



Københavns hovedtræk & ti unikke bydele

København



INDHOLD OG INTRODUKTION

Indhold og introduktion	side 2
Historisk baggrund	side 4
Byens logo	side 8
Københavns hovedtræk	side 10
Byen ved vandet	
Byens hjerte	
Byens bueslag og kyster	
Byens historiske indfaldsveje	
Byens bebyggelser og byrum	
Københavns ti unikke bydele	side 20

Introduktion

Københavns hovedtræk og ti unikke bydele fortæller en historie, hvor byen har udviklet sig fra en fæstningsby til en moderne storby, og hvor byens landskab og bebyggelser tilsammen afspejler hver epokes ambitioner, hensyn og arkitektoniske idealer. Der er gennem tiden bygget videre, transformeret og tilføjet nye lag til byen, men København fremstår i store træk stadig genkendelig med byarkitektoniske, landskabelige og kulturhistoriske værdier, som medvirker til, at vi føler os hjemme, at byen er vores, og at gæster værdsætter byen.

Det er derfor vigtigt, at vi fortsat sammen tager ansvar for byens og de enkelte bydeles identitet og sjæl med bevaring og udvikling med respekt for historien. Vi skal tænke landskab og bebyggelse sammen, så København fortsat kan styrkes som en by med stærke hovedtræk, og en by med unikke kvarterer i en sammenhæng.

”Egenarten knytter sig på forskellig måde til hele byen, en bydel, et kvarter eller et specifikt sted.

Egenarten er det, der gør Københavns arkitektur til noget særligt og definerer byens og de enkelte bydeles arkitektoniske kant”

Arkitekturpolitik København 2017-2025.

Københavns hovedtræk og ti unikke bydele er en samling hæfter, som i en koncentreret faglig form sætter fokus på og giver et hurtigt overblik - et signalement - over den byarkitektoniske egenart i København og i byens ti bydele. Signalementet for hele København giver et overblik og karakteriserer det særlige på københavnniveau, mens signalementerne for de enkelte bydele har fokus på den lokale forskellighed - de ti unikke bydele.

I hæfterne beskrives byens og bydelens større unikke bystrukturelle og landskabelige **træk**.

Det er de træk, som har betydning for, og kendetegner hele byen eller den konkrete bydel.

Desuden beskrives bydelens unikke grønne, blå og bebyggelsesmæssige **mønstre**.

Det er de mønstre, som har betydning for, og kendetegner lokale områder.

Træk og mønstre er illustreret på en række kort.

De afspejler og fremhæver på en principiel måde de vigtigste træk og mønstre, som træder frem.

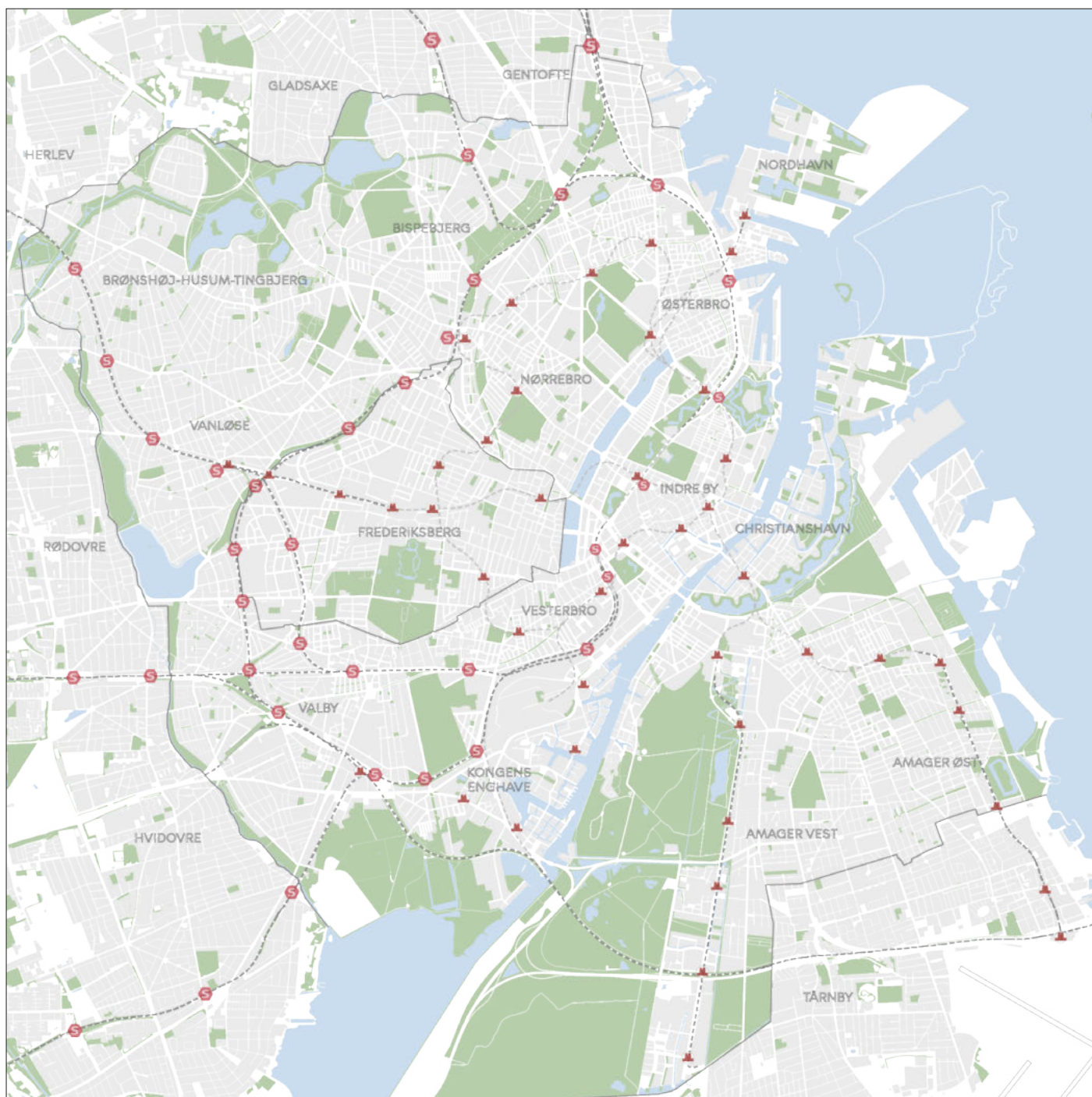
Systematikken er baseret på grundigt afprøvede analysemetoder af bymiljøer fra bydels- og byskabsatlassene, som Københavns Kommune udgav i 1990'erne og i 2003.

Bydelsatlassene var en del af en landsdækkende indsats med kortlægning af bevaringsværdier initieret af den daværende Skov- og Naturstyrelse i samarbejde med landets kommuner.

Hæfterne er udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, og er skabt til at give et hurtigt overblik over København. De er for alle, der interesserer sig for byen og dens lokale egenart, samt for alle, der arbejder med byens bevaring og udvikling.

Rigtig god fornøjelse.

INDHOLD OG INTRODUKTION



HISTORISK BAGGRUND



København 1692.

HISTORIE

Over tid har nogle konkrete perioder i byens historie haft grundlæggende og permanent indflydelse på, hvordan vi oplever København.

Fæstningsbyen og voldenes fald.

Forsvarsbehovet gennem tiden har sat sine synlige spor i byen. Herunder især den tidligere fæstningsring, som afgrænser den historiske bykerne og Vestvoldens markante forløb i byens nordlige del. Fæstningsbyen omkring middelalderbyens krogede bystruktur og Slotholmen blev senere udvidet med Christians IV's byplanarbejder i 1600-tallet. Langs østkysten viser den militære fortælling sig tydeligt ved indsejlingen med Trekroner Fort og Middelgrundsfortet og Flakfortet, Kastellet, Christianshavns Vold samt ved Kastrup Fort.

Demarkationslinjen blev ophævet i 1852 hvilket, sammen med et kraftigt voksende indbyggertal, satte gang i en byudvikling udenfor voldene.

Brokvartererne Vesterbro og Nørrebro blev på få år frem til slutningen af 1800-tallet opført med tæt og relativ høj karrébebyggelse med baggårde. Senere kom Østerbro og Amagerbro med en generelt mere åben karréstruktur og lidt større lejligheder.

Indlemmelse af landsbydistrikter

I 1901 blev de tidligere landdistrikter sognekommunerne Brønshøj, Vigerslev, Valby, Vanløse og Kgs. Enghave sogne samt Sundbyerne indlemmet i København. Da byen manglede boliger, kunne der nu byudvikles i disse nye og i overvejede grad kommunalt ejede områder. Planlægning og udbygning af områderne skete efter en international byplankonkurrence i 1908-09.

HISTORISK BAGGRUND



København 1906.

