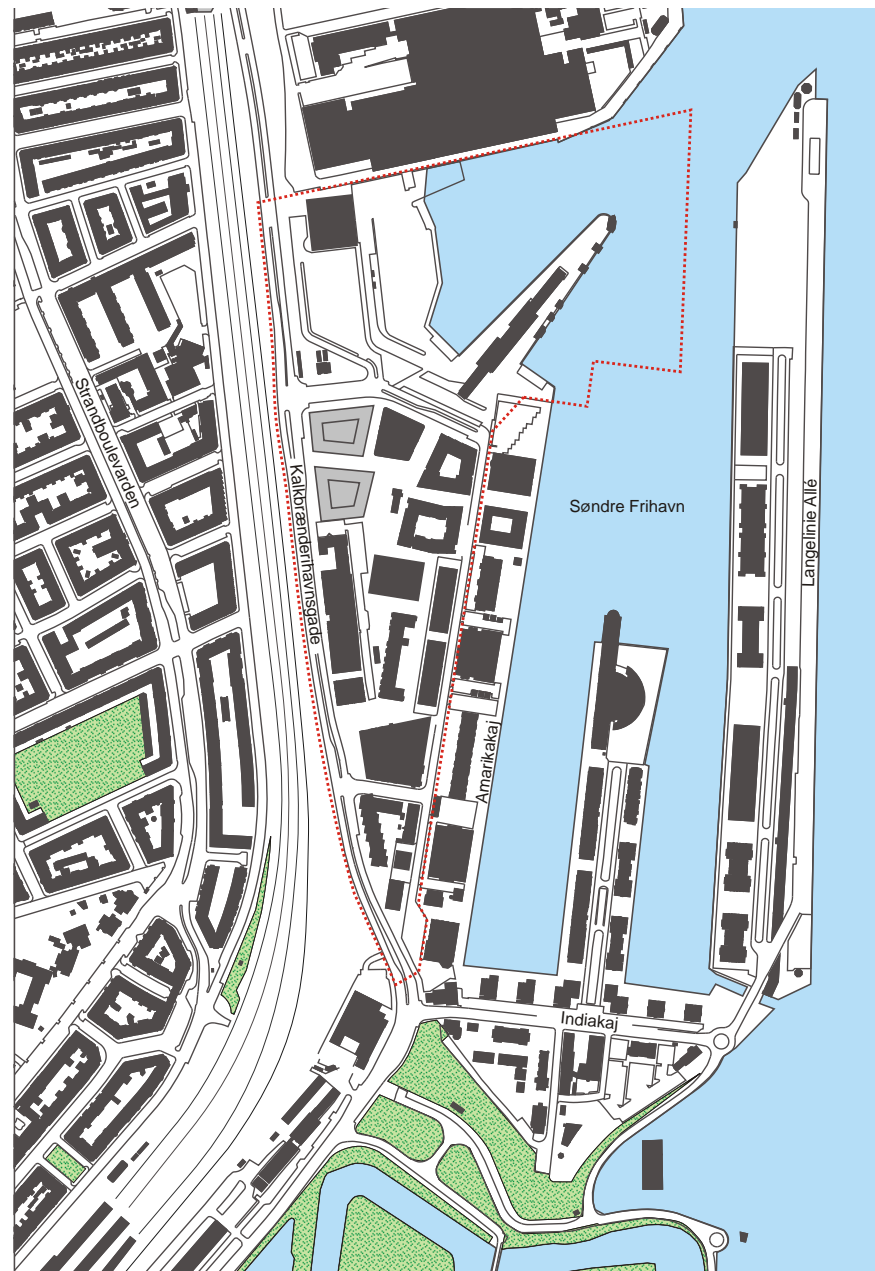


1982



2009

AMERIKA PLADS ↘



FAKTA

GRUNDEJER:
Københavns Havn (indgår i det
nuværende By&Havn) og DSB
Ejendomme

MASTERPLAN:
Adrian Geuze [West 8]

DEVELOPER:
Dan-Link Udviklingselskab K/S [ejet af
Københavns Havn og TK Development]

AREAL:
110.000 m² landareal

ANTAL BOLIGER:
327

ANTAL BEBOERE:
434

ANTAL ARBEJDSPLADSER:
1038 primært inden for transport og
kommunikation samt finansiering og
forretningsservice

Der er primo 2009 2 ubebyggede
byggefelter ud mod
Kalkbrænderihavnsgade

PLANMÆSSIGT UDGANGSPUNKT FOR OMDANNELSEN. I Kommuneplan

1997 blev der åbnet mulighed for, at der i Mellembassinets og Nordbassinets ved Nordhavn Station og med adgang til Kalkbrænderihavnsgade kunne etableres en person- og bilfærgeterminal. I tilslutning hertil var der mulighed for, at DanLink-færgeløbet efter DanLink-forbindelsens ophør overgik til anden færgedrift efter nærmere vurdering, samt at de øvrige DanLink-arealer i Søndre Frihavn i et ikke nærmere defineret omfang kunne overgå til nye bymæssige formål. Der var fokus på, at adgangen fra Østerbro på tværs af jernbanen til vandet skulle forbedres. Københavns Kommune var således opmærksom på mulighederne for en omdannelse af området til bymæssige funktioner, uden det dog blev specificeret nærmere, hvad ønskerne til omdannelsen i givet fald ville være.

I rammerne for lokalplanlægningen var det daværende sporareal udlagt som et T1-område til tekniske anlæg af offentlig karakter. Det øvrige område var udlagt som et H1*-område til havneformål med en bebyggelsesprocent på 110. Bestemmelserne fulgte op på hovedstrukturens målsætninger ved at åbne mulighed for at etablere et færgeleje i Mellembassinets. Et areal ud mod Kalkbrænderihavnsgade var udlagt som E2-område til blandet erhverv med bebyggelsesprocent på 150.

GÆLDENDE KOMMUNEPLANLÆGNING. Da omdannelsesprocessen for al-

vor gik i gang var der et stærkt politisk ønske om at øge boligbyggeriet i København. Revisionen af kommuneplanen i 2001 satte fokus på boliger, bl.a. gennem en revision af de gældende rammebestemmelser for anvendelsen i eksempelvis Sydhavnen og Søndre Frihavnsområdet. Rammebestemmelserne for DanLink-sporarealet blev ændret til et C2*-område med mulighed for boliger og serviceerhverv. Der blev åbnet mulighed for, at den maksimale bebyggelsesprocent, etageareal og friareal kunne afviges i en lokalplan. Det samlede etageareal blev fastsat til 145.000 m², hvoraf mindst 50 m² skulle anvendes til boligformål, og 10.000 m² til publikumsorienterede serviceerhverv, offentlige og kulturelle formål. Der blev åbnet op for to høje huse. Mindst 75 % af parkeringen skulle etableres i konstruktion eller i underjordiske anlæg. I rammebestemmelserne blev der lagt op til en etapedeling af udbygningen, idet der blev åbnet for opførelse af 20.000 m² erhverv og 30.000 m² boliger i den nordlige del af området. Yderligere byggeri forudsatte en opgradering af adgangsforholdene til Nordhavn Station fra havneområderne – både ved Kalkbrænderihavnsgade og ved Nordre Frihavnsgade. På den baggrund forhandlede Københavns Kommune med grundejerne – DSB og Københavns Havn – om en økonomisk aftale vedr. finansiering af de infrastrukturinvesteringer, der fulgte af områdets omdannelse. Trafikministeriet medvirkede i forhandlingerne. Resultatet blev en aftale, hvor bygherrerne indbetaler pr. etagemeter byggeret til en fond til infrastrukturelle forbedringer. Københavns Kommune frafaldt herefter forbeholdet i rammebestemmelserne om opgradering af Nordhavn Station.



LOKALPLAN NR. 347 FOR "PAKHUSVEJ" FRA 2001.

FORMÅL: At muliggøre omdannelsen af det tidligere DanLink-sporareal til et funktionsblandet byområde af høj standard og med intenst urbant bymiljø, hvor området knyttes til Østerbro gennem cykel- og gangforbindelser. Der er fokus på et varieret arkitektonisk udtryk, funktionsblanding og sikring af bevaringsværdig bebyggelse, at muliggøre etablering af en ny færgeterminal i Mellembassinet og skabe grundlag for at udvikle en bæredygtig by.

BEBYGGELSESPROCENT: ca. 235

ETAGEAREAL: 145.000 m², heraf 35.000 m² eksisterende bebyggelse

FORDELING BOLIG OG ERHVERV: Mindst 40 % og højst 60 % af det samlede etageareal til boliger

PUBLIKUMSORIENTEREDE FORMÅL: Mindst 8.000 m²

KULTURFORMÅL: Mindst 2.000 m²

BOLIGSTØRRELSER: Boliger skal i gennemsnit være mindst 100 m²

PARKERING: Dækning på 1 plads pr. 100 m². Mindst ¾ af p-pladserne indtil 1500 pladser skal etableres i konstruktion. Resten skal etableres på terræn eller et andet sted i kvarteret efter politisk godkendelse

FRIAREALER: Friarealer rummes hovedsagligt i områdets offentligt tilgængelige byrum



STATUS FOR OMRÅDET

Pr. 1.1.2008

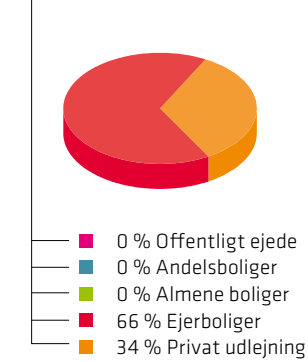
GENNEMSNITLIG HUSTANDSSTØRRELSE

AMERIKA PLADS: 2,0

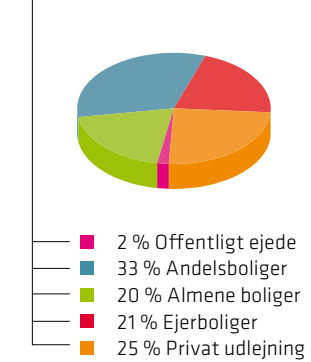
HELE KØBENHAVN: 1,8

EJERFORMER

AMERIKA PLADS



HELE KØBENHAVN

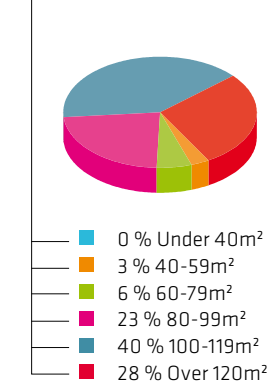


→ I forhold til København som helhed er almene boliger og andelsboliger kraftigt underrepræsenteret på Amerika Plads.

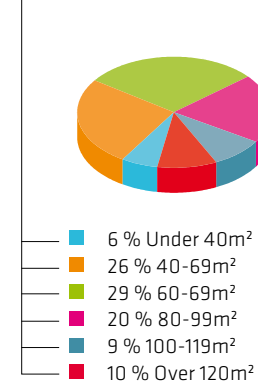
→ Hovedvægten på ejerboliger og udlejningsboliger svarer generelt til fordelingen for alle nyopførte boliger i København i perioden 2000-2008.

BOLIGSTØRRELSE

AMERIKA PLADS



HELE KØBENHAVN





HUSSTANDSTYPER

AMERIKA PLADS: 70 % ENLIGE / PAR UDEN BØRN / 21 % ENLIGE / PAR MED 1 BARN / 3 % ENLIGE / PAR MED 2 EL-
LER FLERE BØRN

HELE KØBENHAVN: 70 % ENLIGE / PAR UDEN BØRN / 9 % ENLIGE / PAR MED 1 BARN / 9 % ENLIGE / PAR MED 2 EL-
LER FLERE BØRN

GENNEMSNITLIG HUSTANDSINDKOMST PR. 1.1.2007

AMERIKA PLADS: KR. 469.000

HELE KØBENHAVN: KR. 294.000

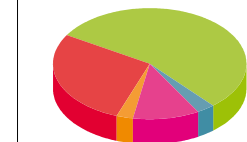
HERKOMST

AMERIKA PLADS: 78 % DANSK / 13 % VESTLIG / 9 % IKKE VESTLIG

HELE KØBENHAVN: 80 % DANSK / 6 % VESTLIG / 14 % IKKE VESTLIG

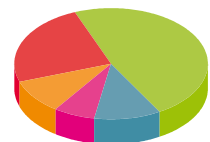
ALDER

AMERIKA PLADS



11 % 0 - 5 år
3 % 6 - 17 år
28 % 18 - 29 år
55 % 30 - 64 år
3 % over 65 år

HELE KØBENHAVN

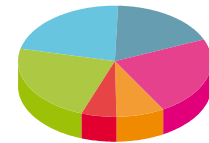


7 % 0 - 5 år
10 % 6 - 17 år
24 % 18 - 29 år
48 % 30 - 64 år
11 % over 65 år



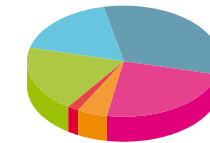
BESKÆFTIGELSESMÆSSIG STATUS PR. 1.1.2007

AMERIKA PLADS



8 % selvstændige og medarbejdende ægtefælle
6 % topledere
23 % lønmodtagere på højeste niveau
22 % lønmodtagere på mellemniveau
18 % lønmodtagere på grundniveau
23 % lønmodtagere i øvrigt

HELE KØBENHAVN



5 % selvstændige og medarbejdende ægtefælle
2 % topledere
19 % lønmodtagere på højeste niveau
18 % lønmodtagere på mellemniveau
32 % lønmodtagere på grundniveau
24 % lønmodtagere i øvrigt

ARBEJDSMARKEDSTILKNYTNING PR. 1.1.2007

AMERIKA PLADS: 83 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET

KØBENHAVN: 80 % ER TILKNYTTET ARBEJDSMARKEDET

UDDANNELSE PR. 1.1.2006

AMERIKA PLADS ER ENDNU IKKE MED I STATISTIKKEN

PENDLING PR. 1.1.2006

6 UD AF 10 PÅ AMERIKA PLADS HAR DERES ARBEJDE I KØBENHAVN

DET SVARER TIL GENNEMSNITTET FOR KØBENHAVN

GENNEMSNITLIGT ANTAL PERSONBILER PR. HUSSTAND PR. 1.1.2006

AMERIKA PLADS ER ENDNU IKKE MED I STATISTIKKEN



OMDANNELSESPROCESSEN

Arealet er opfyldt i forbindelse med anlæg af Frihavnen omkring 1890. Kystlinjen havde hidtil forløbet ved den nuværende Strandboulevarden. Fra omkring 1990 startede udviklingen af Søndre Frihavn øst for Amerika Plads-området til blandet erhvervs- og bolig-område. Amerika Plads-området kom ikke i spil så tidligt som den øvrige del af Søndre Frihavn. Det skyldtes, at det store, centrale sporområde, der førte til jernbanefærgelejet ved Mellembassinet, fra 1986 til 2000 blev anvendt til den såkaldte DanLink-forbindelse. Det var en gods-færgerute, der via Helsingborg fragtede gods mellem Norge og Sverige og det øvrige Europa. Godsfærgeruten ophørte i juli 2000.



