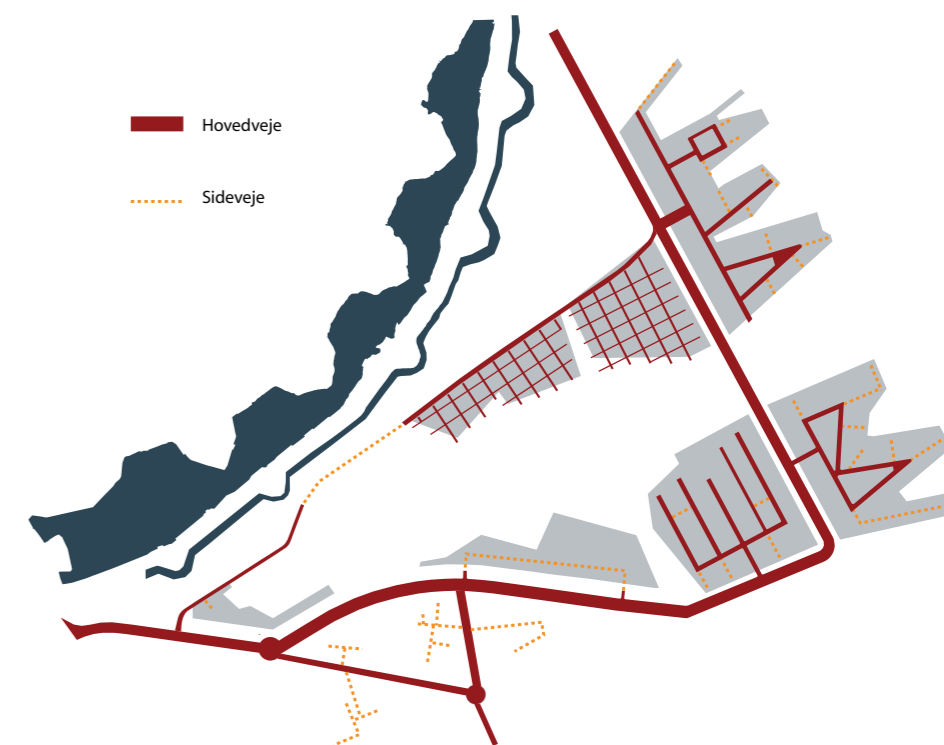




Promenade og offentlige tilgængelige byrum



Landskab - den grønne biotop



Biltrafik

Energi

Kløvermarkskvarteret vil blive udviklet og udbygget over mange år. Det betyder i praksis, at bygningsreglementet og de tilhørende krav til energiforbrug i byggeriet vil blive strammet indtil flere gange, inden områdets udbygning er færdig. I 2010 er det således planen, at bygningsreglementet skal kræve, at alt nyt boligbyggeri opfylder kravene i Energiramme II. Det vil indebære at energiforbruget i forhold til i dag reduceres med 25 %. I 2015 forventes nye krav i et nyt bygningsreglement at føre til, at nybyggeriet opfylder kravene i Energiramme I, hvilket vil medføre en reduktion af energiforbruget i boligbyggeri på yderligere 25 %. Det er intentionen fra både dansk og europæisk side, at der efter 5 år skal strammes yderligere op, så bygningsreglementet stiller krav svarende til 'passivhuse' - Energiramme 0.

De voksende krav i bygningsreglementet medfører, at de dele af Kløvermarkskvarteret, der udbygges i de senere faser kun får brug for en begrænset tilførsel af energi. Det indebærer, at der kan tænkes i helt nye baner. Der kan eksempelvis eksperimenteres med udnyttelse af returvarmen i fjernvarmenettet. I andre delområder kan der eksperimenteres med udnyttelse af overskudsstrøm fra vindmøller i Øresund samt varmepumper fra havvandet i Øresund. Eller brændselsceller fra biler – familiebil bliver individuel energiforsyning til boligen.

Landskabet og beplantningen

Forslaget fastholder den store åbne grønning som det centrale rekreative

element i området. Derudover åbner forslaget grønningen op ud mod vandet i Prøvestenskanalen. En iscenesættelse af Benzinøens spektakulære skyline af runde benzinbeholdere, eksempelvis i form af kunstbelysning og den planlagte grønne kantbeplantning, kan skabe en fascinerende og utraditionel landskabelig kulisse. I den tætte og urbane Kanalby bevares en stor og et par mindre holme – organisk formede øer. Disse øer vil bidrage med et historisk lag til byen og fungere som små grønne oaser velegnede som mål for en picnic eller en kajaktur. Mod sydøst skabes forbindelser til Amager Strandpark. Ind mod byen – mod nordvest - fastholdes kig til byens tårne og en ny forbindelse skaber blandt andet adgang til Voldanlægget med mulighed for at forsætte forløbet ind til centrum.