Særligt i 1930'erne og 1940'erne blev der i Bispebjerg, Brønshøj-Husum, Amager, Vanløse og Valby/Vigerslev opført lavere og sammenhængende villa- og åbne parkbebyggelser med lys og luft som modsvar til brokvarternes tætte karrébebyggelse med flerlags baggårde. Bebyggelserne blev generelt tegnet og planlagt af datidens bedste arkitekter og landskabsarkitekter, og flere af bebyggelserne er bevaringsværdige.

I 1954 toppede byens indbyggertal med 750.000, og byen var nu fuldt udbygget. Inddæmning af areal langs kysterne, der startede allerede i 1830'erne fortsatte med opfyldninger dog primært til havne- og industriformål fra ca. 1950'erne og frem til nu.

HISTORISK BAGGRUND



København 1955.

Sanering, byfornyelse og områdefornyelse

I 1960'erne og 1970'erne var der en befolkningsmæssig tilbagegang, som fortsatte til begyndelsen af 1990'erne, hvor indbyggertallet samlet var faldet med ca. 250.000 til under en halv million.

I 1980'erne begyndte byfornyelsen af de tætte brokvarterer, hvilket tydeligt kan aflæses idag.

Først med saneringen på Nørrebro, hvor hele kvarterer blev revet ned og erstattet af nyt overvejende alment boligbyggeri, mens der på Vesterbro i 1990'erne skete en overvejende bevarende byfornyelse med lejligheds-sammenlægning, sammenlægning af gårdrum, nedrivning af baggårdsbebyggelse samt omdannelse og renovering af eksisterende byrum.

HISTORISK BAGGRUND

De første kvarterløftprojekter fra 1996 til 2000 i Kgs. Enghave, på Amagerbro og i Nordvest havde fokus på bevaring og forbedring af boliger og gårdrum samt fornyelse af byens rum i et tæt samarbejde med lokalområderne.

Kvarterløft blev til områdefornyelse med mere og mere fokus på en helhedsorienteret indsats, også med kultur, idræt og sociale initiativer og med afsæt i lokale ønsker og behov. De er siden forsat op gennem årene, senest med områdefornyelserne bl.a. Bispeengen, Sønderbro og i Husum i et tæt samarbejde med de almene organisationer med henblik på en samlet indsats i byens udsatte byområder.

Byudvikling i tidligere industri- og havneområder, fortætning og nye landinvasioner

Efter 1980'erne, hvor investeringslysten og tilflytningen var lav, startede den næste udbygning i 1990'erne med omdannelse af mange af byens rum især i Indre By. Derudover udvikling af de tidligere havneindustri-kvarterer Kalvebod Brygge, Langelinje og senere helt ny by på Amager i Ørestaden, som stadig er under udbygning.

Her blev en nyere bebyggelsesform introduceret med større volumener og højder samt domiciler som generatorer for en forsat udvikling.

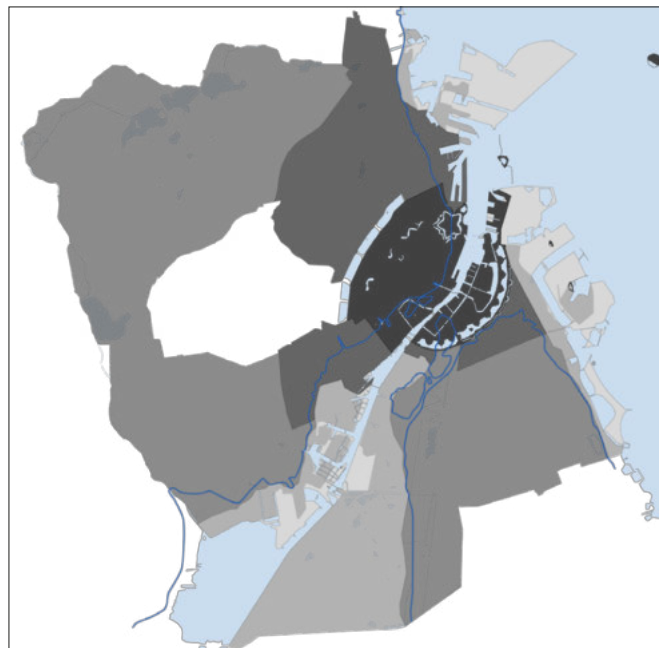
Planlægning af metroen igangsatte udviklingen af Ørestaden og netop Metro, i samspil med planlægning af cykelinfrastrukturen til de mange nye boligkvarterer, er fortsat vigtige brikker i byudviklingen og sammenhængen i byen.

I de senere år er befolkningstallet igen støt stigende, og er idag på ca. 650.000, med en fremskrivning i 2060 på ca. 780.000 indbyggere. Dermed vil befolkningstallet ligge over toppen i 1954, hvor indbyggerantallet som nævnt var ca. 750.000.

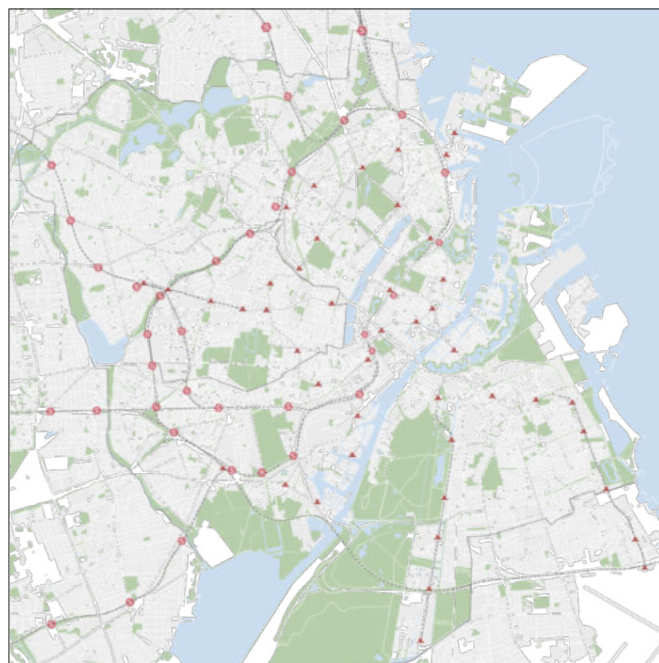
Derfor er byudviklingen forsat og fortsætter stadig. Især ved at transformere og udbygge tidligere industriområder bl.a. i havnens sydlige områder, langs Københavns østkyst især langs Øst Amager, Nordhavn og senere på Refshaleøen; men også inde i land i gamle industriområder på Carlsberg, i Valby, på Godsbaneearealet, Bådehavnsgrøden, Stejlepladsen og Fælledbyen samt transformation og udbygning på Amager ved Siljansgade. Desuden sker der fortætninger i udsatte boligområder herunder bl.a. Tingbjerg, omkring Gadelandet, samt Mjølnerparken på Nørrebro.

Dertil kommer planer om at udvide København yderligere ud i Øresund med 250 ha med Lynetteholmen, som svar på den voksende storby, stormflodsikring og jorddeponi.

I takt med de senere årtiers hastige byudvikling med højere og tætte bebyggelser, den voksende biltrafik/parkering og klimaforandringer, kommer et stadigt voksende fokus på bevaring, bæredygtighed og behov for rekreative værdier, bynatur og biodiversitet. Det sætter bl.a. hensynet til byens eksisterende bygningsmasse, byrum samt grønne og blå områder i fokus.

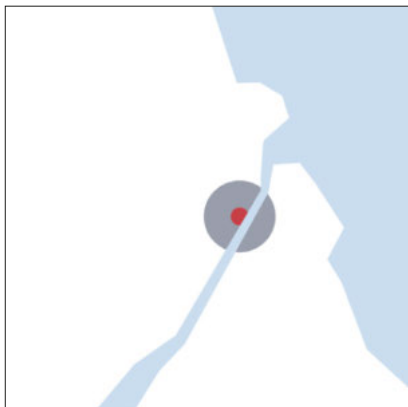


Diagramatisk kort over København ca. 1901 - 2025.

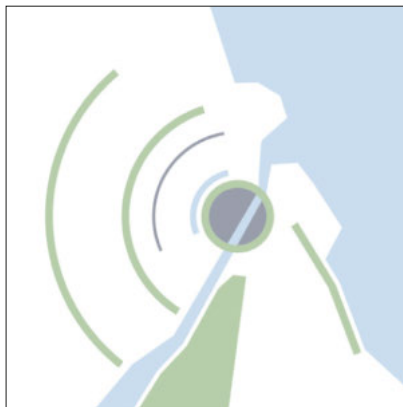


København 2025.

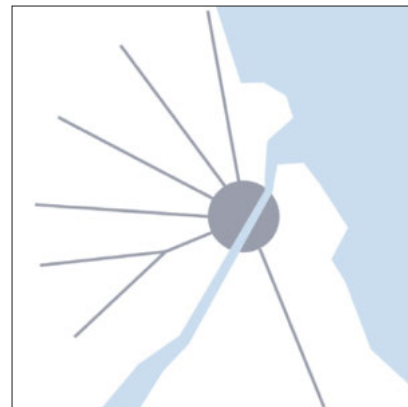
BYENS LOGO



Byens hjerte og byen ved vandet.