1 En tunnel under havnen. Københavns Kommune overvejer i slutningen af 90'erne mulighederne for at forbinde Kalkbrænderihavnsvej og det nordøstlige Amager med en tunnel under havnen. Ideen er dels at skabe en omfartsvej, der kan spare Indre by for gennemkørende trafik, dels at skaffe bedre vejadgang til Refshaleøen, så det tidligere værftsareal kan udvikles til et nyt byområde. Hvis en sådan ny forbindelse var blevet udført som en boret tunnel, skulle hele det nuværende Amerika Plads-område anvendes til nedkørsel til tunnelen og de nødvendige vejtilslutninger på terræn. Planerne skrinlægges.

3 Helhedsplan for Københavns Havn. For bedre at udnytte havnens herligheds-værdier beslutter Borgerrepræsentationen, at der skal udarbejdes en helhedsplan for Københavns Havn. På initiativ fra Københavns Kommune indledes et samarbejde med Københavns Havn, Miljø- og Energiministeriet og Freja Ejendomme A/S med det formål at udarbejde en helhedsplan for havnen. Havnen bliver opdelt i tre fokusområder og nogle perspektivområder. Et af fokusområderne er en del af Nordhavnen. Samarbejdet resulterer i et sæt retningslinjer for det fremtidige byggeri i Københavns Havn. Målet er, at områderne omdannes til bymiljøer af høj kvalitet. De hollandske tegnestuer Soeters Van Eldonk og West 8 bliver bedt om at udvikle idéoplæg for hhv. Sydhavnen og Nordhavnen efter inspiration fra hhv. Java-øen og Borneo-øen i Amsterdam.



5 WEST 8 oplæg til omdannelse af Sdr. Frihavnsområdet. Adrian Geuze fra West 8 udarbejder et idéoplæg, der prioriterer en åbning af byen mod havnen og en kobling til Østerbro via en videreførelse af Nordre Frihavsgade i niveau. Der skal bygges tæt og urbant, idet der lægges op til en egentlig byudvidelse med mange forskellige funktioner og aktiviteter: boliger, erhverv, kulturelle aktiviteter og andre publikumsorienterede funktioner samt lystbådehavn. Da Amerika Plads ikke ligger helt ud til havnefronten, skal et centralt byrum være byområdets attraktion med en særlig pladssdannelse og samspil mellem historiske og nye bygninger. Der indgår en kunstig ø nord for Midtermolen med boliger, serviceerhverv og en lystbådehavn.



3 Forslag til lokalplan. Det forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, der forelægges til politisk behandling, følger intentionerne i idéoplægget for udvikling af området. Bebyggelsesprocenten ligger i omegnen af 240. Mindst 40 % og højst 60 % af etagearealet skal være boliger. Boligstørrelsen er mindst 100 m². Mindst 8.000 m² af etagearealet placeret i stueetagen skal anvendes til publikumsorienterede formål, og yderligere 2.000 m² kan anvendes til kulturelle formål. Bygningshøjden spænder fra 4 - 7 etager med mulighed for et op til 60 m højhus og et op til 40 m højt hus. Der gives mulighed for en ny færgeterminal i Mellembassinets og en kunstig ø på vandarealet nord for Midtermolen. Der lægges vægt på områdets infrastrukturmæssige sammenknytning med de omkringliggende byområder. Der lægges op til en etapevis udvikling af området, som gøres afhængig af en opgradering af Nordhavn Station, så den også kan betjene det nye byområde. Politisk blev især mulighederne for højhuse, grønne arealer, den kollektive trafikbetjening af området, lejlighedsstørrelserne og effekten på den sociale balance og sammenkædningen med Østerbro drøftet.

9 Lokal modstand. Det daværende Østerbro Bydelsråd er modstander af den høje bebyggelsesgrad i området. Rådet ønsker sig grønne arealer og bedre forbindelser mellem Østerbro og det nye byområde. Debatten går meget på forventningerne til udvikling af havnefronten som et rekreativt potentiale for borgerne på Østerbro. Der er også mange protester mod den foreslåede færgeterminals visuelle og miljømæssige påvirkning af området og en afkortelse af Langelinies Ledemole med den legendariske "kyssebænk".



12 Adrian Geuze som censor. Udviklingen af Amerika Plads gennemføres af DLU. For at realisere lokalplanens ambition om at sikre arkitektonisk kvalitet, fungerer Adrian Geuze som arkitektonisk censor på de enkelte projekter, og den danske tegnstue C.F. Møller udarbejder en designmanual og en helhedsplan for områdets udearealer. Adrian Geuze er også involveret i udformningen af byrumsinteriøret og designer blandt andet områdets dragelamper, som er en moderne pendant til de gamle dragelamper på Nordre Toldbod.



2 Dannelse af DanLink Udvikling K/S. Med åbningen af Øresundsforbindelsen i 2000 vil den internordiske gods-færgefærgeforbindelse DanLink blive overflødig. Sporarealet ligger mellem Dampfærgevej og Kalkbrænderihavnsvej. Københavns Havn og TK Development A/S danner selskabet Dan-Link Udvikling K/S (DLU), der har til formål at udvikle DanLink-arealet, der ejes af DSB Ejendomme, og som det nye selskab får option på.

4 Ejendomme sælges tidligt i processen. Inden påbegyndelsen af lokalplanarbejdet for området sælger Københavns Havn ejendommene "Nordisk Fjer" og "Nordisk Kaffe", som umiddelbart efter renoveres og indrettes til kontorformål. Efterfølgende er det vanskeligt for DLU at få de nye ejere til fuldt ud at gå med på den senere lokalplans intentioner og bestemmelser for det samlede område.

6 Politikerne godkender idéoplæg som udgangspunkt for omdannelsen. Økonomiudvalget og Bygge- og Teknikudvalget beslutter på et fællesmøde, at forvaltningerne skal arbejde videre med idéoplægget for fokusområderne, men at der skal ske en konkretisering af bl.a. finansiering, infrastruktur, institutionsdækning og social balance.

7 Intensivt arbejde med udvikling af lokalplanforslag. Københavns Havn anmoder kommunen om udarbejdelse af en lokalplan for det tidligere DanLink-areal i Sdr. Frihavn, en ny færgeterminal i Mellembassinets og vandarealet nord for Midtermolen. Området ønskes udviklet i overensstemmelse med skitsen til en helhedsplan fra West 8. Den efterfølgende bearbejdning og konkretisering af idéoplægget sker i et tæt samarbejde mellem kommunen, DLU og Københavns Havn og med Adrian Geuze fra West 8 for bordenden. Forhandlingerne går især på områdets høje tæthed, bygningstypologier og en bearbejdning af byrummene. Især prioriteringen og udformningen af en central offentlig pladssdannelse som den bærende idé giver anledning til mange diskussioner. Der er stor betænkelighed ved de forholdsvis små private gårdrum fra lokalplanlæggernes side, og den klassiske karréstruktur bliver holdt op mod Geuze's fortolkning af moderne urbanitet. Ambitionsniveauet er højt. Der indarbejdes en ny sydlig vejforbindelse fra Kalkbrænderihavnsvej til den interne Dampfærgevej efter ønske fra kommunen.

11 Lokalplanen vedtages med ændringer. Kommunen opgiver sin etapevis udbygning af området med udgangspunkt i aftalen med grundejerne om etablering af en infrastrukturfond. I den forbindelse tilkendegiver Trafikministeriet, at DSB er indstillet på, at der kan ske en opgradering af Nordhavn Station i takt med, at et stigende passagergrundlag motiverer det. Borgerrepræsentationens endelige vedtagelse af lokalplanforslaget resulterer i, at muligheden for at etablere en kunstig ø i forlængelse af Midtermolen bliver fjernet. Den planlagte forbindelse under banen i forlængelse af Nordre Frihavsgade er i mellemtiden vanskeliggjort, da Banestyrelsen (nu BaneDanmark) anlægger et spor ved Nordhavn Station som en del af et større vende- og opstillingsanlæg omkring Østerport Station. Lokalplanen fastsætter i stedet principper for gang- og cykelforbindelser over banen.



ERFARINGER FRA PROCESSEN:

KØBENHAVNS KOMMUNE I EN PROAKTIV ROLLE

Udviklingen af Amerika Plads markerer et vendepunkt, hvor Københavns Kommune for første gang efter flere års økonomisk nedtur indtager en mere offensiv rolle i byomdannelsen.

Initiativet til omdannelsen af det tidligere havneområde kom fra kommunen i tæt samarbejde med Københavns Havn. Processen blev tilrettelagt ud fra et ønske om en ny, strategisk tilgang til planlægning med udgangspunkt i et forpligtende samarbejde, hvor kommunen, grundejeren og investorerne fra starten satte sig sammen om forhandlingsbordet og i fællesskab udviklede visionerne. Hovedsigtet var en helhedsorienteret indsats.

"I slutningen af 1990'erne og i starten af 2000 havde investorerne lyst til at gøre noget, og politikerne ville gerne lege med. Det spil var heldigt", fortæller en repræsentant for den centrale investor. Lysten til at gøre noget og ikke mindst at gøre noget nyt var sammen med højkonjunktoren og ikke mindst kemien i det centrale persongalleri blandt grundstene i det tætte samarbejde, som kendetegnede udviklingen af Amerika Plads. De centrale parter i processen var Københavns Kommune, Københavns Havn og hovedinvestoren DanLink-Udvikling K/S. Arkitekt Adrian Geuze fra tegnestuen West 8 i Rotterdam blev ansat som rådgiver. Samarbejdet var præget af et stort engagement blandt de forskellige parter, og udviklingen af Amerika Plads blev en hjertesag for alle, understreger flere af de involverede.

Målet var at udvikle et integreret og attraktivt byområde med en god kollektiv trafikbetjening. Samtidig var området afskåret fra Østerbro af et bredt baneterræn. Det satte fokus på Trafikministeriet, DSB og Banestyrelsen som aktører i byomdannelsen. De blev opfordret til at vurdere stands-

ningsmuligheder for regionaltoget på Nordhavn Station samt mulighederne for at udbygge stationen, så den også kunne betjene de nye byområder i havnen. De statslige parter fandt imidlertid ikke, at passagergrundlaget var tilstrækkeligt til at begrunde en sådan investering. Forhandlingerne resulterede i en række tilkendegivelser, hvor bl.a. Banestyrelsen var indstillet på at give tilladelse til, at der kunne etableres en gangbro over banelegemet, og DSB var indstillet på, at der kunne ske en renovering af Nordhavn Station, når en stigning i passagertallet kunne motivere det. Københavns Kommune er ikke helt tilfreds med resultatet, og det fremgik af den politiske behandling af lokalplanforslaget, at kommunen burde følge op på disse tilkendegivelser i forbindelse med en fortsat udbygning af denne del af havnen.

Der var også fokus på at etablere en infrastruktur, der kunne knytte området sammen med Østerbro og den øvrige by. Ansvaret for etablering af forbindelserne til den eksisterende by hvilede i høj grad på Københavns Kommunes skuldre.

Et af redskaberne, der blev taget i brug i forhandlingerne om grundlaget for omdannelsen, var en økonomisk aftale om finansiering af de nødvendige infrastrukturprojekter. Aftalen indebar, at bygherrerne skulle betale et beløb pr. etagemeter byggeret ved meddelt byggetilladelse. Aftalen var en reaktion på planlovens manglende muligheder for at stille krav til grundejere og bygherrer om medfinansiering af eksempelvis infrastruktur. Det er der til dels taget højde for ved en senere revision af planloven. ■

"Ansvaret for etablering af forbindelserne til den eksisterende by hvilede i høj grad på Københavns Kommunes skuldre."





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

ET NYT BLIK PÅ BYEN

En hollandsk arkitekt kom på banen for at tegne Amerika Plads. Her lød budet, at en tæt og funktionsblandet bydel kan skabe det nødvendige grundlag for byliv.

Tegnestuen West 8's projekt for Borneo-kajen i Amsterdam var en af hovedinspirationskilderne for den udviklingsstrategi for havnen, som i sommeren 1999 blev søsat af Københavns Kommune i samarbejde med Københavns Havn, Freja Ejendomme og Miljø- og Energiministeriet. Derfor inviterede Københavns Kommune indehaveren af West 8, arkitekt Adrian Geuze, til at lave et idéoplæg til Amerika Plads. I begyndelsen var det på tale at udvikle et erhvervsområde, men West 8's oplæg vendte billedet og foreslog i stedet et mangfoldigt urbant område med en blanding af erhverv, boliger, institutioner og kultur. Samtidig introducerede West 8 en bebyggelsesprocent, der var dobbelt så høj, som den Københavns Kommune havde forestillet sig. Den høje tæthed var i hollændernes øjne ikke et mål i sig selv, men et redskab for at aktivere området og skabe grundlag for byliv.