Holmene præges af eksisterende engplanter og selvsået pileskov som kontrast til den store kultiverede græsflade. Hvor de enkelte kiler møder parken beplantes med træer, der tager farve af de omgivende bydele. Lindetræer og hestekastanje mod Christianshavns Vold, japansk kirsebær i kilen ved kolonihaverne, Himalayabirk i kilen mellem karrébyen og IC byen, og æbletræer ved Industri- og Sportsbyen. I zonen mellem boldbaner og bevægelseszone anlægges en række mindre græsklædte høje, der tjener som tilskuerpladser og hvilesteder. Herved brydes den flade plænes horisontale geometri.

Vi forestiller os at reservationszonen langs vejudlægget beplantes på forskellig vis. Man kunne forestille sig eksperimenter med 'CO2' venlige vækster der skifter karakter og udseende og medvirker til variation i bybilledet. Vi starter med en markblanding der består af 1-årige sommerblomster blandet med græsser. Udover blomsterne beplantes

udpegede felter med forskellige nytteplanter som hyld, slåen, morbær, hassel m.v.

Langs bevægelseszonen plantes præcise rækker af robinier.

De udstrakte grønne arealer gør det realistisk også på sigt at oppebære en biofaktor på 1,0, svarende til situationen før byggeriet. En *biofaktor* er et mål for omfanget af et områdes grønne elementer set i forhold til dets størrelse. Forskellige belægninger og beplantningstyper har forskellig biologisk aktivitet – og dermed forskellig biofaktor. Gennem inddragelse af tagflader, facader og bagmure, samt ved at gøre overfladebelægningerne åbne for vegetation og vandgennemstrømning er det muligt at opnå en høj biofaktor-værdi selv i den allertætteste bydannelse. Det kræver blot en systematisk indsats. Vi foreslår levende hegn ved afgrænsning af forskelle aktivitetszoner på boldbanerne og beplantning af overskudsarealer inklusiv tagflader, hvor der tilmed kan udvikles nye rekreative kvaliteter og alternative idrætsformer, som 'by-golf', futsal, squashbaner etc. Der anlægges et mindre antal regnvandsdepoter på de rekreative arealer – til udbygning af områdets biotop-indhold og som levesteder for den grønbrogede tudse. Ved kraftige regnskyl reduceres desuden belastningen af det Københavnske kloaknet.

Skala

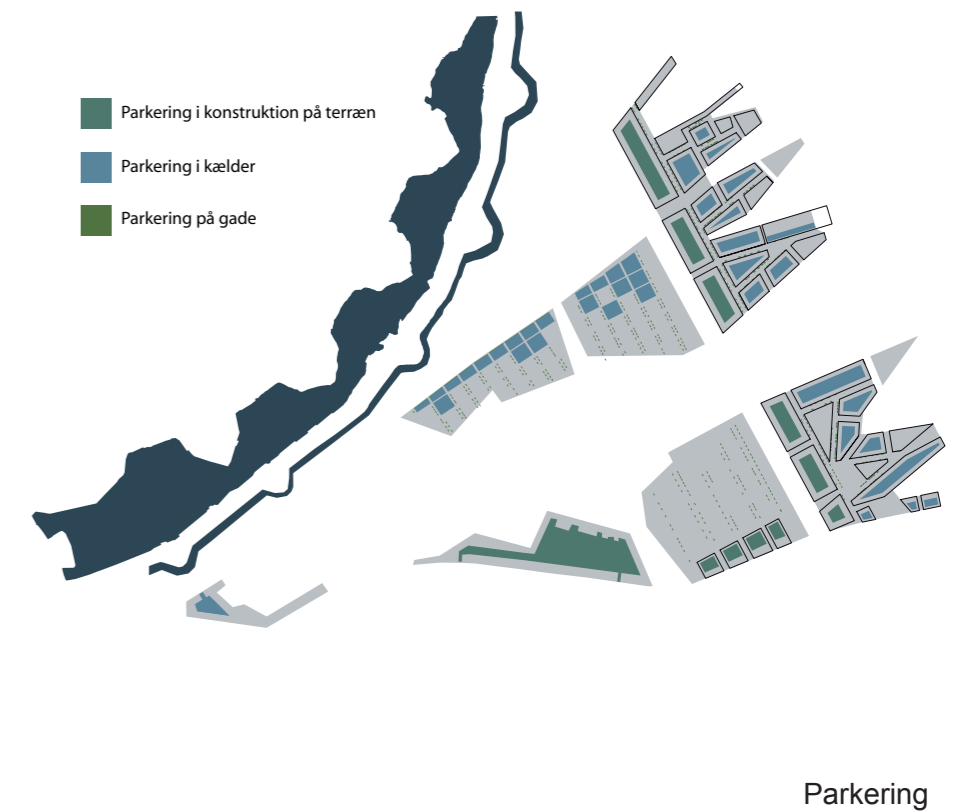
Tæthed er ikke i sig selv en garanti for byliv, men dog en vigtig forudsætning for både byliv og for at opnå en tilstrækkelig masse, der kan oppebære kollektiv transport, detailhandel og bæredygtige samdriftsfordele i forhold til energiodnyttelse, affaldshåndtering etc. Kløvermarkskvarterets omgivelser, sammen med erfaringerne fra de seneste årtiers større byudviklingsprojekter,



Cykeltrafik



Offentlig trafik



Parkering

taler for en overvejende tæt, men også relativ lav afvekslende og intensiv bystruktur. Der er ikke brug for flere bydele med enorme fremmedgørende bygningskroppe, men for bebyggelser i en intim, menneskelig og overskuelig skala. Vi ved jo godt, hvad vi vil have – så lad os for en gangs skyld bygge det.