Byens bueslag og kyster.



Byens historiske indfaldsveje.

BYENS LOGO

København har gennem de sidste ca. 180 år udviklet sig fra en fæstningsby til en moderne storby. I dag strækker Storkøbenhavn med 1.5 mio indbyggere og 5 'byfingre' sig langt ud over de snævre kommunegrænser og helt ud mod de gamle købstæder - Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge.

Selvom byen er kompleks og resultat af mange års udvikling med skiftende forudsætninger, tegner der sig alligevel tydelige fysiske hovedtræk, som kan samles i et forenklet byarkitektonisk logo for byen.

Byens logo indeholder disse hovedtræk:

Byens hjerte og byen ved vandet

Vandfladerne fra Christianshavns Vold og Søerne omkranser den tidligere fæstningsring, som tegner byens hjerte med Slotsholmen som det historiske tyngdepunkt.

Byens møde med vandet er kendetegnede for København. Mødet opleves forskelligt og har forskellig historie og karakter afhængig af, om det er områder langs Københavns Havn eller områder langs Københavns østkyst.

Byens bueslag og kyster

Byens hjertes næsten cirkulære form tegnes af den tidligere fæstningsring. De indre søer danner et blåt bueslag mens de tre øvrige buer tegnes af Jagtvejslinjen, og dernæst parkforløbet fra Tippen og Valbyparken til Ryvangen samt efterfølgende Vestvolden og moseområderne, der som ringe i vand breder sig fra byens hjerte og gentager voldenes og søernes bueslag. Amager Fælled og Amagers østkyst tegner de grønne kyststrækninger mod henholdsvis vest og øst.

Byens historiske indfaldsveje

De gamle indfaldsveje til fæstningsbyen København, der gennemskærer det buformede træk danner et tydeligt radiale hovedtræk. Mødet mellem bueslag og indfaldsveje danner centrale knudepunkter, som er vigtige for forståelsen af og orienteringen i byen.

Derudover lægger bl.a. byens forskellige **bebyggelser og byrum** sammen med landskabet og kontakten til vandet ekstra lag til byens logo, og har betydning både for byens overordnede træk og for sammenhæng og forskellighed i de enkelte bydele.

Hovedtrækkene kan forklares med afsæt i Københavns relativt flade landskab, hvor udbygningen betyder, at den oprindelige natur gradvist er veget for by, og at byens nuværende parker og naturområder i dag overvejende er placeret i de lavest liggende områder.

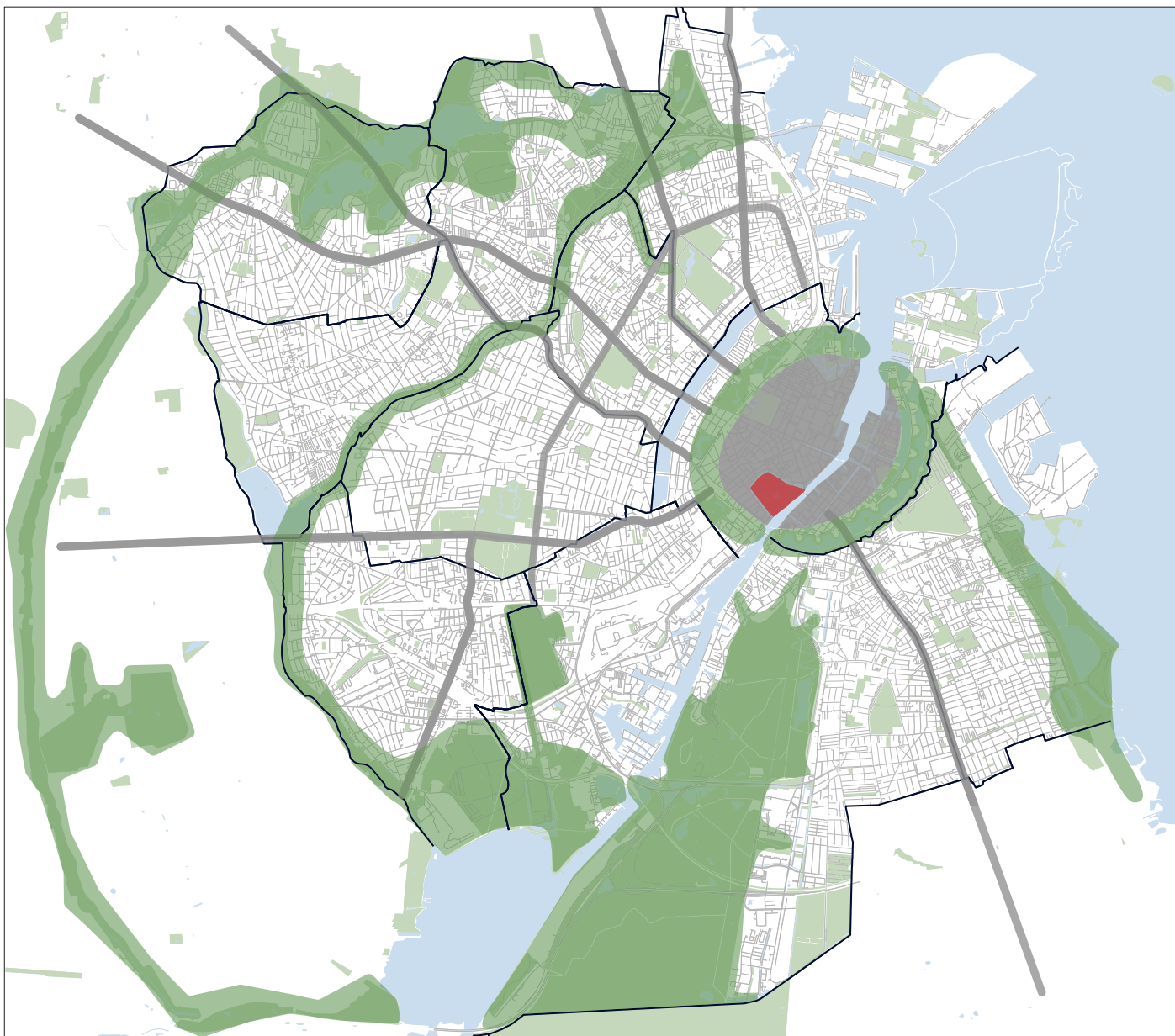
Landskabets oprindelige karakter og forskellige menneskeskabte påvirkninger, herunder behov for opfyldninger, afgravninger til veje og baner samt ændring af oprindelige terrænformer og naturen, er også en vigtig forudsætning for forståelsen af den by vi kender.

Blandt de vigtigste opfyldninger gennem tiden kan nævnes Christianshavn, Frederiksstad, Holmen, Gammelholm og Nyholm, Frihavnen, Islands Brygge, Sydhavnen, Kalveboderne, Vestamager, Amager Strandpark samt industriøerne og Nordhavn langs østkysten.

I dag udbygges og planlægges bl.a. for de opfyldte områder i Nordhavn, og der pågår jorddeponering samt planlægges for Lynetteholmen i Øresund nord for Trekroner Fort.

Logoets hovedtræk er særligt i de senere år tillagt ekstra lag, herunder nyere radiale vejanlæg som Ørestad Boulevard. Byens møde med vandet i havnen har medført flere karakteristiske broanlæg og mod østkysten vil Lynetteholmen på sigt markere et nyt træk, herunder et grønt træk mod sundet.

BYENS LOGO



Kort over København, hvor byens hovedtræk er fremhævet.
 Byens hjerte med Slotsholmen, byen ved vandet, byens bueslag og kyster samt byens historiske indfaldsveje.



Byens Logo.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



1. Byens hjerte og Byen ved Vandet,
2. Københavns Havn, 3. Københavns østkyst.

1. BYENS HJERTE

Byens hjerte todeles af havneløbet og består af Middelalderbyens selvgroede by, Frederiksstadens planlagte by og Christianshavns blå kanalby, som omslutter Slotsholmen, som byens historiske tyngdepunkt adskilt fra byen af kanalerne.

1. BYEN VED VANDET

Københavns samspil med vandet er gennem tiden præget af havnens og søfartens behov. Vandets virkning på byen har desuden været dramatisk, når vejr, vind og strøm har hobet vandet op i Øresund og skabt oversvømmelser.