West 8's idéoplæg var en reaktion mod omdannede havneområder som Kalvebod Brygge, Christiansbro og Søndre Frihavn, hvor man – som Adrian Geuze formulerede det – "kunne affyre et maskingevær i alle retninger uden at ramme nogen". Med sit fokus på tæthed, multifunktionalitet og byliv repræsenterede oplægget et decideret brud med den daværende planlægningspraksis: "Da vi planlæggere så planen, fik vi lidt af chok, for den brød virkelig med det, man var vant til at se herhjemme," siger en af kommunens planlæggere. Det nye i Geuze's plan var, at den tog udgangspunkt i en kompakt, funktionsblandet bebyggelse organiseret omkring et gennem-

gående byrum frem for i en oplagt videreførelse af bebyggelsesstrukturen på Østerbro. Rundt om byrummet placerede Geuze solitære bygninger med en stærk individuel arkitektonisk identitet og med udadvendte funktioner i stueetagen.

For at sikre helheden og den arkitektoniske kvalitet har Adrian Geuze fungeret som arkitektonisk censor på alle byggerierne i området efter lokalplanens vedtagelse. Han har været med til at holde fokus på de grundlæggende idéer og mål for områdets udvikling. Ifølge de involverede var den internationale stjernestatus medvirkende til at skabe en særlig stemning om projektet og til at udfordre forholdet mellem centrale aktører i planlægningsprocessen. "Ingen har blot gjort som de plejer. Developerne er gået langt for at indfri de arkitektoniske krav, og kommunen er gået langt for at imødekomme de nye ideer", som en af de involverede i kommunen formulerer det. Et af de synlige resultater af samarbejdet med Adrian Geuze er også udviklingen af en helt ny gadebelysning til området. "Dragon Light" er en nyfortolkning af de gamle gadelamper ved Nordre Toldbod i Københavns Havn.

Selv om resultatet af Geuze's plan fortsat bliver diskuteret, er der enighed om, at den udenlandske inspiration har givet anledning til refleksion og fornyet debat blandt planlæggere og arkitekter: "Amerika Plads har skabt en større frihed til at planlægge, og det har betydet en tilbagevenden til, at by handler om mangfoldighed og tæthed", siger en af kommunens planlæggere. ■

"Da vi planlæggere så planen, fik vi lidt af chok, for den brød virkelig med det, man var vant til at se herhjemme."





ERFARINGER FRA PROCESSEN:

FORUDSÆTNINGER FOR BYLIV

Amerika Plads var på mange måder et banebrydende byudviklingsprojekt for Københavns Kommune. Med visioner om et integreret bykvarter med høj tæthed, blandede funktioner og intens urbanitet kom byliv for alvor på planlæggerens dagsorden. Alligevel viste visionerne sig vanskelige at realisere.

De sidste byggefelter omkring den centrale plads er stadig ikke færdige, og Amerika Plads har derfor endnu ikke stået sin endelige prøve. Men undervejs i realiseringen af visionerne er kommunen stødt på nogle udfordringer blandt andet i forhold til at skabe grundlaget for det pulserende café- og butiksliv, som West 8 skitserede i stueetagerne på den centrale plads.

Midlerne til at skabe byliv i området var fra starten til debat blandt kommunens planlæggere. West 8's svar var, at man allerede i de første faser af omdannelsen skulle skabe tilstrækkeligt mange boliger til at give grundlag for butikker og institutioner. Samtidig var det afgørende, at der blev skabt nogle nye forbindelser til de omkringliggende byområder. Geuze's idéoplæg tog udgangspunkt i, at der blev etableret en ny hovedadgangsvej fra Østerbro ved at forlænge Nordre Frihavsgade under baneterrænet til den nye havnefront. Forbindelse under banen blev imidlertid umuliggjort, da Banestyrelsen anlagde et spor ved Nordhavn Station som en del af et større vende- og opstillingsanlæg omkring Østerport Station. I stedet blev der planlagt en ny cykel- og gangforbindelse på tværs af baneterrænet. Planen rummede også en ø i forlængelse af Midtermolen, der skulle tjene som en trædesten til Langelinie. Øen viste sig at være meget dyr at etablere og samtidig var øen uspiselig for ejerne på Midtermolen. Så øen udgik af plangrundlaget ved den endelige politiske vedtagelse i Borgerrepræsentationen.

På det nuværende stade i omdannelsesprocessen mangler der stadig vigtige brikker i realisering af visionen. Der er endnu ikke etableret en forbindelse over banen til Østerbro via Nordre Frihavsgade, og den planlagte gang- og cykelbro er indtil videre stillet i bero. I dag skal man op og ned ad en trappe for

at krydse banen, og det har konsekvenser for bylivet: "Man kan være bange for, at Amerika Plads forbliver en isoleret ø, og der ikke kommer alle de københavnere udefra, der kunne give byliv", siger en af de involverede planlæggere fra den gang. Han påpeger, at det er en central udfordring for planlægningen, når forudsætningerne ændres undervejs.

Også de eksisterende ejerforhold har vanskeliggjort realiseringen af visionerne. På Amerika Plads optager parkeringsarealer og nogle store skure i dag noget af den plads, der var tænkt som åbne pladsarealer med status som lege- og opholdsområde. Årsagen er, at "Nordisk Fjer" og "Nordisk Kaffe" blev solgt, umiddelbart før planlægningsprocessen blev sat i gang: "Problemet opstår, når ejendommene bliver solgt, uden at de, der sælger dem, sikrer sig, at de nye grundejere skal deltage i f.eks. fælles parkeringsanlæg. En ny lokalplan kan ikke gå ind og ændre på eksisterende lovlige forhold - de kan fortsætte som hidtil", fortæller en af de involverede planlæggere. Han pointerer, at parkeringspladserne er en rest fra det matrikulære spil, hvor nogle arealer egentlig er defineret som vejadgangsarealer til de enkelte ejendomme: "Man kan ikke se det med det blotte øje, men selvom byrummets belægning er ensartet, ligger der et matrikulært kludetæppe nedenunder, og det har nogle konsekvenser".

I dag arbejder planlæggerne på at få ændret pladsarealerens juridiske status, så de kan give grundlag for de lege- og opholdsområder, som Amerika Plads er tiltænkt. Nedarvede ejerskabsforhold og ændrede infrastrukturelle forudsætninger er ifølge planlæggerne udfordringer, som er vanskelige at tage højde for i planlægningen. De må håndteres løbende i realiseringen for at skabe et byområde med et intenst byliv. ■

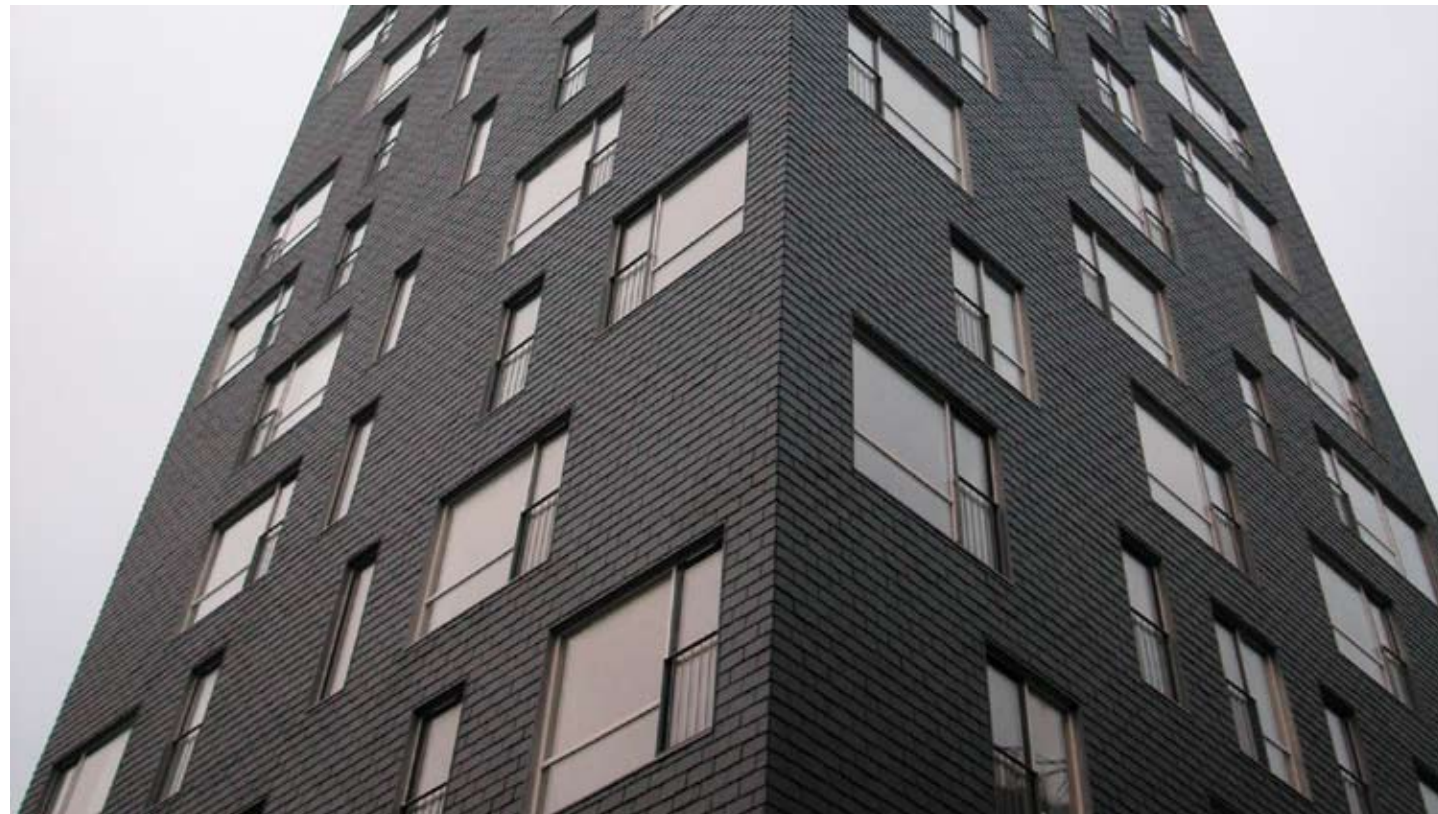
"Man kan være bange for, at Amerika Plads forbliver en isoleret ø, og der ikke kommer alle de københavnere udefra, der kunne give byliv."





MED EKSPERTENS ØJNE

De tre arkitektur- og planlægningseksperter kan godt lide konsekvensen i både helhedsplan og arkitekturen på Amerika Plads. Det er blevet en muskuløs bydel, som de siger.



”Det er en flot fortolkning af det, der groft sagt karakteriserer industrihavnen.”

Professor JENS KVORNING, Kunstakademiets Arkitektskole: ”Amerika Plads hæfter sig til havnens karakter på dette sted med store pakhuse, store skalaspring og store klumper. På Amerika Plads er alt det nye, som lægges ind, store klumper, der fortolker industrihavnen. Det er samtidig klumper, der er så store, at de danner mindre rum. Det betyder, at man trods alt får nogle meget tydelige offentlige rum og nogle indre rum, som kan danne andre rumtyper, som man nogen gange har brug for. Det er en flot fortolkning af det, der groft sagt karakteriserer industrihavnen – samtidig med at det lykkes at lægge boliger ind, som formår at være til stede i den struktur.” ■



Det overraskende er, at man sagde: ”Så byg da tæt. Byg det rigtig tæt.” Det er måske styrken i det her kvarter; at man har truffet et valg.”

”Gaderummene er bare djærve og kontante – nogle ret maritime hårdt belagte ensartede rum, uden alt for mange detaljer.”

Arkitekt DENNIS LUND, Møller og Grønborg: ”Jeg synes, det er rimelig vellykket generelt, og for mig var det en øjenåbner, at man i virkeligheden kunne tillade sig at sige: ”Fjern nogle af de gamle bygninger og stil nogle nye op stort set på de samme steder, hvor de gamle lå.” Man holder stort set det mønster, som ligger i de havneområder. Og så, det overraskende er, at man sagde: ”Så byg da tæt. Byg det rigtig tæt.” Det er måske styrken i det her kvarter; at man har truffet et valg. Jeg synes, det er rimelig konsekvent. Og så med nogen indre gårdrum, minimale gårdrum, som næsten kun er kig-ind-på-rum, men som dybest set er meget behagelige. Indvendigt er der yse og venlige facader, en ordentlig beplantning og så nogle små portåbninger ud til hjørnerne. Når man kommer ud der, så kommer der en hel ny scenografi. Jeg kan godt lide, at man ikke prøver at lege, at det er et almindeligt brokvarter, for det er en halvø, der skyder sig ud i vandet, og den ligger for sig selv og er afskåret af et baneterræn osv. Sammenspillet mellem de meget præcise mønstre i fladen med karréerne gør det muligt, at man kan lave forskydninger ind i gårdrummet, og man kan tage de hjørner, man kan se ud igennem. Det virker bare spændende. De mange forskellige udtryk i arkitekturen fungerer på Amerika Plads, fordi det offentlige rum er meget kollektivt i sin karakter. I dag kan man ikke genfinde matriklen i pladsdannelsen. Det er områdets store styrke.