Man kan godt bygge tæt uden samtidigt at skulle bygge højt, og derfor kan man godt opnå en stor tæthed uden at underminere et af områdets helt store visuelle kvaliteter – de unikke kig ind over middelalderbyens tårne.

Der er sagt og skrevet meget for og imod højhuse. Området er ikke udpeget som en del af kommunens område til placering af høje huse og vi deler dette standpunkt. Det udelukker selvfølgelig ikke enkeltstående højere strukturer på særligt udvalgte placeringer – eksempelvis et idrætstårn eller et nyt kulturhus på 'øen'.

I forhold til Kløvermarkskvarterets identitet som en sund og bæredygtig bydel er højhuset som bygningstypologi heller ikke hensigtsmæssig. I Kløvermarkskvarteret bevæger man sig rundt på fladerne, gerne i mange niveauer, men grundlæggende i horisontale bevægelser. Både danske og udenlandske undersøgelser viser, at eksempelvis børn der bor højere end 3. sal færdes mindre på bebyggelsernes fælles udearealer ligesom skygge og særligt vindforhold og turbulens fortsat generelt skaber dårligt mikroklima i højhusenes nærområder. På samme måde er det forsat vanskeligt at finde dokumentation for et positivt energiregnskab ved opførelse og drift af højhuse i forhold til andre bygningstypologier. Senest har undersøgelser af højhusbebyggelser i Berlin og Frankfurt vist, at højhuse er forbundet med

et relativt højt energiforbrug til opvarmning på grund af en ekstraordinær vindafkøling.

Trafik

Vi har valgt at tage udgangspunkt i den overordnede trafikstrategi – selvom vi naturligvis ville foretrække en løsning, hvor omfartstrafikken ledes udenom eller i tunnel fra starten.

I forhold til den anviste trafikløsning foreslår vi to mindre ændringer – der dog er væsentlige for projektet:

- *Kløvermarksvej afbrydes ved parkens udmundning mod voldanlæggene.*

Dette respekterer den grønne kile og medvirker til at underbygge kolonihavernes og den nye havebys skalamæssige samhørighed.

- *Raffinaderivej nedlægges helt.* Dette er en forudsætning for planens gennemførelse og forekommer rimeligt i relation til anlægget af den nye trafikkorridor – to gennemskærende trafikårer reduceres til en.

Den primære forsyning til de nye bykvarterer vil således være fra den nye korridor og Uplandsgade. Tilkørsel til delområder sker få steder ad kortere strækninger og disse får status af sekundære gader, der glider over i lokalgader. Lokalgader tilstræbes udformet så hastigheden dæmpes (eventuelt som shared-surface-traffic) og der gives optimalt gode forhold for cyklister og gående i vejprofilen.

Ved overgangen fra parken til bypladsen og metrostationen foreslår vi en

stor underføring fra grøningen til niveau med metrostationen og derfra store trappeanlæg op mod vandet. I Uplandsgade foreslår vi en serie fodgængerbroer, der forbinder Karrébyen med de eksisterende byområder mod sydøst.

Reservearealet på 20m langs korridorudlægget foreslår vi som nævnt begrønnet som bidrag til CO2 regnskabet – på strækningen langs Uplandsgade forestiller vi os hundeløbegårde og evt. små boder og billige, midlertidige erhvervslejemål, der kan medvirke til at aktivere arealet og give dynamik til de bagvedliggende erhvervsarealer. Ligeledes kunne der være mulighed for butikker med særligt pladskrævende varegrupper – eksempelvis et byggemarked eller lignende.

I alle bykvarterer placeres parkering fortrinsvis i konstruktion – ved erhvervsconcentrationerne i husenes midterzoner og primært på terræn. Vi forestiller os at der er 20-25% gadeparkering i Havebyen, og tilsvarende i Kanalbyen, for at sikre en bedre økonomi i relation til konceptet for finansiering af billigboliger. Området bør efter vores opfattelse være foregangsquarter for udvikling af princippet om delebiler og der vil med fordel kunne indplaceres en række centrale stationer for disse.

Et finmasket net af cykelruter lægges ned over planen. Den af udskriveren anviste Christianshavnsrute ad Uplandsgade foreslås således flyttet til parken, hvilket vil højne de oplevelsesmæssige kvaliteter ved turen markant. Refshaleruten vil få mulighed for at gøre en afstikker i den nye Kanalby.