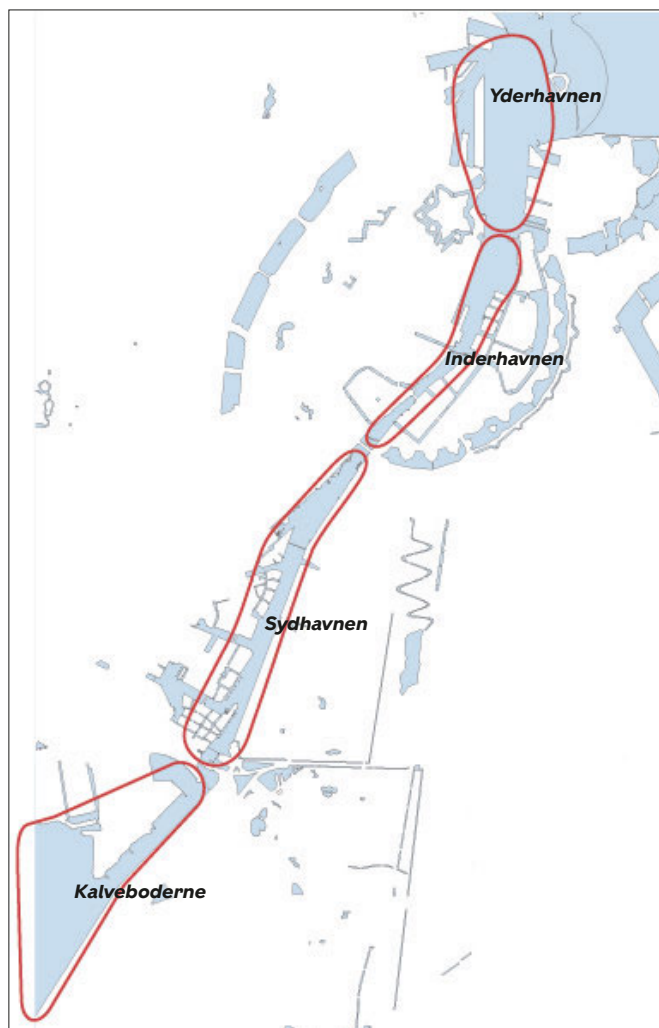
Det har betydet, at der gennem tiden er sket opfyldning af havnen, skabt dæmninger og sluse mellem Kgs. Enghave og Amager og opfyldninger langs kystområderne. Formålet har både været at beskytte byen og at give plads til nye bolig- og industri- og havneområder til København.

Dette behov er også højaktuelt i dag som følge af forventede havvandsstigninger og stormflodspåvirkninger samt befolkningstilvækst.

2. KØBENHAVNS HAVN

I de seneste årtier har havnen skiftet karakter, og den er transformeret fra industrielle, militære og søfarts formål til en rekreativ havn. Transformationen har haft og har stadig fokus på boliger, kulturelle og rekreative formål og bedre adgang til og over vandet. Dette har bl.a. medført omdannelse af Islands Brygge, Holmen, Sydhavnen og Langelinje og anlæg af en række nyere markante kulturelle domiciler. Desuden nye broer, fornyelser af kajer og anlæg af promenader, etablering af badezoner samt forskellige typer af sejlads primært med mindre både, kajaker og lignende. Senest er nye boligbebyggelser opført på Krøyers Plads og på Papirøen.

Københavns Havn er i modsætning til østkysten i en mindre skala med flodlignende karakter, der møder byen forskelligt, og hvor kanalerne og havnebassiner bringer vandet dybt ind i byen. Havnens områder bindes sammen af havneløbet, kanaler og bassiner, hvor fikspunkter, kig og udsigter knytter byen sammen på langs og tværs af havnen, ligesom over-



Københavns Havn.

gangen til byens østkyst markerer sig tydeligt ved indsejlingen til København med Trekroner Fort som markør af overgangen.

Yderhavnen

Yderhavnen udgør indsejlingen til København. Havneløbet er bredt, åbner sig mod sundet og indrammes af bl.a. Kastellet, Langeliniepavillonen, Langelinje og Refshaleøen og har Trekroner Fort som fikspunkt.

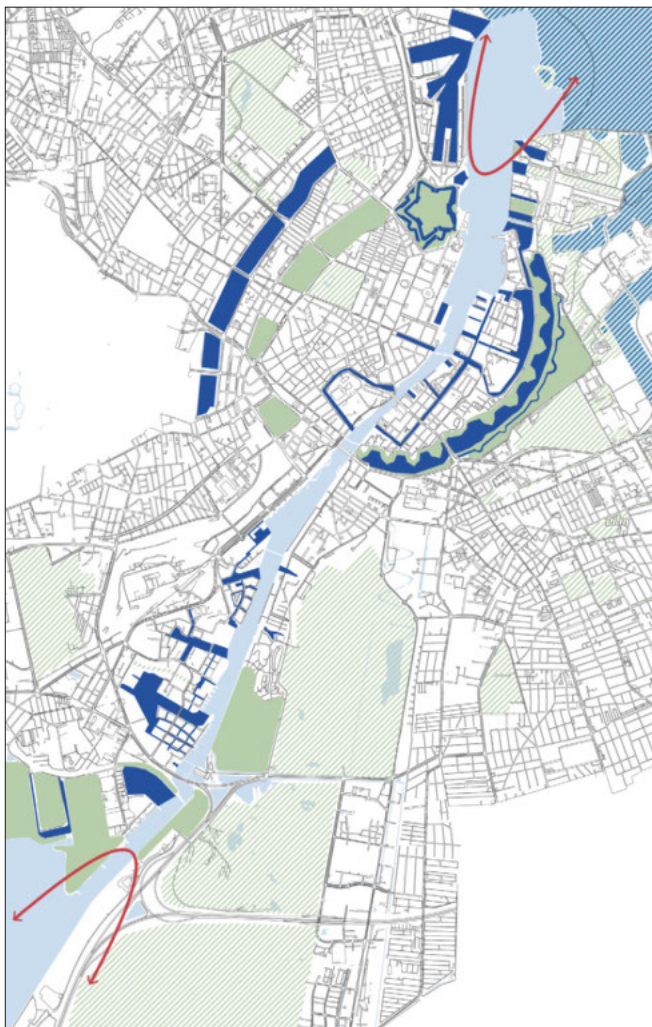
Kastellet samt dele af Refshaleøen skaber et grønt træk, som ligeledes er med til at markere overgangen fra Inderhavnen's smallere, urbane og letdrejede forløb til Yderhavnen's bredere vandflade og større skala.

Byens profil er ændret gennem tiden med mange nyere boliger og institutioner med en højere og tættere struktur end tidligere, og opfyld af Ydre Nordhavn har ændret kanten mod vandet og kigget mod Øresund fra havnen.

Inderhavnen

Inderhavnen løber fra Toldboden i nord til Langebro i syd. Havneløbet indrammes af byens historiske bykerne med middelalderbyen og kanalerne, Slotsholmen, Frederiksstad, Christianshavn og Holmen.

KØBENHAVNS HOVEDRÆK



Blå og grønne træk langs Københavns Havn.

Havneløbet er smalt og bliver underinddelt af krydsende broer. Skalaen er relativt lille, og kanterne er fligede som følge af mødet mellem havneløbet og de mange kanaler.

I nyere tid er der flere steder tilføjet en række større bygninger ud mod havnen, fx. på Christians Brygge, Det Kgl. Bibliotek, Det Kgl. Teater og Operaen, boligbebyggelser ved Krøyers Plads, BLOX og senest boliger på Papirøen samt Operaparken ved siden af.

Desuden er bl.a. Havneringen og en række nye broer anlagt til glæde for sammenhængen på langs og tværs af havnen, ligesom Kvæsthusmolen er omdannet i sammenhæng med Sankt Annæ Plads og tilfører denne del af havnen et markant byrum til rekreative og kulturelle formål.

Sydhavnen

Det lange og smalle sydhavnsløb strækker sig fra Langebro i nord til Sjællandsbroen i syd. Bryggebroen ved Fisketorvet skaber en sammenhæng mellem Sjællandssiden og Amager og markerer samtidig et skift i byggestil ved Havneholmen og mod syd.

Sammenhængen skabes af havneløbet. Længere mod syd kommer Nokkens lille skala og Amager Fælled til syne. Fælleden strækker sig helt ud til havnekanten, og den markerer et markant grønt træk for hele byen.

Sydhavnen har de senere år undergået en kraftig forvandling med nye boligbebyggelser, nye kanaler, badezoner, metro mm., men også et nyere opfyld af havneløbet ved Enghave Brygge.

Kalveboderne

Syd for Sjællandsbroen er havnerummet ét stort åbent kystlandsskab med et næsten snorlige dige, der beskytter den flade Amager Fælled.

På Sjællandssiden åbner sig et grønt naturpræget landskab med Tippen, Valbyparken og forbindelse via Hvidovre til strandparker langs kysten og naturområder ud til Køge Bugt.



Kig over Københavns Havn set mod Sydhavnen og Kalveboderne.
Foto: By & Havn/Dragør Foto.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



1. Byens hjerte og Byen ved Vandet,
2. Københavns Havn, 3. Københavns østkyst.

3. KØBENHAVNS ØSTKYST

Langs østkystens havneområder gik opfyldningen i gang med anlæggelse af Frihavnen mm. i årene 1895-1935 og senere, især i årene fra ca. 1950 og frem til i dag, hvor Nordhavn, Prøvestenen, Refshaleøen og Margretheholm gradvist er blevet større. På Amager var formålet at skabe plads til rekreation ved Amager Strand, som blev grundlagt i 1934, mens Amager Strandpark åbnede i 2005.