Amerika Plads rejser igen diskussionen om, hvor meget det historiske islæt betyder i omdannelsen af byområder. Selv om der måske ikke er bevaret så mange gamle bygninger som forventet, så føles det alligevel ikke, som om man går i en ny by – men et transformeret byområde, hvor transformationen har taget farve af de historiske bygninger. Det giver en god følelse og atmosfære.” ■

Arkitekt MIKKEL FROST, CEBRA: ”Tætheden er helt overvældende. Dennis har kaldt det muskuløst, og det synes jeg er en rigtig god beskrivelse af det. For der er noget tyngde og robusthed i det, som er meget meget tiltalende. Jeg synes, det er flot gennemført, at man så konsekvent har fået givet alle bygningerne eget udtryk, men, og det er vigtigt, samme facade på alle fire sider, så det næsten bliver karréer, sammenlignende karréer, selvom de er så små, at det egentlig ikke er karréer. Gaderum er bare djærve og kontante – nogle ret maritime hårdt belagte ensartede rum, uden alt for mange detaljer – i hvert fald ikke andet end i gårdene. Ved ”Fyrtårnet” har vi nogle skalaspring – et tårn, der rammer ned i et lille bageri på en eller anden måde meget brutalt, men også enorm spændende og dynamisk. Det samme sted – i øvrigt ret vellykket og meget spændende – er der nogle små smalle sprækker. De er så smalle, at man har et intakt gårdrum, men alligevel så kan man se videre og fornemme, at der er andre bygninger, andre materialer, andre højder, fra andre tidsperioder. Der er både en dybde i kigget og et præcis defineret byrum. Jeg er imponeret over Københavns Kommunes mod til at arbejde med bygningsreglementet i udviklingen af Amerika Plads – og det er forudsætningen for at få et resultat af den karakter. Her kunne andre kommuner lære noget. Den proces, man skruer sammen som myndighed, har stor indflydelse på slutproduktet. Det kan virke som om, at hvis man planlægger stringent og i stedet giver mere frihed i den enkelte bygning, så får man noget interessant. Det bedste eksempel er vel New York, hvor blokstrukturen er stramt styrende, og hvor friheden ligger i den enkelte blok.” ■



MED NUTIDENS PLANLÆGGERØJNE

Læren fra Amerika Plads ligger i tilgangen til projektet. En klar vision, som man giver planlæggerne mulighed for at holde fast i hele vejen. Sådan ser planlæggerne fra Københavns Kommune med nutidens øjne på Amerika Plads.

Der hersker ikke tvivl om, at Amerika Plads udtrykker et stærkt plankoncept og klare mål for omdannelsen. Her har Københavns Kommune haft et højt ambitionsniveau for områdets planlægning og udvikling, og planlæggerne har arbejdet indenfor et klart kommissorium. Set i lyset af erfaringerne fra de senere års projekter er det en klar forudsætning for at vinde kampen om kvalitet i byomdannelsen til gavn for områdets beboere og byen som helhed på den lange bane. Her ligger et centralt budskab.

Den bagvedliggende helhedsplan fra West 8 har lagt rammerne og guidelines for udviklingen på plads i hovedtræk. Det har givet en stærkere udgangssituation for Københavns Kommune i den efterfølgende planproces og forhandlinger med de enkelte investorer – og det kan vi lære af fremadrettet. Der er enighed om, at Amerika Plads udtrykker en robust nyfortolkning af urbanitet, hvor det centrale element har været at skabe stedets attraktion som et stort offentligt byrum som supplement til havnefronten. Det er godt set, bemærker de – men det er endnu for tidligt at bedømme, om det lykkes. De private udearealer ser ud til at være taberne. Først når pladsdannelsen er fuldendt, og den træder i karakter, vil det stå tydeligt, om det har været for høj en pris at betale. Kommunen har været modig her og stået ved en typologi med massive blokke i en tæt bystruktur, hvor børnefamilierne bliver klemte. Her kan vi lære at være bevidste om, hvad det er, vi vil med et område og stå ved det i den efterfølgende proces. Der bliver påpeget, at bebyggelsesplanen udfordrer vores traditioner, samtidig med at den bygger videre på de historiske funktioner og træk, der har kendetegnet området. Mod syd ligger "Fyrtårnet" med et næsten sydlandsk inspireret privat fællesareal, som både relaterer sig til de offentlige byrum og samtidig skaber intimitet i tæt

samspil med bevarede bygninger med erhverv. Der er enighed om, at det virker, og at her kan Københavns Kommune lade sig inspirere.

Når man færdes i området, er det åbenlyst, at sammenhængen med de omkringliggende byområder mangler. Både til Østerbro, men også til Langelinie. Det bliver afgørende for områdets fremtidige succes, at der kommer til at ske noget på den front – både af hensyn til de store linjer i byomdannelsen, hvor behovet for at genskabe forbindelsen fra Østerbro til vandet spiller en stor rolle, men også på den lille bane, hvor det er afgørende, at der udvikles et godt grundlag for byliv med butikker, cafeer, restauranter og kulturelle islæt. Det kræver, at der kommer mennesker forbi. Alligevel er der allerede byliv i dagtimerne, selv om området stadig mangler de sidste hjørner i udbygningen. Det skyldes givetvis et stærkt miks af funktioner og områdets høje tæthed, der skaber grundlag for en kritisk masse, som i sig selv kan bære byliv.

Byliv er et centralt tema i konceptet for omdannelsen. Det offentlige byrum, der giver området to sider, er et bærende element. Det er endnu for tidligt at vurdere, hvorvidt den centrale pladsdannelse får en tyngde og attraktion, der kan bære stedet. Umiddelbart ser det ud til, at den centrale pladsdannelse virker på bilernes præmisser. Og det er klart uacceptabelt, at der er placeret cykelskure midt i det centrale byrum – det gælder også parkering. De små, klemte private byrum virker ikke umiddelbart overbevisende.

Amerika Plads rummer mange "eksperimenter" set fra en planlæggeres stol i Københavns Kommune. Området står i kontrast til æstetikken, traditioner i arkitektur og adskillelse af funktioner på Christiansbro. Amerika Plads er mere rå og rummer en nyfortolkning af urbanitet. Det er spændende. ■





MED BRUGERENS ØJNE

Beboere på Amerika Plads roser den arkitektoniske udformning, men de føler sig afskåret fra bylivet på 'det rigtige' Østerbro. "Det er som samlede sten uden sjæl", siger en af de interviewede beboere.

10 ud af 10 beboere giver det arkitektoniske udtryk en karakter over middel, – altså en helt overvejende positiv bedømmelse. En beboer forklarer: "Det er fedt, at der er en klar linje og konsekvens i det arkitektoniske udtryk, lige fra bygninger, belægninger og til gadelamperne, der jo er særligt designet til området". Beboernes positive holdning til arkitekturen bygger også i høj grad på det faktum, at man har valgt at bibeholde en række af de gamle bygninger. "Det betyder meget for området, at arkitekterne har valgt at flette nye og gamle bygninger sammen, så kan man stadig mærke lidt af den historiske identitet, området har fra dengang, hvor det var havn og industri – altså det der lidt mere rå", som én siger. En anden beboer understreger betydningen af samspillet mellem det nye og gamle: "Arkitektonisk er området unikt, med de nye bygninger flettet ind mellem de gamle skabes der en nytænkende og innovativ oase i en del af det gamle København."

Knap halvdelen af de interviewede beboere peger på, at området står over for en stor og afgørende udfordring. De omtaler det Østerbro, der ligger på den anden side af skinnerne som det 'rigtige' Østerbro, og det føler de sig afskåret fra. En beboer forklarer "Vi skal over på den anden side af skinnerne for at shoppe og handle, hvis vi har brug for andet end, hvad Netto har". Beboerne oplever turen op forbi Østerport station eller ned gennem tunne-

len ved Nordhavn station som en unødvendig lang rejse. Selvom den ekstra køretur ikke tager meget mere end 5 til 10 minutter, giver den manglende forbindelse over banen beboerne en følelse af at bo isoleret uden for det 'rigtige' Østerbro. De peger på, at Kalkbrænderihavnsgade i forvejen er en temmelig trafikeret vej, og én tilføjer: "Når vi så oven i købet skal hele vejen udenom, kan det at skulle et ærinde på 'det rigtige' Østerbro altså blive et større projekt."

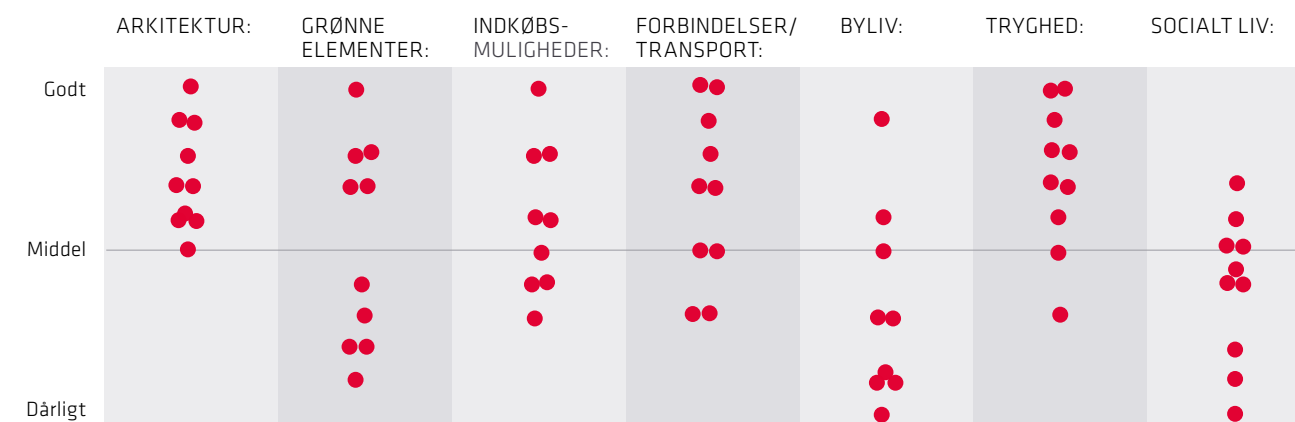
Udover det funktionelle aspekt oplever brugerne også at være afskåret fra byen i mere symbolsk forstand. Enkelte er således flyttet til området for at komme ind til byen ude fra forstæderne, og alligevel har de følelsen af at bo ude på Amerika Plads. En beboer understreger, at betydningen af at høre til Østerbro ikke på samme måde ville gøre sig gældende, hvis Amerika Plads i sig selv havde mere byliv. Hvis nu rummene mellem husene var præget af liv og indeholdt flere butikker og cafeer, ville Amerika Plads have noget at byde på i sig selv. "Det er tydeligt, at der er kælet for de arkitektoniske detaljer, og området har i det perspektiv en gennemført streg, der giver en helhed i det fysiske udtryk. Men i forhold til at skulle bo i området og bruge de offentlige arealer, så lider Amerika Plads altså under en mangel på samlingssteder og generelle incitamenter til at skulle opholde sig mellem bygningerne. Der er på sin vis tale om samlede sten uden sjæl, synes jeg" ■



"Det betyder meget for området, at arkitekterne har valgt at flette nye og gamle bygninger sammen, så kan man stadig mærke lidt af den historiske identitet, området har fra dengang, hvor det var havn og industri – altså det der lidt mere rå"



BRUGERNES SYN PÅ AMERIKA PLADS:



Hausenberg har spurgt 10 beboere om deres opfattelse af Amerika Plads.



I de følgende tre artikler har vi bedt Hausenberg, som har bistået os med denne erfaringsopsamling, om at løfte blikket og sammenfatte nogle af erfaringerne på tværs af de tre områder. Artiklerne repræsenterer ikke nødvendigvis kommunens holdning, men skal læses som debatoplæg til den fortsatte dialog om, hvordan vi som planlæggere i dialog med både borgere og professionelle bedst udvikler vores by fremover.

UDVIKLINGEN AF DE NYE BYOMRÅDER SKAL BALANCERE MELLEM FORSKELLIGE HENSYN: AT TEGNE KØBENHAVN SOM EN INTERNATIONAL METROPOL, AT SKABE VELFUNDERENDE BOLIGOMRÅDER OG AT INVITERE OFFENTLIGHEDEN INDENFOR



PERSPEKTIVER PÅ TVÆRS

- ▣ BYLIV
- ▣ MANGFOLDIGHED
- ▣ SAMSPILLET MED DEN OMGIVENDE BY

Af Marie Stender og Nicolai Carlberg, Hausenberg

Trods forskellige forudsætninger og planlægningsforløb har Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads det til fælles, at de fra at være afsondrede industriområder på byens bagside i løbet af få årtier er blevet omdannet til integrerede byområder. I dag huser de tre nye byområder tilsammen knap 4000 beboere samt 6000 arbejdspladser. Hvor et mindre byggeri i den eksisterende by kan trække på de nære omgivelser, så kommer bylivet ikke af sig selv i de tidligere industriområder. Her skal byen i al sin kompleksitet så at sige opfindes på ny, med de udfordringer og muligheder, det giver.

I de følgende tre artikler kigger vi samlet på de tre omdannelsesprocesser og diskuterer, hvad erfaringerne fra disse områder kan lære os om planlægning for henholdsvis byliv, mangfoldighed og samspillet med den omgivende by. Tre begreber, som planlæggerne peger på, er centrale i den aktuelle udvikling af planlægningen.