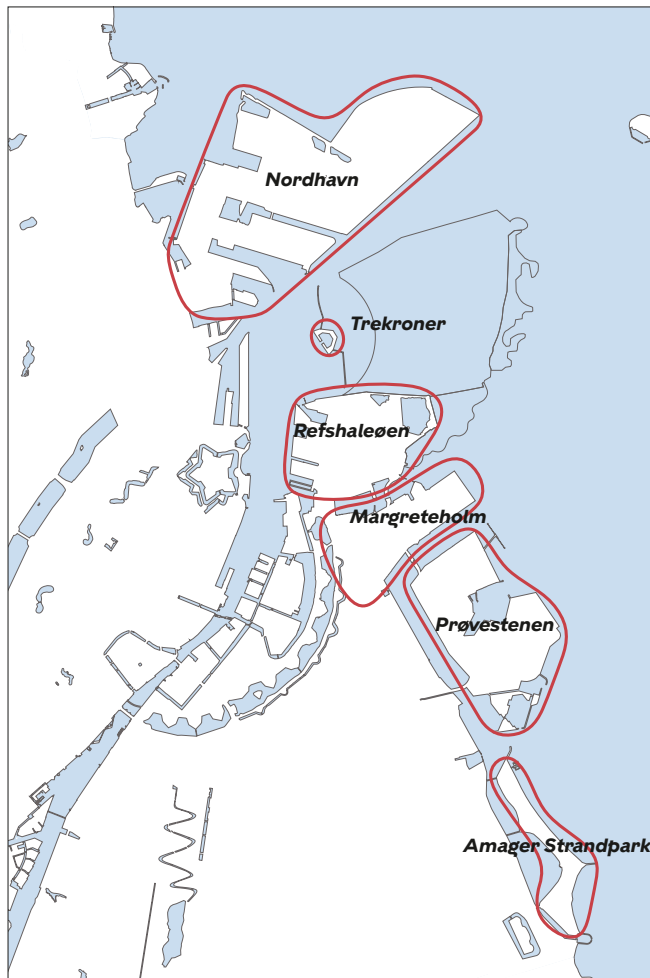
Øer og halvøer

Udviklingen har resulteret i en række meget forskellige øer og halvøer, som samlet set er et markant træk i kystens landskab: Nordhavn, Trekroner Fort, Refshaleøen, Margretheholm, Prøvestenen og Amager Strandpark.

Trekroner Fort er den eneste ø langs kysten, der ikke har en landfast forbindelse. Fortet indgår i den militære fortælling om byen som fæstning sammen med Middelgrundsfortet, Kastellet, Christianshavns Vold samt Kastrup Fort og et par mindre forter langs østkysten.

Strukturen af øer og halvøer betyder, at der er nærhed til vandet i hele området. Et gennemgående træk for hele østkysten er desuden, at højdeforskellene i terrænet er små, og at kysten ligger lavt.

Lynetteholm, der er planlagt som en udvidelse af Refshaleøen, kan medføre, at Refshaleøen ikke længere vil opleves som en selvstændig halvø.



Øer og halvøer langs Københavns østkyst.

Blå træk

Kysten mod Øresund er karakteriseret ved brede kiler af vand, som strækker sig ind mod land mellem øerne og halvøerne. Modsat havneløbet, hvor overgangen mellem land og vand er fliget i en mindre skala, understreger kilernes bredde mod Øresund oplevelsen af, at hver ø er sin egen, og at skalaen er stor. Gennem kilerne er der lange kig og udsigter samt adgang mellem by og sund.

Langs Amagers kystlandskab er der en række forbundne vandrum bagved øerne. Disse har karakter af lagunelandskab. Langs de indre vandrum, som overvejende er omgivet af grønne områder, strandområder og ubebyggede arealer med ruderatkarakter, er der lange kig, og vandrummene opleves som en overgangszone mellem den tætte by og de mere industrielle og rekreative øer.

I den nordlige del skærer bassiner og kanaler sig langt ind i Nordhavn, og de trækker dermed vandet dybt ind i dette område.

Svanemøllebugten opleves som en sekvens af bassiner, hvoraf de inderste er nært knyttede til byen.

KØBENHAVNS HOVEDRÆK



Blå og grønne træk langs Københavns Østkyst.

Med etableringen af Lynetteholm vil den brede kile, som i dag udgør indsejlingen til havneløbet forsvinde. Lynetteholm vil bl.a. også medføre, at Trekroner Fort mister kontakten til Øresund og mødet med sundet erstattes af et grønt kystlandskab på Lynetteholms østkyst.

Grønne træk

Det mest fremtrædende grønne træk langs Københavns østkyst er et sammenhængende parkbånd øst for Amager Strandvej langs Amagers østkyst. Amagers grønne tværgående forbindelser forbinder Amager fysisk og visuelt med kystlandskabet.

Fra den sydlige del af Refshaleøen til Prøvestensbroen er der en tilnærmelsesvis grøn sammenhæng, som udgøres af friarealer, en bastion, markante rækker af træer samt ubebyggede arealer med ruderatkarakter. Refshaleøens arealer står overfor byudvikling.

I Nordhavn ligger rekreative områder, og de ubebyggede arealer med ruderatkarakter er spredte. Der er dog et sammenhængende grønt træk fra Nordhavnstippen i nord og mod syd. Også her er områderne under byudvikling. Omkring Svanemøllebugten fremtræder strandpromenaden som det mest markante grønne træk.

Østkystens møde med byen accentueres ved byens inderste grønne ring, den tidligere fæstningsring, som danner overgangen mellem Christianshavns Vold og Refshaleøen.

På Lynetteholm er der planlagt for et bredt sammenhængende og ubrudt kystlandskab langs Øresund. Kystlandskabet vil medføre en glidende landskabelig overgang mellem byen og sundet og tilføre København et nyt grønt træk.

Fikspunkter og udsigter

Langs Københavns østkyst tegner de store industribygninger, skorstene, kraner og vindmøller sig som dominerende fikspunkter i bybilledet, og er dermed betydningsfulde for byens profil og for orienteringen i byen. Fra Øresund er oplevelsen af byens profil desuden domineret af højhusbyggerierne ved Amager Strand og i Nordhavn.

Der er lange sigtelinjer og udsigter langs østkysten, hvilket giver særlige visuelle oplevelsesmuligheder, som er med til at skabe overblik i det flade landskab ved sundet.

Med Lynetteholm vil en del af de lange sigtelinjer mellem byen og havet forsvinde. Sigtelinjer og udsigter fra den nordlige kyst på Refshaleøen, Trekroner Fort og den østlige kyst i Nordhavn vil også forsvinde eller begrænses.

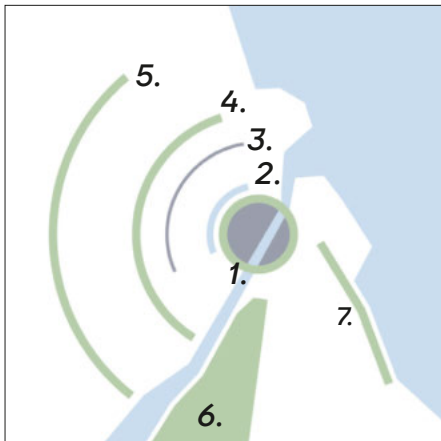
Markante overgange

Hele kystlinjen udgør i sig selv en markant overgang, et værdifuldt rumligt forløb mellem land og vand. Amager Strandvej er en markant overgang med tæt bebyggelse mod et åbent parklandskab og storslåede udsigter over sundet. Vest for Svanemøllebugten opdeler jernbaneterrænet Svanemøllehavnen fra boligområdet ved Østre Gasværk. Banen opleves som en fysisk barriere, men giver også mulighed for visuel forbindelse mellem byen og vandet.



Kig mod Refshaleøen og Nordhavn med lystbådehavnen i Margretholm Havn i fronten. Foto: Københavns Kommune.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



Byens bueslag og kyster.

BYENS BUESLAG OG KYSTER

Byens landskab og topografi viser sig bl.a. som grønne, grå og blå bueslag i bylandskabet.

Det første bueslag (1) dannes af den tidligere fæstningsring, som omslutter byens hjerte.

Søerne (2) danner et stort blå bueslag omkring den tidligere fæstningsring.

Herefter tegner Jagtvejsslinjen (3) og parkforløbet fra Tippen og Valbyparken til Ryvangen (4) samt Vestvolden og moseområderne (5) de tre øvrige grå og grønne bueslag, der som ringe i vand breder sig fra byens hjerte og gentager voldenes og søernes bueslag.

Amager Fælled (6) danner et unikt grønt træk, som strækker sig fra syd helt ind til byens centrum, og Amagers grønne kystlandskab (7) er et dominerende træk for denne del Københavns østkyst.

1. Fæstningsringen

Voldanlæggets parker og resterne af militærets arealer skaber tilsammen byens indre og tidligere fæstningsring. Denne dannes af Kastellet, Christianshavns Vold og parkerne: Tivoli, Ørstedparken, Botanisk Have og Østre Anlæg. En ring, som omkranser hele Indre By, og hvor havneløbets blå rum flyder på tværs af ringen og binder Kastellet, Holmen og Stadsgraven sammen.

2. Søerne

Søerne danner et markant blå bueslag rundt om Indre By, og er et af byens største sammenhængende byrum. Søerne er et præcist byrum, hvor vandet afgrænses af markante træerækker og en rand af bebyggelse, som danner facader i byrummet. Søerne danner samlet set en markant overgang fra Indre By til brokvarterne.

Samtidig har Søerne hver deres lokale karakter og kendetegn. Mest adskiller Sankt Jørgens Sø sig fra de øvrige ved sine grønne breder og mere landskabelige træk.

Søerne har to forskellige sider. Langs østsiden løber Søgaarden med den gennemkørende trafik. På vestsiden ligger Dosseringerne og Svineryggen, som udgør et sammenhængende stiforløb indrettet til promenade og cykelsti langs bebyggelsens haver. Dette forløb fortsætter ad Sankt Jørgens Sø.

Broer og dæmninger over Søerne kendes langt tilbage i tiden. Dronning Louises Bro kendes fra de ældste vejanlæg. Den nuværende bro er fra 1887 og er tegnet af Vilhelm Dahlerup. Fredens Bro kom til i 1878 som en nyskabelse for at dække det stigende behov for passage, der fulgte med Nørrebro's udbygning. Fredens Bro er i dag afløst af en dæmning.



Luftfoto over Søerne. Foto: Colourbox.

3. Jagtvejsslinjen

Jagtvejsslinjen danner et velafgrænset byrum i et buet forløb, som skaber sammenhæng på tværs af byen mellem Østerbro og Valby.

Jagtvejsslinjen strækker sig gennem flere bydele og forskellige bykvarterer. Oprindeligt indeholdt hele strækningen en markant allé-beplantning. Dette træk er ikke længere tydeligt, og idag fremstår Jagtvej mest grøn langs Fælledparken. Jagtvejsslinjen binder en række af byens parker sammen, Fælledparken i øst, Assistens Kirkegård, Nørrebroparken, Frederiksberg Have og Søndermarken i vest.

Byens indfaldsveje krydser Jagtvej flere steder, og danner knudepunkter med stor betydning for orientering og forståelse af byen.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



Udsigt fra Amager Fælled mod byen. Foto: Colourbox.

4. Parkbåndet

Parkbåndet skaber et grønt og meget varieret forløb fra naturområdet Tippen og Valbyparken mod syd til Lyngbyvej i øst. Parkbåndet dannes af et grønt sammenhængende forløb fra Tippen, Valbyparken, Vigerslevparken og Damhussøen til Grøndalsparken. Herefter afbrydes det grønne træk, og fortsætter først efter Nørrebro Station, hvor parkbåndet fortsætter langs banen med Mimersparken, Lersøparken og videre frem til Ryvangens Naturpark.

5. Vestvolden og mosen

Byens grønne grænse mod vest og nord dannes af Kagsmosen, dele af Vestvolden og Utterslev Mose, som tilsammen skaber et markant, sammenhængende og meget varieret grønt og blåt penselstrøg med stor værdi for byen og med mange naturkvaliteter.

6. Amager Fælled

Fælleden udgør et 223 ha. stort og helt unik naturområde, som indrammer byen mod syd, og hvor fælleden strækker sit grønne træk helt frem til byens centrum. Det skaber en unik grøn afgrænsning af byen, og skaber enestående kontraster mellem naturoplevelser, udsyn og nærhed til den tætte by. Kalvebod Fælled i Tårnby fortsætter byens stærke grønne træk mod syd.

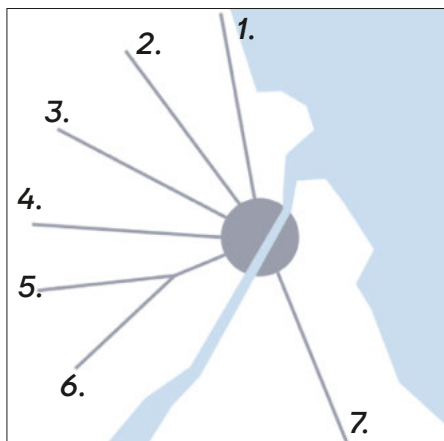
7. Amagers Østkyst

Kystens grønne træk strækker sig fra Øresundsmotorvejen syd for kommunegrænsen til Østhavnen i nord, og er et enestående strand- og naturområde og en markant varieret landskabelig afgrænsning med smukke udsigter over sundet mod øst.



Vestvolden og moseområderne langs byens grænse mod nord. Foto: Københavns Kommune.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



Byens historiske indfaldsveje.

BYENS HISTORISKE INDFALDSVEJE

De gamle indfaldsveje til byens centrum tegner et tydeligt radiale hovedtræk i byen på tværs af byens bueslag. Hvor indfaldsvejene møder bueslagene ligger vigtige knudepunkter, som også udgør et vigtigt træk i København.

1. Østerbrogade - Dag Hammarskjølds Allé

Strandvejslinjen strækker sig fra Helsingør, langs Øresundskysten frem til Kastellet. Den møder København ved Svane-møllen Station, som markerer starten på Østerbro. Herfra løber Østerbrogade i en næsten lige linje ned mod Trianglen, hvor Østerbrogade skifter retning mod Sortedams Sø. Undervejs krydser Østerbrogade Jagtvejslinjen, og strækningen fremtræder bymæssig med velformede karrebebyggelser og mange sidegader, som markerer sig i gadebilledet. Mellem Jagtvej og Trianglen har Østerbro en grøn karakter med gadetræer i begge sider.

Ved Sortedams Sø er der udsyn, og der dannes overgang fra Østerbrogade til Dag Hammarskjølds Allé og dennes markante dobbelte allébeplantning.

Oslo Plads hæver sig med udsyn over baneterrænet. Ved Oslo Plads mødes Kasteslets grønne bastioner og fæstningsringens parkbånd med Grønningen og Østre Anlæg.

2. Lyngbyvej - Nørre Allé

Ved Hans Knudsens Plads markerer Kollektivhusets placering og højde Lyngbyvejs møde med den tætte by. Vibehus Runddel markerer knudepunktet og overgangen fra Lyngbyvejs brede vejforløb til Nørre Allés markante grønne gaderum med en beplantet midterrabat omkranset af Fælledparken og Universitetsparken.

3. Hareskovvej - Åboulevard

Hareskovvej, Borups Allé, Bispeengbuen - Ågade og Åboulevard skaber et meget varieret forløb præget af brede gadeprofiler.

Hareskovvejs motorvejsmiljø har ved Utterslev Mose kig mod mosen og føres i tunnel under krydset Frederikssundsvej - Bellahøjvej, som udgør et centralt knudepunkt med kig over byen, for at dukke op igen ved Hulgårds Allé.

Strækningen herfra og frem til Hillerødgade er et veldefineret vejrum med vejtræer og en karakterfuld relativ lav randbebyggelse. Ved Bispeengbuen rejser vejen sig op over bebyggelsen og møder terrænet igen lidt før Jagtvej og Åboulevard. Strækningen Ågade - Åboulevard frem til Gyldenløvesgade og Søerne følger det bugtede løb fra den rørlagte Ladegårds Å. Vejforløbet har en karakterfuld randbebyggelse og en vekslen mellem korte og lange kig. Især på Frederiksbergssiden har strækningen stadig en grøn karakter.

Søerne danner overgang til Indre By og Gyldenløvesgade, og markeres bl.a. af Søpavillonen.

4. Frederikssundsvej - Nørrebrogade

Frederikssundsvej - Nørrebrogade løber i bløde buer fra Vestvolden i nordvest frem til Nørrebro Station, og fortsætter herefter i et svagt knækket forløb frem til Søerne.

Frederikssundsvejs bugtede forløb fra Vestvolden til Bellahøj er på det meste af strækningen afgrænset af træer i begge sider, mens bebyggelsen varierer fra spredt til sammenhængende randbebyggelse. Vejen beskriver det markante terræn og stiger op til Bellahøj. Lavpunktet ved Åkandevej markerer overgangen mellem Brønshøj og Husum og giver et kig til Utterslev Mose. Brønshøj Torv markerer centrum af Brønshøj og Bellahøj markerer det terrænmæssige højdepunkt, hvorfra der er udsigt over byen ved knudepunktet hvor Frederikssundsvej møder Hareskovvej.