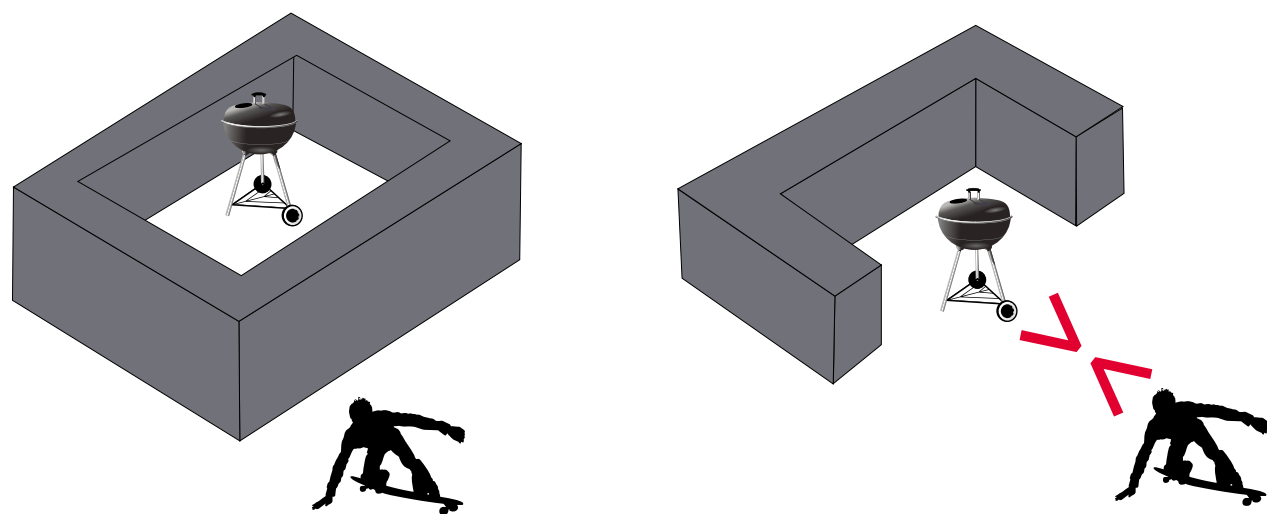
▣ BYLIV

Fokus har i løbet af de forholdsvis få år ændret sig fra overhovedet at få gang i byens kraner til en særlig interesse for byrum og byliv. Men selvom det først er med udviklingen af Amerika Plads, at byliv som sådan bliver et centralt begreb i planlægningen, kan vilkårene for det offentlige byliv også siges at have spillet en – om end mere indirekte – rolle i udviklingen af de to andre områder. På Christiansbro var der fokus på at etablere promenader langs vandet, hvor offentligheden før havde været forment adgang. Og i Havnestad bygger den grundlæggende vision om at forbinde havneparken med Fælleden på hensynet til borgernes mulighed for at begive sig omkring i byen og nyde dens kvaliteter. Erfaringer fra udviklingen af ét område sætter sit præg på omdannelsen af det næste, og debatten om Christiansbros og Langelinjes tomme lejligheder ejet af udlandsdanskere førte således

til krav om bopælspligt i lokalplanerne for Havnestad og Amerika Plads. De nye byområder skulle ikke ligge øde hen, men have lys i vinduerne og mennesker på gaden. Tilsvarende vidner lokalplanens krav om grundejernes medvirken til etablering og drift af områdets fællesarealer i Havnestad og den centrale rolle, som byrummet har spillet i omdannelsen af Amerika Plads, om et tiltagende ønske om og mulighed for at forpligte investorer og grundejere til at skabe ikke blot gode huse, men også gode byrum mellem husene.

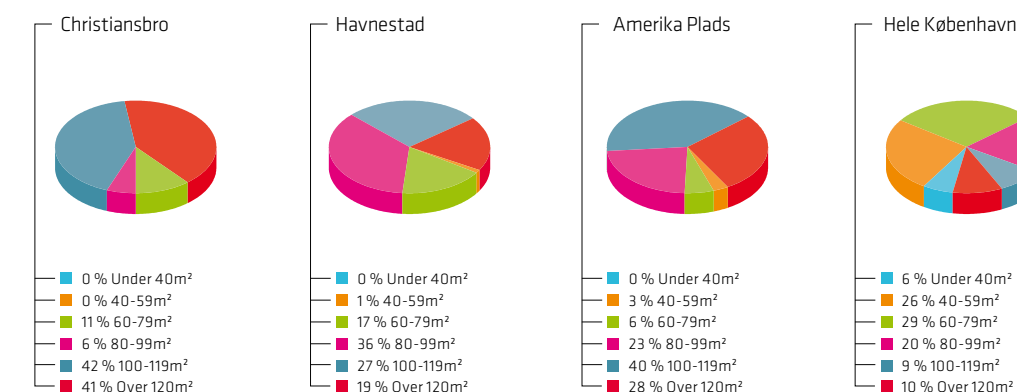
Helt i tråd med befolkningens stigende rekreative brug af byens rum er byrum og byliv altså kommet stadig mere i planlæggernes fokus i perioden. Spørgsmålet er imidlertid, hvordan man gennem planlægning og udformning af byrum og byområder bedst fremmer bylivet? Det tidligste af de tre områder, Christiansbro, kan i den sammenhæng siges at repræsentere kulminationen på en periode, hvor forestillingen om det gode byrum ofte var et relativt ensidigt spørgsmål om æstetik, rumlighed og materialekvalitet. Fra årtusindeskiftet og frem blev sådanne byrum i stigende grad kritiseret for primært at henvende sig til en stilbevidst øvre middelklasse. Kritikken gik på, at byen skulle være for alle, og at forskellige typer borgere havde forskellige behov og ønsker til byen. Samtidig kom der fornyet fokus på borgerinddragelse og på nødvendigheden af andre og mere tværfaglige tilgange til udvikling af byliv. Som eksempel herpå fik kommunen udarbejdet en livsformsanalyse i forbindelse med kommuneplanstrategi 2003. En central erkendelse er i den forbindelse, at det smukke, rene og trygge byrum ikke i sig selv genererer mangfoldigt byliv. Områdets funktioner, bebyggelsestypologi, beboersammensætning, placering og forbindelser til den omgivende bydel spiller alle en afgørende rolle.

I alle tre områder har man arbejdet med alternativer til den traditionelle karréstruktur med lukkede, private gårdrum.



På Christiansbro i form af åbne gårde, i Havnestad i form af stokbebyggelser grupperet om grønne fællesarealer og på Amerika Plads i form af karréer med meget små og åbne gårde. Gennemgående er en idé om at synliggøre bylivet i det offentlige rum frem for at gemme det væk i lukkede baggårde. Dermed er de tre områder vigtige at følge og tage ved lære af i forhold til debatten om disponering af offentlige og private arealer i byen. Øges kvaliteten og mængden af bylivet ved at skabe åbenhed og mindske de private arealer? Eller er det omvendt en fordel med klart adskilte zoner? I byens traditionelle brokvarterer er gårdrummene i samme periode et efter et blevet lukket af for offentligheden, hvilket på den ene side afholder nogle fra at komme ind i gårdene, men omvendt skaber det nogle attraktive og trygge rammer for brokvarterenes stigende antal børnefamilier. Situationen er en noget anden i de nyudviklede byområder. Dels er beboersammensætningen her anderledes homogen end i brokvarterene og præget af større lejligheder og højere indkomster end i resten af København. Dels er der tale om en anden offentlig brug af området, idet brugerne i de

BOLIGAREAL



GENNEMSNITLIG HUSSTANDSINDKOMST

Christiansbro: kr. 549.000
 Havnestad: kr 605.000
 Amerika Plads: kr 469.000
 Hele København: kr 294.000

nyudviklede områder (endnu) fortrinsvist er dem, der bor eller arbejder der. Som en af planlæggerne bag Amerika Plads påpeger, kan ideen om at trække bylivet fra baggårdene ud i byrummet måske netop fungere i et område som Amerika Plads, fordi befolkningssammensætningen er anderledes end eksempelvis på brokvartererne. Så længe det er beboerne selv, der udgør bylivet, er der med andre ord ingen fare for at finde kanyler i sandkassen – selvom denne er placeret midt i det centrale byrum. Spørgsmålet er dog, om strategien med åbne og minimale private uderum netop fordrer, at områderne er relativt socialt homogene og isolerede fra den omkringliggende by? I det omfang områderne formår at tiltrække et mere mangfoldigt byliv udefra vil livet i de små og åbne

private zoner blive udfordret. Erfaringer fra andre byområder tyder på, at et intenst og mangfoldigt byliv fungerer bedst, hvis beboerne samtidig har et relativt beskyttet og privat uderum at ty til. Men samtidig er det sandsynligt, at byliv næppe vil indfinde sig i stor stil i de nye byområder, netop fordi byrummene her har en forholdsvis privat karakter. Den udefrakommende borger, der bevæger sig ind i området, vil mange steder føle sig som en ubuden gæst og er derfor mindre tilbøjelig til at bevæge sig omkring eller slå sig ned i byrummet. Når vi sammenligner erfaringerne fra de tre områder med udviklingen i den eksisterende by, kan man derfor stille spørgsmålstejn ved, om det at presse det private hjemmeliv ud i det offentlige rum ved at mindske eller åbne boligernes nærområder er den rette strategi. Måske gør velafgrænsede private rum det faktisk lettere for beboerne at invitere resten af byen indenfor i et nyt byområde?

En af de oplagte hovedkonklusioner er naturligvis, at bylivet på både Christiansbro og Amerika Plads lider afgørende under manglende forbindelser til den omkringliggende by. For Amerika Plads gælder det særligt vej- og cykelforbindelser over baneterrænet til Østerbro, og for Christiansbro gælder det forbindelsen over Christianshavns Kanal mod syd. I Havnestad derimod bruges gang- og cykelbroen over havneløbet til Vesterbro dagligt af godt 3000 mennesker. Det giver et vist flow af mennesker, der færdes gennem området, men der er endnu ikke skabt anledning til, at de passerende gør ophold i Havnestad. Tværtimod gør omdiskuterede "privat"-skilte det tydeligt, at ikke alle grundejere er interesserede i at få hele byen på besøg. Selvom alle i princippet går ind for byliv, kan der på den måde være modstridende interesser mellem dem, der bor og arbejder i et område, og folk udefra, der kunne tænkes at passere igennem og eventuelt opholde sig i området. Et andet eksempel er havnebadet, som om sommeren giver liv og glade dage til Islands Brygge og til dels Havnestad, men også problemer med affald og støj på de private arealer tættest på Havnestads nye boliger. Havnestad er dermed et eksempel på, at hvis man for alvor skal tiltrække brugere fra resten af byen, skal der ikke bare være ordentlige forbindelser til byen udenom og noget at komme efter. Også udformningen af byrummene, grænserne mellem offentligt og privat og placeringen af funktioner er naturligvis afgørende for, om bylivet på det konkrete sted kan rummes eller skaber konflikter.

Trods de ofte modsatrettede krav til byrummet, som kendetegner hhv. beboernes og de udefrakommendes brug, kan man argumentere for, at beboerne i de nyomdannede områder også har interesse i, at stedet bruges af folk udefra. Det giver nemlig grundlag for det butiksliv og cafeer, som mange af beboerne ønsker sig. Her er områdets tæthed også et vigtigt parameter, og i udviklingen af Amerika Plads fokuserede Adrian Geuze på begrebet om den kritiske masse, der netop skulle give grundlag for et levende byområde med butikker og cafeer i stueetagerne. Med de manglende forbindelser til Østerbro og Langelinie har Amerika Plads indtil videre vist, at det er svært at tiltrække butikker og andre udadvendte funktioner alene på baggrund af de mennesker, der bor og arbejder i et område, selvom området er opført med en høj bebyggelsesprocent.

Et grundlæggende spørgsmål er, i hvor høj grad de intentioner om byliv og butiksliv, der ofte præger visionerne, overhovedet er realistiske, endsige ønskværdige? Selvom hverken Christians-



FORBINDELSER TIL DEN OMGIVENDE BY ER CENTRALE, HVIS ET OMRÅDE SKAL BRUGES AF ANDRE END DEM, DER BOR OG ARBEJDER DER



SKILTENE DUKKER OP, HVOR DER IKKE ER TYDELIGE GRÆNSER MELLEM OFFENTLIGT OG PRIVAT



FORSTADENS KVALITETER - RO, TRYGHED OG REKREATION - EFTERSPØRGES NU OGSÅ MIDT I STORBYEN

bro eller Havnestad fremstår som livlige bydele for den udefrakommende, erklærer de adspurgte beboere sig generelt ganske tilfredse med områdernes byliv. Beboerne i Havnestad ønsker sig nok lidt flere butikker, men grundlæggende oplever beboerne det som privilegeret at bo i en fredelig oase – kun et stenkast fra det pulserende byliv på henholdsvis Christianshavn og Islands Brygge. Paradoksalt nok er det kun på Amerika Plads, hvor bylivet ellers er tænkt ind fra starten, at bru-



PLANLÆGNINGEN SAVNER VÆRKTØJER TIL AT TILTRÆKKE BUTIKKER TIL DE NYE BYOMRÅDER



I BEBOERNES ØJNE ER MANGLEN PÅ BYLIV IKKE ALTID ET PROBLEM – DE SÆTTER PRIS PÅ DEN FREDelige OASE MIDT I BYEN



RESSOURCESTÆRKE BØRNEFAMILIER ER EN VIGTIG MÅLGRUPPE I UDVIKLINGEN AF NYE BYOMRÅDER

gerne konsekvent efterlyser mere byliv. Det kan både skyldes, at området endnu ikke færdigudviklet – og formentlig endnu vigtigere – at det på grund af sin beliggenhed og den manglende forbindelse over banen er væsentligt mere afkoblet fra den omkringliggende by end både Christiansbro og Havnestad. Men derudover er det også sandsynligt, at netop fordi området er blevet lanceret som et område med intenst byliv, står de tomme stueetager og øde pladsarealer så meget desto mere i kontrast til beboernes forventninger.

Overordnet set rummer spørgsmålet om byliv i de nye byomdannelsesområder et iboende paradoks, for i selvsamme periode, hvor der kommer øget fokus på byliv og en rekreativ udnyttelse af byen, udvikles byen samtidig med ressourcestærke børnefamilier for øje. Københavns relativt store udbud af små arbejderlejligheder, der huser byens mange studerende, ældre og enlige, bliver i disse årtier suppleret med store tidsvarende boliger til erhvervsaktive børnefamilier. Det betyder, at ønsket om tæthed og kritisk masse modarbejdes af et samtidigt krav om store boligenheder – selvom bebyggelsesprocenten er høj kan befolkningstætheden derfor godt være lav. Samtidig følger der med de nye beboergrupper også andre behov og måder at bruge byen på. Mange af de kvaliteter, som forstæderne typisk har tilbudt familier – ro, tryghed og rekreation – efterspørges nu af de nye beboergrupper midt i storbyen. ■

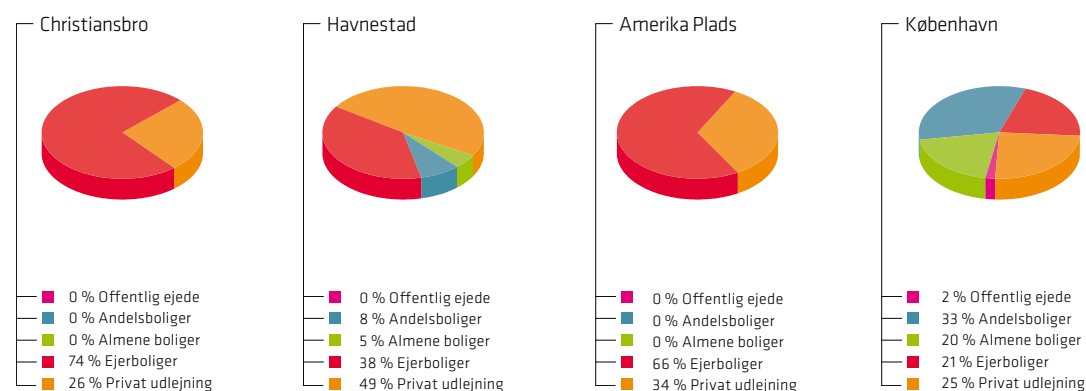
▾ MANGFOLDIGHED

Idéen om byliv er i både den offentlige og faglige debat tæt knyttet til idéen om mangfoldighed. De byområder, vi opfatter som levende, er typisk kendetegnet ved, at der er mange forskellige mennesker, mange forskellige funktioner og mange forskellige sanseindtryk. Mangfoldighed har altså både en social, en funktionel og en æstetisk dimension, som er værd at kigge nærmere på i de nyudviklede byområder.