Frederikssundsvejs møde med Nørrebrogade markeres af Nørrebro Station, hvor højbanen danner port mellem Nordvest og Nørrebro, og hvor det tilbagetrukne Nordbrotårn markerer området og udgør et nyere pejlemærke i byen. Derfra løber Nørrebrogade gennem Nørrebros tætte karrebebyggelse frem til Dronning Louises Bro ved Søerne. Nørrebros Runddel markerer knudepunktet ved Jagtvejslinjen. Assistens Kirkegård tilfører vejstrækningen et grønt træk, og Nørrebrogades overgang til Indre By markeres af Søerne og den markante palæbebyggelse ved Sørtorvet.

5. Roskildevej - Vesterbrogade

Roskildevej møder København ved Damhussøen og Vigerslevpark med Tårnet i Zoologisk Have som fikspunkt. Vejen har en næsten lige forløb, og fra Dalgas Boulevard stiger vejen kraftigt mod Valby Bakke. Frederiksberg Slot og Frederiksberg Have danner sammen med Søndermarken ankomsten til Vesterbro. Mødet med Vesterbro markeres af bydelens tætte bykant og markante hjørnebygninger.

Vesterbrogade forløber i bløde buer ad det svagt skrånende terræn afgrænset af en tæt karrébebyggelse. Vesterbros Torv markerer vejens retningsskift.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



Knudepunkt ved Nørrebro Station, hvor Frederikssundsvej møder Nørrebrogade ved højbanens viadukt.

Set mod vest fungerer Carlsbergs højhuse som markører, mens Hovedbanegården mod øst, sammen med den øvrige bebyggelse og Frihedsstøtten, danner et aksefast byrum. Vesterbrogade passerer forbi Tivoli i Vesterbro Passages byrum med træer i begge sider og med kobling til Akseltorv og afsluttes ved Rådhuspladsen.

6. Gammel Køge Landevej

Gammel Køge Landevej er et langt lige forløb, hvor træerne langs dele af vejen er med til at fastholde vejrummet. Vejens møde med Vigerslevparken, og indgangen til Valbyparken markerer starten på Københavns Kommune. Vejen ind mod Toftegårds Plads løber igennem Valbys gamle industrikvarter, som er under byudvikling og afsluttes ved Toftegårds Plads store byrum, som også er under omdannelse. Vejens forløb stiger herefter op mod Valby Bakke frem til Roskildevej. Fra Toftegårds Plads får bebyggelsen en bymæssig karakter og omkring Valby Langgade anes den gamle landsby og i korte glimt en karakter med købstadspræg. Vejen fortsætter i Søndre Fasanvej ind i Frederiksberg Kommune.

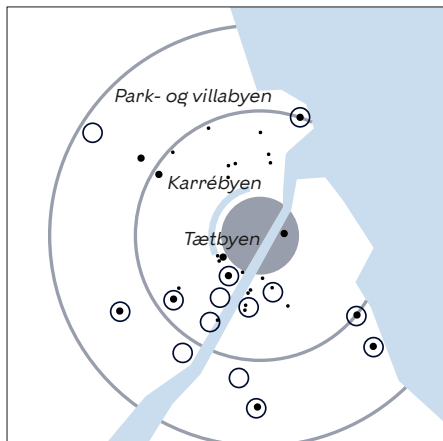
7. Torvegade - Amagerbrogade - Amagerlandevej

Strækningen forløber i en næsten ret linje fra Knippelsbro til Amagers midte. Vejstrækningen understreger Amagers flade terræn, og gadebilledet har nogen gange et næsten uendeligt perspektiv. Strækningen har et varieret forløb, som beskriver Christianshavns karakteristiske karakter og udbygningen af Amager fra nord med porten ved Christmas Møllers Plads/ Stadsgraven og tæt bebyggelse til syd med en mere åben og grøn karakter mod Tårnby. Gadens varierede forløb skyldes bl.a. retningsskift, forskellige gadebredder, vekslende grønne træk og bebyggelseskarakterer. Hertil kommer et svagt terrænfald mod syd samt de mange sideveje og enkelte pladsrum, som opdeler strækningen og bebyggelsen.



Amagerbrogade set mod nord. Foto: Københavns Kommune.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



Byens bebyggelser og høje huse.

○ Nye by ● Højhus ● Flere højhuse i samme område

BYENS BEBYGGELSER OG BYRUM

Byens byrums- og bebyggelsesmæssige fortælling understøtter byens gradvise ringformede udbygning.

Tætbyen

Inderst består byen af tætbyen med et fintmasket net af gader, stræder og pladser samt byens største byrum ved havnen, de større parker på de tidligere voldanlæg og Søernes store blå byrum. Tætbyen huser dermed både middelalderbyens selvgroede krogede gade- og pladsnet, og de mere planlagte udvidelser af centrum med voldkvartererne, Frederiksstanden, Christianshavn mfl., hvorved det selvgroede og planlagte udgør et hele.

Karrébyen

Karrébyen danner en ring af brokvarterer omkring tætbyen. Byrummet består af klare gade- og gårdsider samt veldefinerede og varierede pladser og parker. Karrébebyggelserne har præget den store udbygning af byen fra voldens fald i 1850'erne og frem. Karréerne er udbygget matrikel for matrikel eller udstykket karrévis. Karréernes matrikler blev i starten og især på Nørrebro og Vesterbro fuldt udnyttet og udbygget og indeholdte flere baggårde. Siden er baggårdene fjernet til fordel for lys og fælles gårdhaver.

Karrestrukturen og udstykningsformen har dannet en by, som skaber harmoni på grund af den ensartede struktur i gade og facade, som har skabt hovedstrøg med butikkerne i stueetagerne, og som giver plads og rum til forskellighed i byrummets og bygningernes detaljer.

En omfattende byfornyelse siden 1980'erne har ændret dele af bebyggelserne og byrummet, og især på Nørrebro og Vesterbro medført forandringer af bymiljøet.

Park- og villabyen

Parkbyen samt villabyen ligger i de yderste af byens ringformede struktur, hvor Københavns større udbygning fandt sted efter indlemmelsen af de tidligere landdistrikter i årene efter 1901. Byrummet, både veje, pladser og parker, er typisk grønt og åbent, og mange steder indgår byrummet som en integreret del af samlede planer for veje, landskab og bebyggelser.

Desuden er de yderste områder præget af større park- og naturområder og grønne sammenhænge, som afgrænser byen mod kommunegrænsen.

Parkbebyggelserne ligger overvejende i områderne lige uden for karrébyen og er typisk opført i tiden lige efter 2. Verdenskrig, men findes fra 1930'erne og frem til 1970'erne. De opstod bl.a. for at skabe gode boligforhold med lys, luft og grønne områder. København rummer både mange fine og præmierede bebyggelser fra perioden og knap så attraktive boligområder.

Villabebyggelsen dominerer i byens yderste områder, men findes også som små fortællinger rundt i hele byen. Lige fra herskabsvilla til selvbyg, række- og parcelhuset. Især i Valby, Vanløse, Bispebjerg, Brønshøj, Husum, Østerbro og Amager er der flere fine sammenhængende villa-, rækkehus- og byggeforeningshuse.



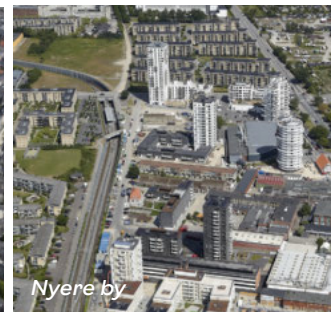
Tætbyen



Park- og villabyen



Karrébyen



Nyere by

Eksempler på bebyggelsesformer. Foto: Københavns Kommune.

Nyere by

I gennem de seneste ca 30 år er byen udvidet med både nye bebyggelser og omdannelse af den eksisterende bys byrum og bebyggelser. I de enkelte nyere byområder er udbygningen især på tidligere industriejendomme - flere steder sket med en med overvejende højere bebyggelser i større samlede volumener end den øvrige Københavnske og stedlige skala.

Byudviklingen tog fat i begyndelsen af 1990'erne med udvikling af Kalvebod Brygge, Langelinje og en gradvis udvikling af Ørestad, som stadig pågår.

I de seneste 10 - 20 år er byudviklingen gået meget stærkt med omfattende omdannelse af tidligere erhvervs-, havne- og industriområder samt omdannelse og udvidelse af byområder til blandede bykvarterer i Carlsberg, Amager, Valby, Sydhavnen, Islands Brygge og i Nordhavn.

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK



Kort med fremhævelse af eksempler på Københavns bebyggelsestyper og de forskelligheder, som tegner sig i de lokale strukturer og mønstre.

Senest sker der byudvikling på godsbanearealet på Vesterbro, ved Stejlepladsen og i Vejlands Kvarter og flere er på vej bl.a. udvikling af Refshaleøen. Desuden er der en hel ny bydel Lynetteholmen under planlægning.

Højhuse

Byens første højhusbebyggelse 'Bellahøjhusene' er fra starten af 1950'erne og udgør et selvstændigt kvarter i Brønshøj. Herudover er Carlsberg Silo og SAS hotellet, også fra 50'erne, tidlige eksempler på enkeltstående højhuse.