Hvad angår den sociale dimension ligner de tre områder i vid udstrækning hinanden. Beboerne på både Christiansbro, i Havnestad og på Amerika Plads er kendetegnet ved en socioøkonomisk profil, som adskiller sig fra gennemsnittet i resten af København: de har generelt større boliger, flere biler, længere uddannelser og højere indkomster. Langt størstedelen af boligerne er ejerboliger eller private udlejningsboliger, kun i Havnestad er der blandede ejerformer. Selvom andelen begrænser sig til 5 % almene boliger og 8 % andelsboliger, ser det ud til at have stor betydning for

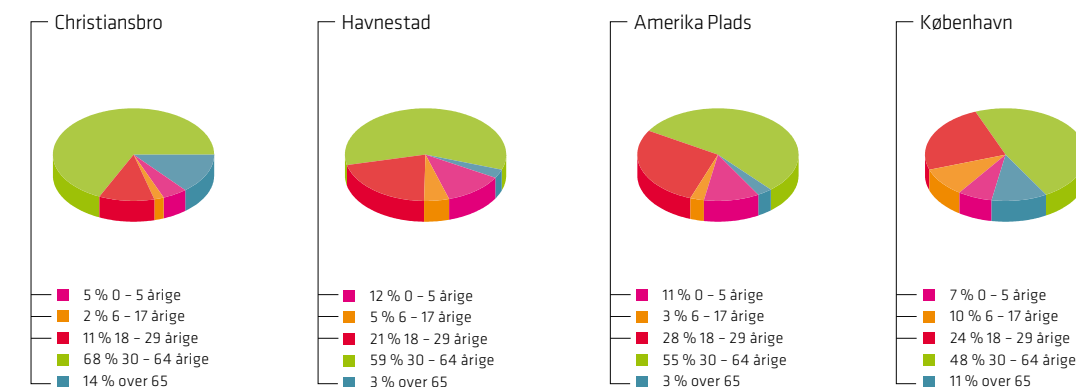
EJERFORHOLD



Havnestads beboere, som lægger vægt på, at de opfatter deres kvarter som mangfoldigt. Også på Christiansbro nævner nogle af beboerne mangfoldighed som et positivt træk ved området. Her skæver de vel at mærke ikke til lokalplanens afgrænsninger, men opfatter sig selv som beboere på Christianshavn snarere end på Christiansbro. På Amerika Plads påpeger flere af de interviewede, at området har et internationalt præg på grund af de mange udenlandske beboere i især områdets hotellejligheder. De socioøkonomiske data bekræfter, at de tre områder har en højere andel af udenlandske beboere fra vestlige lande end gennemsnittet i resten af København, mens andelen af beboere med ikke-vestlig herkomst er lidt mindre.

I de seneste år har blandede ejerformer været et ofte debatteret instrument i forsøgene på at skabe social mangfoldighed, men ud over ejerformen spiller boligtype og -størrelse samt områdets øvrige funktioner, udformning og identitet naturligvis også en rolle for, hvilke grupper området henvender sig til. Af statistikken fremgår det, at Christiansbro har væsentligt færre børn og flere ældre end København generelt. I Havnestad og på Amerika Plads er der til gengæld flere børnefamilier med helt små børn end gennemsnitligt i resten af København, hvilket er i overensstemmelse med kommunens intentioner om at tiltrække og fastholde flere erhvervsaktive og dermed børnefamilier i de nyomdannede områder. Det vil vise sig, om de åbne bebyggelsesstrukturer med tiden vil blive påvirket af samme ønsker om aflukkede gårde, som præger byens brokvarterer. Under alle

BEBOERNES ALDER



omstændigheder tyder tallene på, at de nyudviklede byområder befolkningsmæssigt har status af et alternativ – eller måske en mellemstation – til forstaden, i den forstand at nystartede familier, der gerne vil have store boliger, rekreative værdier og måske mere fred og ro end i resten af byen, flytter hertil i stedet for at flytte ud af byen.

De tre områder og i særdeleshed Amerika Plads og Christiansbro er ifølge tallene ikke socialt mangfoldige i sig selv, men når beboerne i eksempelvis Christiansbro alligevel oplever, at de bor i et mangfoldigt byområde, handler det selvfølgelig om, at Christiansbro er en brik i en meget mangfoldig bydel. Det understreger, at diskussionen om mangfoldighed også er en diskussion om skala. På den ene side kan man argumentere for, at København med de nye byområder har formået at tiltrække og fastholde ressourcerstærke børnefamilier og erhvervsaktive – grupper, som traditionelt er flyttet uden for kommunegrænsen. Dermed kan man hævde, at byen som helhed er blevet mere mangfoldig. Ser man på den anden side på byområderne isoleret hver for sig, kan man konstatere, at de overvejende henvender sig til en relativ homogen gruppe af beboere og ej heller i væsentligt omfang formår at tiltrække besøgende udefra. Men hvis ikke det er social mangfoldighed, der skal gøre det enkelte byområde levende og afvekslende, kan det måske være en alsidighed i former og funktioner?

Selvom planlæggerne hverken kaldte det mangfoldighed eller byliv, da Christiansbro og Havnestad var på tegnebrættet, arbejdede de alligevel for at sikre en basal blanding af funktioner. Havnen skulle ikke omgærdes af rene erhvervsparke, hvor almindelige mennesker ikke havde deres gang, og derfor stiledede kommunen mod at bruge halvdelen af bygningsmassen til boliger. At Havnestad nærmest endte i den modsatte grøft – som et forholdsvist monofunktionelt boligområde – var skæbnens ironi, fordi ingen havde forudset, at det pludselig ville blive så attraktivt at sælge boliger. På Amerika Plads tog kommunen selv initiativet, hvilket ifølge planlæggerne er en afgørende forklaring på, hvorfor det her lykkedes at gennemføre en udvidet blanding af erhverv og boliger samt en stor variation i det arkitektoniske udtryk.



De mange forskellige cafeer, butikker og kreative erhverv, som ifølge planen skal fylde den centrale plads med liv på Amerika Plads, lader til gengæld vente på sig. Her er Amerika Plads på ingen måde enestående; i alle tre tilfælde viser erfaringerne, at det er vanskeligt at tiltrække kommercielle aktiviteter til nye byområder. På Christiansbro stillede lokalplanen krav om udadvendte aktiviteter i 5 % af de samlede etagemeter, og i Havnestad stillede lokalplanen krav om, at eventuelle udadvendte funktioner skulle samles i Axel Heides Gade – et centralt strøg i bydelen. Alligevel er det her kun blevet til en enkelt Netto. På Christiansbro reducerede kommunen først kravet til 3 % og sidenhen er også en del af disse arealer konverteret til boliger. På Amerika Plads gik man mere radikalt til værks og stillede krav om udadvendte funktioner og mindre serviceerhverv i størstedelen af stueetagerne. Det har hidtil resulteret i enkelte cafeer og butikker, hvoraf nogle har måttet lukke igen, og flere steder står stueetagerne i dag stadig tomme eller har fået midlertidig dispensation til at kunne bruges til boliger.

Det skal retfærdigvis nævnes, at det stadig er for tidligt at vurdere Amerika Plads, da de sidste to byggefelter endnu er ubebyggede, men selv når de står færdige, er det sandsynligt, at de manglende forbindelser til den omkringliggende by vil gøre det vanskeligt at tiltrække et tilstrækkeligt kundegrundlag. De tre områder er ikke ene om at stå med denne udfordring, og at de alle på trods af forskellige metoder oplever problemer med at tiltrække udadvendte aktiviteter peger på, at lokalplanen ikke i sig selv er et tilstrækkeligt værktøj til at indfri intentionerne. Spørgsmålet er naturligvis, i hvilket omfang planmyndighederne har mulighed for at fremme kommercielle aktiviteter på anden vis, eksempelvis gennem aftaler med bygherre om trappehusleje (der begynder med en lav husleje og stiger grafvist) eller lignende?

Særligt eksemplet med Amerika Plads illustrerer, at det ud over at sikre en kritisk masse i det enkelte område også er nødvendigt, at området bruges af flere og andre end dem, der bor og arbejder der. Dels ved at garantere områdets forbindelser til den omgivende by, dels ved at skabe andre publikumsorienterede funktioner, så området bliver en destination. Men også ved at byrummene indbyder til offentligt liv og ikke domineres af privatskilte og overvågningskameraer. I de tre områder har lokalplanens krav om udadvendte funktioner resulteret i, at planlæggerne sidenhen har måttet dispensere eller foretage en lang række krumspring for at få "udadvendte funktioner" til også at inkludere virksomhedskantiner, ejerforeningers fælleslokaler og andre funktioner, som ikke reelt bidrager til den besøgendes oplevelse af et offentligt og livligt byrum. De tre områder leverer forskellige modeller, men ingen af dem har endnu formået at løse udfordringen med at skabe mangfoldighed, hvad enten det er funktionelt eller socialt. ■

I BYOMDANNELSE KAN EN BLANDING AF GAMMELT OG NYT STYRKE DEN ÆSTETISKE MANGFOLDIGHED

▣ SAMSPIL MED DEN OMGIVENDE BY

Når vi taler om byliv og mangfoldighed, giver det ikke nødvendigvis mening at se på et område som en isoleret enklave. For måske skal der ikke være lige meget byliv alle vegne? Og hvis alle områder er mangfoldige på samme måde, bliver byen så som helhed ikke mindre mangfoldig? Diskussionen om byliv og mangfoldighed er således nært knyttet til spørgsmålet om det enkelte områdes samspil med den omgivende by. Erfaringerne fra de tre områder viser, at det helt grundlæggende spørgsmål er, hvad det enkelte område giver og tager i det store billede, og hvordan det spiller sammen med byen som helhed. Spørgsmålet har både rumlige og tidslige aspekter: De rumlige handler dels om, hvordan området er fysisk forbundet til den omgivende by, dels hvordan dets funktioner indgår i byens arbejdsdeling. Det tidslige handler om, hvilken rolle udviklingen af området har spillet i Københavns overordnede transformation fra industriby til vidensby. Lad os begynde med det tidslige perspektiv: Ved første øjekast kan de tre områder, som de fremstår i dag, minde om hinanden: Alle tre er fredelige øer i byen, hvor smukke nye bygninger huser eksklusive boliger og moderne serviceerhverv. Men den rolle, de har spillet i byens overordnede udvikling, er vidt forskellig. Omdannelsen af Christiansbro udspringer af den svære økonomiske situation, som prægede København i 1980'erne. Kommunen stod over for at skulle tiltrække investorer, hæve boligstandarten, bygge flere ejerboliger og skabe plads til moderne erhvervsbyggeri. Set i det lys opfylder Christiansbro kommunens vision. For Havnestad gælder, at det her lykkedes kommunen at få omdannet en stærkt forurenet industrigrund til en moderne bydel, ligesom am-



BROER BINDER BYEN SAMMEN BÅDE I KONKRET OG SYMBOLSK FORSTAND

bitionen om at skabe flere kvalitetsboliger her til overmål blev indfriet. Kritikken af området går på, at det med sit forstadspræg ikke giver noget bud på en klar identitet for et nyt byområde. Her kan Amerika Plads til gengæld opfattes som et udtryk for et skift i både byens selvpfattelse og kommunens planlægningspraksis. Hvor byen hidtil havde fungeret som landets hovedstad med et regionalt opland, er København i stigende grad blevet opfattet som tilhørende et globalt netværk af metropoler i indbyrdes konkurrence om viden og kapital. Med den hollandske arkitekt fik man et udefrakommende blik på byen og et bud på en tæt urban bydel med byliv i fokus.

Hvis vi kigger på de tre områders rumlige samspil med den omgivende by, tegner der sig et andet billede. Set fra brugernes perspektiv er både Christiansbro og Havnestad yderst velfungerende boligområder i den udstrækning, at beboerne netop ikke opfatter dem som afgrænsede områder, men som sammenhængende med hhv. Christianshavn og Islands Brygge. På Amerika Plads gør den mere afsides beliggenhed og de manglende forbindelser, at områdets brugere føler sig mere isolerede fra den omgivende by. Når vi på denne vis indtager brugerens perspektiv på områderne, koncentrerer vi os primært om, hvad området får af den omgivende by, og ikke om hvad området giver tilbage. Hvis vi derfor i stedet indtager offentlighedens perspektiv og ser på, hvad byområderne giver den københavner, der ikke bor eller arbejder der, kan både Christiansbro, Havnestad og til dels Amerika Plads siges overvejende at lukrere på den omgivende by, hvad angår byliv og mangfoldighed. Man kan naturligvis argumentere for, at de mange nye beboere er en del af grundlaget for byliv, cafeer og butikker i nabobydelene, ligesom skatteindtægter fra de nye områders boliger og erhverv naturligvis kommer hele byen til gavn. Men spørgsmålet er stadig, om de nyomdannede byområder kunne og burde give byen mere end fredelige øer, hvor eksklusive boliger og kontordomiciler kan trives?

Svaret afhænger af perspektivet: Ser vi byen fra en økonomisk og bystrategisk vinkel, hvor det primært handler om at skabe en konkurrencedygtig international metropol? Er vi interesserede i brugerens hverdagsby, som den fungerer for dem, der bor og arbejder i det enkelte område? Eller handler det om at skabe den demokratiske by, der bedst muligt giver borgeren mulighed for at



deltage i bylivet? Kunsten er naturligvis at forene de tre perspektiver i planlægningen, men alt efter hvilket perspektiv vi lægger på byområdets samspil med den omgivende by, er det forskellige ting, vi kan lære af de tre caseområder: Havnestad fungerer udmærket som hverdagsby for brugerne, men bidrager i mindre grad til at tegne Københavns profil som international metropol. Det gør Amerika Plads i langt højere grad, men her er der til gengæld nogle problemer med at få området til at fungere for områdets brugere i hverdagen. Christiansbro er både et velfungerende område for de brugere, der bor og arbejder der, og præsenterer samtidig de udenlandske diplomater, som besøger Udenrigsministeriet på den anden side af Torvegade, for et smukt eksempel på dansk arkitektur. Men hvad Christiansbro har i brugsværdi og blikfang, savner området til gengæld i forhold til at invitere offentligheden indenfor, og det springer måske endnu mere i øjnene end på Amerika Plads og i Havnestad, fordi området ligger i byens hjerte og lægger den havnepromenade øde, der ellers oplagt kunne fyldes med liv.

Det er afgørende at huske på, at diskussionen om byliv og mangfoldighed ikke bare er relevant, fordi det ser hyggeligt ud eller gør byrummet trygt for de mennesker, der bor og arbejder der. Byliv og mangfoldighed er udtryk for, i hvilken grad byens rum tjener som et demokratisk rum, hvor forskellige borgere har lige adgang og kan møde hinanden. At et nyomdannet byområde ikke er fyldt med cafeer, butikker og pulserende byliv er ikke nødvendigvis problematisk, hvis offentligheden blot har adgang og mulighed for at indtage og bruge området på forskellig vis. Gennem planlæg-

ningen kan kommunen forsøge at invitere offentligheden indenfor ved at tiltrække udadvendte funktioner i stueetagerne, tilstræbe et miks af funktioner eller arbejde for blandede ejerformer. Men endnu mere basalt er det at sikre, at der etableres adgang og trafikale forbindelser til de nyomdannede byområder. Broer binder både i konkret og symbolsk forstand byen sammen. Selv om der efter flere års forhandlinger mellem grundejerne og kommunen i dag er etableret en gang- og cykelforbindelse mellem Havnestad og Vesterbro, så tyder erfaringerne fra alle tre områder på, at der er brug for mere fokus på forbindelserne fra starten af planlægningsprocessen og nogle bedre finansieringsmodeller, som kan sikre, at de realiseres.

Den samlede periode, hvori de tre områder er blevet udviklet, har været præget af en bevægelse fra lav- til højkonjunktur. Det har givet byomdannelseprojekterne nogle helt særlige vilkår: Der er kommet stadig flere, der gerne vil investere i byen, der er blevet bygget meget, og kommunen har fået en stærkere position i forhold til at stille krav og spille ud med visioner. Men højkonjunktoren har også gjort det svært at holde tøjlerne. I en tid, hvor vi måske går en recession i møde, er udfordringen at tage ved lære af erfaringerne og turde opretholde ambitionsniveauet. Men måske giver lavkonjunkturer også nye muligheder, fordi den vil medføre en opbremsning og langsommere udvikling, som undervejs kan åbne for midlertidig brug og alternative processer, som kan hjælpe mangfoldigheden og bylivet på vej i nye byområder. ■



FREMTIDENS BYDESIGN

Erfaringerne fra de sidste ti års byomdannelse i København viser, at et stærkt idégrundlag, som præger hele processen, er et godt udgangspunkt for at udvikle nye bykvarterer. Erfaringerne viser også, at selv om omdannelsen baseres på et højt ambitionsniveau for bykvalitet og et godt plangrundlag, så er det ikke altid, at resultatet står mål med forventningerne. De tre byområder illustrerer hver på deres måde disse erfaringer.

Omdannelsen af Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads er svar på 90'ernes politiske dagsorden for byens udvikling. Der er tilsammen skabt 2500 nye boliger, hvoraf en stor del er ejerboliger. De ligger attraktivt i byen og er væsentligt større end gennemsnittet for hele København. Boligerne har tiltrukket veluddannede i den erhvervsdygtige alder med en høj gennemsnitlig skattepligtig husstandsindkomst. Samtidig er der relativt flere unge familier i Havnestad og på Amerika Plads end i andre dele af byen. Christiansbro er i højere grad blevet en oase for "det grå guld", hvis man tager aldersfordelingen, et fravær af børn og unge og de indkomstmæssige forhold i betragtning. Byen har samtidig fået en række domicilbyggerier og arbejdspladser på attraktive placeringer i København.

Alle tre områder bygger på et klart idégrundlag, hvor realiseringen nok er mest vellykket på Christiansbro og Amerika Plads. Fælles for de tre nye bykvarterer er, at omdannelsen har været båret af et opsving i konjunkturerne, og de er nu stort set færdigudbyggede. Den mest markante ændring i forudsætningerne har været den stigende interesse for at bygge boliger frem for erhverv i tiden efter år 2000. Det har især givet sig udslag i Havnestad, hvor boligandelen i dag er på godt 85 % af det samlede etageareal.

Der tegner sig også et billede af tre omdannelsesområder, hvor den fysiske og funktionelle sammenhæng med den eksisterende by i varierende grad er en udfordring: Christiansbro fremstår som en lukket enklave, der mangler en forbindelse over Christianshavns Kanal. Forbindelsen er under udvikling i kommunen og vil, når den engang bliver etableret, i højere grad gøre området tilgængeligt for gående og cyklende langs havnefronten og åbne Christiansbro for byen. Havnestad knytter sig fysisk og funktionelt til Islands Brygge og ligger endnu som et foreløbigt punktum for byens udstrækning mod Amager Fælled. Når mulighederne for udvikling af Islands Brygge Syd engang bliver realiseret, vil der måske være grundlag for flere butikker

og andre aktiviteter i Havnestad. Omdannelsen af Søndre Frihavn til et nyt bykvarter bygger på en forudsætning om nye forbindelser til Østerbro, som viste sig svære at realisere på det tidspunkt. Det tegner til at næste fase af havneomdannelsen nord for Amerika Plads omkring Marmormolen vil løfte mulighederne for at skabe den nødvendige forbindelse over baneterrænet ved Nordre Frihavnsvej. Det vil genskabe Østerbros forbindelse til vandet.

Ser man på de tre bykvarterer som lokalområder, er der tale om tre meget forskellige lokaliteter: Christiansbro er et arkitektonisk vellykket område med kvalitet i udformningen af de offentlige og private byrum. Her opleves resultatet af kommunens daværende strategi, at jo højere bebyggelsestæthed, jo mere parkering i konstruktion eller underjordiske parkeringsanlæg. I sin tid var det B&W, der lukkede for den offentlige adgang til havneløbet og Christianshavns Kanal. I dag giver de omkringboende udtryk for, at bebyggelsen på Christiansbro opleves på nogenlunde samme vis.

I Havnestad er tætheden moderat i forhold til eksempelvis Christiansbro og et godt stykke fra den massive bygningsstruktur på Amerika Plads. Områdets store attraktion er den tætte forbindelse til havneløbet og Amager Fælled, selv om den landskabelige bearbejdning ikke helt indfrier forventningerne, hverken hos fagfolk eller beboere. Der er tænkt muligheder for udadvendte funktioner ind i bebyggelsen, men hidtil er det kun Netto, der har fundet vej. Beboerne oplever det som et godt sted at bo. Islands Brygges udbud af detailhandelsbutikker og offentlig service supplerer nærmiljøets forholdsvis begrænsede muligheder, og Bryggebroen skaber en god forbindelse til indkøbsmuligheder i den øvrige by.

Amerika Plads opleves som et komplekst bymiljø med høj tæthed og stor variation i arkitektur. Stedets attraktion er tænkt som et centralt offentligt byrum, der endnu ikke er færdigudviklet. Områdets havnerelaterede identitet gør, at det grønne element er tolket som store flader af granitbelægninger med solitær træbeplantning. De sidste afgørende byggefelter ud mod Kalkbrænderihavnsvej er endnu ikke bebygget, og grundlaget for at tiltrække butikker, cafeer og kulturtilbud er derfor ikke fuldt udfoldet. Der har været stor faglig diskussion om forholdet mellem den offentlige pladsdannelse og de private fællesarealer i de enkelte bygninger. Det foreløbige resultat deler fagfolkene – og det er stadig for tidligt at fælde den endelige dom.

Den politiske dagsorden for Københavns udvikling justeres løbende i forhold til de udfordringer, som byen sættes overfor på den globale og den nationale scene. De senere år har sat fokus på behovet for nye boliger, som almindelige mennesker kan betale, byliv og bæredygtighed i bred betydning. Det betyder bl.a., at planlægningen nu sigter på mangfoldighed i ejerformer

og boligtyper. Byrum bliver bearbejdet landskabeligt med fokus på menneskers muligheder for ophold, bevægelse og aktiviteter. Bygninger og indretningen af byområder vurderes på klima og ressourceforbrug. Det er Københavns Kommune allerede i gang med at implementere på alle niveauer i planlægningen. I den sammenhæng er det vigtigt at overveje, hvordan erfaringerne fra den hidtidige planlægningspraksis og resultater kan bidrage til at udvikle den fremtidige planlægningspraksis for bydesign i København.

Strategisk bydesign

Den faglige og politiske holdning i kommunen til eksempelvis tæthed, privatejede og offentlige friarealer, parkering i konstruktion, etablering af udadvendte funktioner i stueetagerne og bevaring af eksisterende bygninger har løbende ændret sig i udviklingen af de tre områder: En bebyggelsesprocent på 110, som er gældende i Havnestad, er ikke længere automatisk udgangspunktet for planlægningen uden for det centrale byområde. Nu lægges der i højere grad vægt på det enkelte steds potentialer og sammenhængen med de omkringliggende områder, som Amerika Plads er et eksempel på. Parkering i konstruktion bliver ikke længere automatisk afvist af investorerne, som det kan ses på både Christiansbro og Amerika Plads, og der er en accept at privatejede, offentlige promenader langs havneløbet, f.eks. ved Havnestad, for at nævne nogle eksempler. Det betyder ikke, at der er automatik i den måde, som emnerne håndteres på det enkelte sted i byen – men der er lydhørhed overfor stærke idéoplæg og argumenter. Mens krav om eksempelvis udadvendte funktioner i stueetagerne og de privatejede fællesarealer stadig kalder på fornyede overvejelser i lokalplanlægningen: Hvor er det vigtigt at holde fast krav om etablering af privat service? Hvor skal kommunen selv være indstillet på at bidrage med offentlig service? Hvordan tackler kommunen samarbejdet med grundejerne om etablering og vedligeholdelse af privatejede fællesarealer?

Erfaringerne fra Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads viser, at der kan være behov for at drøfte, hvor vægtningen i de kommunale interesser for omdannelsen af de enkelte områder ligger. Resultatet af en planproces er udtryk for et forhandlingsforløb med investorer, rådgivere, politikere, interesseorganisationer og borgere. Hvad er kommunens væsentligste prioriteringer i den proces? Er det etablering af ny infrastruktur, eller at der kommer butikker i området? Det er også en diskussion værd, om der er behov for at udvikle målbare mål i tilknytning til det plangrundlag, der bliver resultatet af forhandlingerne. Hvordan kan kommunen ellers sikre, at målsætningen opfyldes og lever op til de krav, der har været udgangspunktet for udviklingen af området?

Den landskabelige bearbejdning og udvikling af byrum, som kan opfylde menneskers behov for udfoldelse, bevægelse og oplevelser, er i stigende grad i fokus. Den landskabelige bearbejdning

af fællesarealerne i Havnestad rejser eksempelvis stor kritik fra eksperterne – og fra beboerne. Og gennemgangen af de tre områder viser også, at detaljer i samspillet mellem bygninger og uderum er helt afgørende for, om de pågældende byrum reelt inviterer til færdsel, ophold og mødet mellem mennesker. Hvordan man sikrer disse kvaliteter – og hvordan man sikrer, at de holder lige fra lokalplan til byggesag – er et vigtigt tema i fremtidens bydesign.

Men lokalplaner gør det ikke alene. Planlæggerne kan ikke skrive sig til god bykvalitet. En af konklusionerne fra erfaringsopsamlingen er, at den måde, som Københavns Kommune håndterer processen på i de enkelte projekter, har stor betydning for slutproduktet. Det er en erfaring, som givetvis gælder mange projekter – både i København og andre europæiske byer. Erfaringsopsamlingen tegner også et billede af, at plandokumenter i stigende grad følges af dokumenter og aftaler om eksempelvis økonomi, organisering af lokalområder og andre emner af relevans for planens realisering. Denne udvikling afspejler sig bl.a. i de seneste revisioner af planloven og rummer en erkendelse af, at der ligger en lang række forhold ud over en lokalplan til grund for en succesfuld omdannelse af de enkelte områder i byen.

Det er en udvikling, som vil stille stadig større krav til Københavns Kommunes grundlag for planlægning af byens omdannelse. En af forudsætningerne for en mere processuel tilgang til planlægningen er bl.a. et fokus på, hvilke elementer i omdannelsesprocessen, der bidrager til bykvalitet.

Hvis kommunen skal være i stand til at agere som medspiller i mere dialogprægede og løsningsorienterede lokale planlægningsprocesser og sikre bykvalitet på den lange bane, hvad skal fundamentet så være? Det kunne måske være et større fokus på rummet mellem de overordnede mål og retningslinjer for udviklingen af København og de enkelte områders potentialer: Hvad er afgørende ud fra en overordnet bymæssig betragtning for at skabe bykvalitet på det konkrete sted? Og hvilke aktører er vigtige at inddrage i processen?