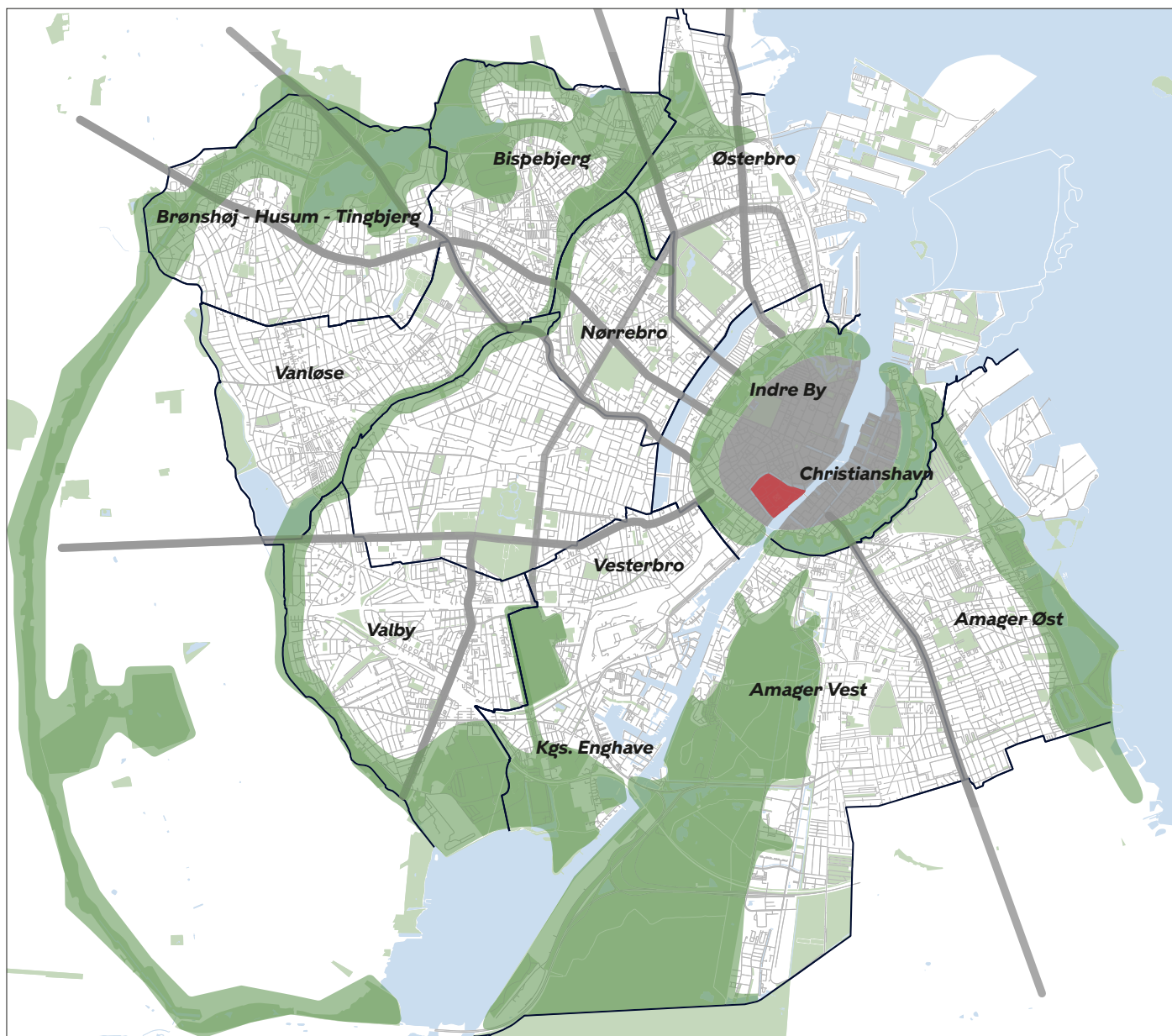
Frem til år 2000 er der ikke opført så mange højhuse, men især efter 2010 er der sket en markant udvikling. Det handler både om højhuse som enkeltstående pejlemærker, fx Nordbrotårnet og Panum på Nørrebro og Charlottetårnet

på Østerbro, og som grupper af flere højhuse især i forbindelse med byudviklingen bl.a. i Ørestad, langs banen på Vesterbro, på Carlsberg, langs Amagers østkyst og i Valby ved Grønttorvet.

Bevaring

Især inden for de senere år, hvor byudviklingen har fart på, og hvor klimadagsordenen presser på, er der kommet mere og mere fokus på bevaring. Der bevares og/eller transformeres eksisterende enkelt bygninger og hele bymiljøer, også i dele af udviklingsområderne. Desuden udarbejdes bevarende lokalplaner, og der udpeges nye kulturmiljøer samt bygninger, også i forbindelse med Byens Sjæl, hvor byens borgere har medvirket. Det er med til at synliggøre og skabe dialog om Københavns historie frem i tiden.

KØBENHAVNS TI UNIKKE BYDELE



Kort over Københavns ti bydele, hvor byens hovedtræk er fremhævet.

BYENS TI UNIKKE BYDELE

Byens landskabelige og topografiske træk, hjerte, vand, bueslag, kyster, veje samt byrum og bebyggelser danner byens hovedtræk og skaber en sammenhængende by med en fortsat historie og en overordnet stærk og genkendelig egenart.

Det er imidlertid meget karakteristisk, at der i de enkelte bydele og kvarterer er stor forskel på, hvordan byens hovedtræk udmønter sig lokalt, og hvilket byarkitektonisk særpræg den enkelte bydel i øvrigt har.

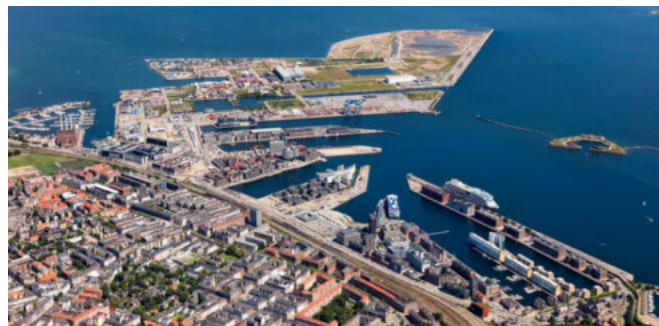
Det har stor betydning for oplevelse, forståelse og genkendelighed af vores by og for følelsen af at høre til.

Det lokale særpræg er beskrevet i en koncentreret form i hæfterne for hver af de ti unikke bydele.

KØBENHAVNS TI UNIKKE BYDELE



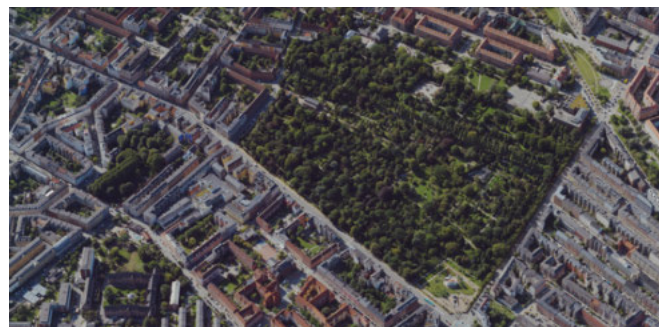
Indre By / Christianshavn.



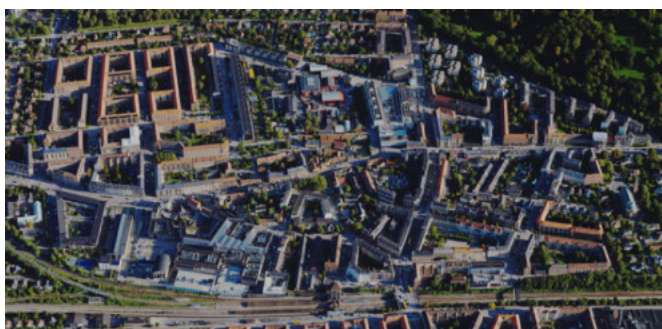
Østerbro.



Vesterbro/Kgs. Enghave.



Nørrebro.



Valby.



Bispebjerg.



Brønshøj/Husum/Tingbjerg.



Vanløse.



Amager Vest.



Amager Øst.

Kontakt: Teknik- og Miljøforvaltningen
Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S
Postboks 348
1503 København V

Mailadresse: klimaogbyudvikling@kk.dk



Kort, foto og illustrationer

Historiske kort: Københavns Stadsarkiv digitale samling.

Foto: Hvis intet andet er angivet er foto fra Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur.

Øvrige kort og Illustrationer: Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen.

Publicering

Københavns Hovedtræk og ti unikke bydele, Bydels - og Byskabsatlas samt Københavns Arkitekturpolitik kan findes på Københavns Kommunes publikationsdatabase.