Der ligger mange spændende diskussioner forude om, hvordan vi kan udvikle strategien for bydesign i de kommende år. Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads er repræsentanter for de første større projekter i det sidste årtis omdannelse i København. Andre store projekter er i gang og vil kunne supplere erfaringsopsamlingen med nye aspekter og temaer. Der høstes mange erfaringer rundt omkring i Europa, som vi også må lade os inspirere af. Det er vigtigt, at så mange som muligt med faglig interesse i byens udfordringer reflekterer over de erfaringer, som ligger i omdannelsen af Christiansbro, Havnestad og Amerika Plads og bidrager med synspunkter og konstruktive ideer til, hvordan Københavns Kommune kan sikre kvalitet i bydesign på lang sigt – og hvordan politikere, planlæggere, arkitekter, investorer og den brede kreds af borgere og andre interesserede kan medvirke til, at det lykkes. ■

METODE

Vi har i dette pilotprojekt valgt at afprøve en metode, der består af to sideløbende spor: Dels en undersøgelse af omdannelsesprocessen, der tager afsæt i den kontekst projekterne blev født og udviklet i. Dels en undersøgelse af de færdigomdannede byområder, som de i dag vurderes ud fra en række forskellige perspektiver. Kernen i metoden har været at sammenkoble proces- og resultat-sporet undervejs, ved at bruge den tilvejebragte viden om de oprindelige visioner og processen til at reflektere over vurderingerne af resultatet og vice versa. Begrundelsen for den anvendte metode, har dels været, at byomdannelse ikke lader sig sætte på formel og derfor nødvendiggør en mangefacetteret tilgang. Dels at anerkende tidsfaktoren, hvorfor det vil være urimeligt at vurdere områderne i dag uden at inddrage en forståelse af den sammenhæng, de er blevet udviklet i. Det er intentionen, at videreudvikle metoden i kommende erfaringsopsamlinger.

Konkret har vi indsamlet data gennem følgende metoder:

- » Interviews med forhenværende direktør Jens Ole Nielsen og stadsarkitekt Jan Christiansen i Center for Bydesign samt forhenværende planchef Holger Bisgaard fra Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune om den tid, som projekterne er blevet til i. Deres input danner grundlag for den indledende perspektivering, men indgår også i artiklerne om erfaring fra processen i de tre områder.
- » Interviews og walkshops (gåturs-interviews) med nøgleplanlæggere fra Københavns Kommunes Center for Bydesign i hvert af de tre områder: På Christiansbro og i Havnestad er det arkitekt Rita Justesen, nu planchef i By og Havn, og chefkonsulent Peter Høiriis Nielsen. På Amerika Plads er det arkitekt Jørgen Abrahamsen og tidl. kontorchef Søren Stenz. Vi har indledningsvis afholdt dybdegående kvalitative interviews med nøgleplanlæggerne for hvert område. Efterfølgende har vi brugt data fra brugerundersøgelser i områderne til at afholde walkshops med planlæggerne i området.
- » Interviews med repræsentanter for de eksterne samarbejdspartnere, som var involveret i udviklingen af de tre områder: Vedrørende Amerika Plads var det Jens Kruså, nu projektchef i By & Havn, tidligere Dan Link A/S, samt Martin Biewenga, arkitekt og partner i WEST 8 i Rotterdam. Vedrørende Havnestad var det Sven Heegaard, tidl. direktør i DS Industries, og vedrørende Christiansbro var det Louis Becker, direktør og partner hos Henning Larsen Architects. Vi har brugt data fra brugerundersøgelser og interviews med nøglepersoner til at spørge ind til samarbejdspartnernes oplevelse af omdannelsesprocessen

- » Walkshop med ekspertpanel: Vi har nedsat et panel af tre uafhængige arkitektur- og planlægnings eksperter: Professor Jens Kvorning fra Kunstakademiets Arkitekt-skole, arkitekt Mikkel Frost fra arkitektfirmaet CEBRA i Århus, som beskæftiger sig med alle arkitekturens skalaer og arbejder med alt fra industriet design til planlægning. Og arkitekt Dennis Lund fra arkitektfirmaet Møller og Grønborg, som har kontor i Århus og København og beskæftiger sig med byplan- og landskabsopgaver i stor og lille målestok. På gåture i områderne blev de bedt om at vurdere områdernes umiddelbare kvaliteter og udfordringer med udgangspunkt i deres egne faglige holdninger og erfaringer.
- » Walkshop med nye planlæggere: Vi har sammensat et panel med repræsentanter for den nye generation af planlæggere i Center for Bydesign, Teknik- og Miljøforvaltningen: Arkitekterne Jacob Matzen, Mette Mejdal Christensen, Lars Korn, Martin Thue Jacobsen, Kim Vindbjerg Hansen, Peter Juul Nielsen og Berit H. Jørgensen. På gåture i områderne blev de bedt om at vurdere, hvordan områderne fungerer i forhold til de aktuelle planfaglige temaer: Byliv, mangfoldighed og samspil med den omgivende by.
- » Brugerundersøgelse: Vi har lavet i alt 30 telefoninterviews med 10 tilfældigt udvalgte beboere i hvert af de tre områder. Interviewmaterialet indeholder både en kvalitativ og en kvantitativ del. I sidstnævnte har vi spurgt ind til beboernes vurdering af området i forhold til en række fastsatte parametre. Derudover har vi foretaget en række såkaldte etno-raids i områderne, hvor vi har foretaget observationer blandt områdets brugere og lavet korte interviews på gaden med folk, der arbejder eller færdes i områderne. Vi har vægtet en kvalitativ tilgang for at få et nuanceret bidrag til diskussionen om byliv. Ved ikke blot at måle byrummenes kvalitet på, hvor mange der bruger dem, men derimod på, hvordan området opleves, forstås og bruges på forskellig vis af dem, der bor, arbejder og færdes der, opnår vi en forståelse af byrummenes mange funktioner og fortolkninger.
- » Indsamling og studier af lokalplaner, plantegninger, historiske fotos, relevante baggrunds-dokumenter, statistisk materiale m.v. ved Jens Simonsen og Henning Kjær Rasmussen fra Center for Bydesign. ■

BILLEDFORTEGNELSE

SIDE	STED	FOTOGRAF/INDEHAVER AF RETTIGHED
Forside	Amerika Plads, Kobbertårnet	// Arkitekt: Arkitema og fotograf: Torben Eskerod
	Christiansbro, Henning Larsens kontorbyggeri	// Arkitekt: Hennings Larsen Architects og fotograf: Jens Lindhe
	Havnestad, Frøsiloen	// Arkitekt: MVRDV, PLH arkitekter og illustration: PLH arkitekter
8	Havnestad, 2008	// Københavns Kommune
11	Kort over København	// Københavns Kommune
14	Christianbro, 1981	// Københavns Kommune
15	Christiansbro, 2009	// Københavns Kommune
16	Kort over Christiansbro	// Københavns Kommune
22	Christiansbro, 1936	// Københavns Kommune
23-25	Tidslinje fra venstre:	
	Christiansbro, 1993	// Københavns Kommune
	Forslag til Christiansbro, tegning udarbejdet af Dissing+Weitling, 1987	// Københavns Kommune
	Christiansbro, foto af model	// Henning Larsen Architects
	Christiansbro, 2009	// Københavns Kommune
27	Christiansbro, 2008	// Københavns Kommune
29	Øverst: Christiansbro, 2008	// Katrina Lee
	Nederst: Christiansbro, 2008	// Københavns Kommune
31	Christiansbro, 2008	// Københavns Kommune
33	Christiansbro, 2008	// Københavns Kommune
35	Christiansbro, 2008	// Københavns Kommune
37	Christiansbro, 2008	// Københavns Kommune
38	Havnestad, 1991	// Københavns Kommune
39	Havnestad, 2009	// Københavns Kommune
40	Kort over Havnestad	// Københavns Kommune
46	Havnestad, 1974	// Københavns Kommune
47-48	Tidslinje fra venstre:	
	Havnestad, 2004	// Københavns Kommune
	PLH's masterplan for Havnestad	// PLH arkitekter
51	Havnestad, 2008	// Københavns Kommune

SIDE	STED	FOTOGRAF/INDEHAVER AF RETTIGHED
53	Havnestad, 2008	// Københavns Kommune
55	Havnestad, 2008	// Københavns Kommune
56	Havnestad, 2008	// Københavns Kommune
59	Havnestad, 2008	// Københavns Kommune
61	Havnestad, 2008	// Københavns Kommune
62	Amerika Plads, 1982	// Københavns Kommune
63	Amerika Plads, 2009	// Københavns Kommune
64	Kort over Amerika Plads	// Københavns Kommune
70	Amerika Plads, 1935	// Københavns Kommune
71-73	Tidslinje fra venstre:	
	Borneo-øen i Amsterdam	// Københavns Kommune
	Illustration fra West 8	// Københavns Kommune
	Illustration fra West 8	// Københavns Kommune
	Foto af Adrian Geuzes dragelampe	// Katrina Lee
75	Amerika Plads, 2008	// Københavns Kommune
77	Amerika Plads, 2008	// Københavns Kommune
79	Amerika Plads, 2008	// Københavns Kommune
80	Amerika Plads, 2008	// Københavns Kommune
83	Amerika Plads, 2008	// Københavns Kommune
85	Amerika Plads, 2008	// Katrina Lee
86-87	Amerika Plads, 2008	// Katrina Lee
88	Havnestad, 2008	// Katrina Lee
93	Øverst fra venstre: Havnestad, India Kaj, Amerika Plads	// Katrina Lee
94	Øverst fra venstre: Amerika Plads, Christiansbro, Havnestad	// Katrina Lee
98	Amerika Plads, 2008	// Katrina Lee
100	Havnestad, 2008	// Katrina Lee
102-103	Fra venstre: Christiansbro, 2008	// Københavns Kommune
	Christiansbro 2008, Amerika Plads 2008	// Katrina Lee

LITTERATURUDVALG OM BYDESIGN I KØBENHAVN FRA 1990 TIL 2008

📖 HAVNEOMRÅDET GENERELT

Arkitekten magasin 1997 nr. 20, side 2, "*Københavns havnepotentialer*" (fra konference om havnens fremtid).

Arkitekten nyheder 1998 nr. 6, side 8, "*Planlægning af Københavns Havn*" (brev fra Akademirådet).

Arkitekten nyheder 1999 nr. 16, side 4, "*Havneomdannelser: Lær af udlandet*".

Arkitekten magasin 2000 nr. 18, side 1, "*Godt begyndt*" (leder), side 2, "København i vandet" (om helhedsplanen for havnen).

Kvalitetsbyggeri i Københavns Havn "*Afrapportering af samarbejdet om planlægning af Københavns Havn, juni 2001*", Københavns Kommune, Københavns Havn, Freja Ejendomme og Miljø- og Energiministeriet.

Arkitekten nyheder 2003 nr. 12, side 4, "*Kampen om havnefronten*" (rapport fra Arealudviklingsrådet ved Københavns Havn).

Arkitekten magasin 2003 nr. 24, side 2, "*Den Blå Plan*" (interview med stadsarkitekt Jan Christiansen og planchef Holger Bisgaard).

Havn & By 2006 nr. 5-6, side 6, "*Bygget efter 1990*", side 10, "*Byggebølgen ved havnen*", side 10, "*Havnebyggeriet siden 1990*" (oversigt).

Byliv og Havnefront, Nicolai Carlborg og Søren Møller Christensen, Museum Tusulanum Forlag 2005.

Havnevandringer, Torben Weirup, Realdania 2008.

📖 CHRISTIANSBRO

Arkitekten 1996 nr. 2, side 16, "*Bebyggelsesplan for Bø-W-grunden*" (resultatet af ATP's arkitektkonkurrence).

Arkitektur DK 2000 nr. 5, side 248, "*Hovedsæde for Unibank, København*".

Arkitektur DK 2001 nr. 8, side 540, "*Enhjørningens Gård*".

København 2001*/.12, side 36 "Christiansbro på Christianshavn", Københavns Kommune 2001.

Den præmierede by, side 266, "*Bø-W-grunden på Christianshavn*" (tidl. stadsarkitekt Otto Käszner), Arkitektens Forlag 2003.

Arkitektur. Proces. Kvalitet, side 9, "*Huset som byplan – byplan som hus*" (om kontorbebyggelsen), Danske Arkitekters Landsforbund/Akademisk Arkitektforening 2003.

📖 AMERIKA PLADS

Arkitektur DK 2004 nr. 6, side 430, "*DFDS terminal i Københavns Frihavn*".

Arkitektur DK 2004 nr. 6, side 446, "*Domicil i Københavns Frihavn*" (kobber-højhuset).

Havn & By 2005 nr. 5-6, side 8, "*Byggeplads – Amerika Plads*", side 10, "Tårnet mod syd" (arkitekt Lene Tranberg om "Fyrtårnet").

Arkitektur DK 2008 nr. 1, side 28, "*Nordlyset, boliger i Sdr. Frihavn*", side 38, "*Fede tider*".

Arkitektur DK 2008 nr. 7, side 72, "*Fyrtårnet i Frihavnen*", side 82, "*Blåt skum og sort skifer*" (om "Fyrtårnet").

📖 HAVNESTAD

Arkitektur DK 2003 nr. 7, side 438, "*LO-Huset, København*".

Arkitektur DK 2004 nr. 8, side 600, "*Boliger i Wennbergsiloen*".

Havn & By 2004 nr. 5-6, side 8, "*Opskriften på en succes*", side 10, "*Byggeboom på Islands brygge*", side 12, "*Pas på det ikke bliver for pænt*" (kommentar af arkitekt Dorte Mandrup).

Arkitektur DK 2005 nr. 5, side 340, "*Boliger i Frøsiloen*", side 347, "*Virkeligheden kommer!*".

Arkitekten 2006 nr. 10, side 46, "*Arkitektoniske mellemværender*" (om helhedsindtrykket).



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen