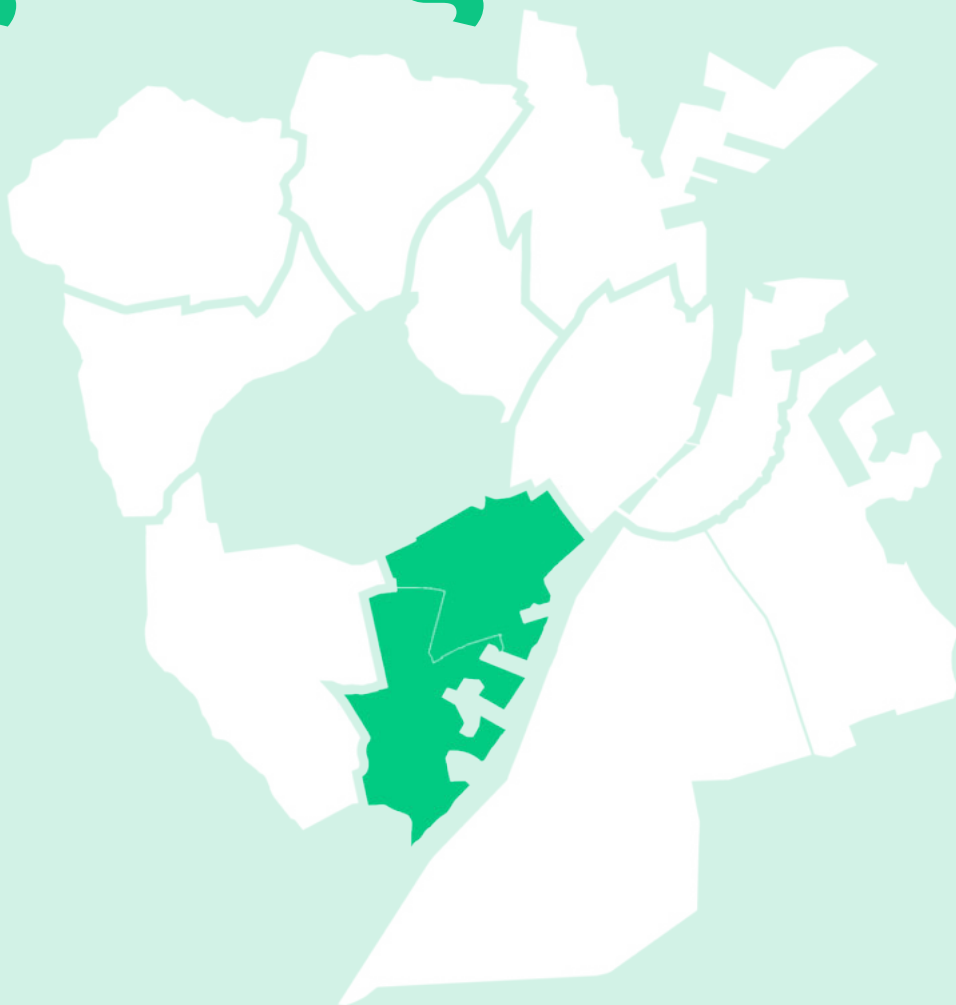




**Københavns hovedtræk
& ti unikke bydele**

Vesterbro og Kgs. Enghave



INDHOLD

Indhold og introduktion	side 2
Københavns hovedtræk og ti unikke bydele	side 3
Sammenfatning	side 4
Træk	side 6
Mønstre	side 10

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.

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 københavnerniveau, 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 bydelenes 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.



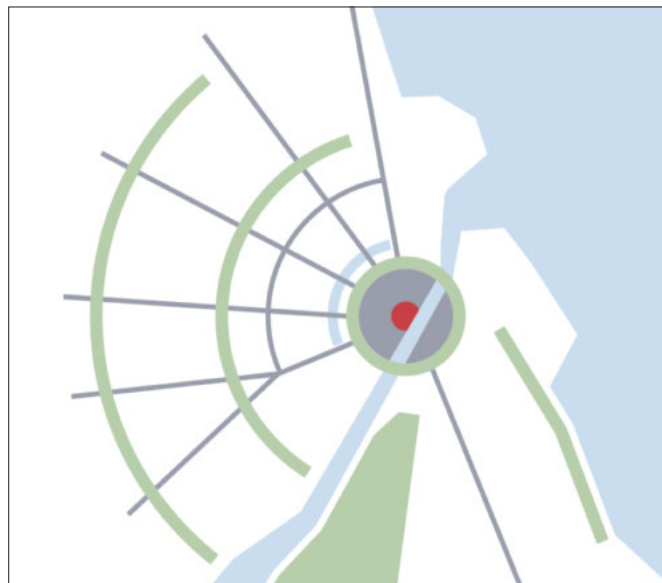
Vesterbro og Kgs. Enghave

KØBENHAVNS HOVEDTRÆK OG TI UNIKKE BYDELE

"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 tegner et særligt logo for byen. Det drejer sig om: Byen ved vandet, Byens hjerte inden for de gamle volde, Byens bueslag og kyster samt Byens historiske indfaldsveje.

Københavns hovedtræk

København har gennem de sidste ca. 160 år udviklet sig fra fæstningsby til en moderne storby.

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

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 København.

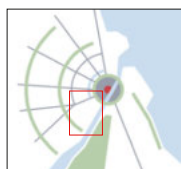
Desuden er der en række andre træk, som sammen med landskabet lægger ekstra lag til byens logo, og som har en særlig betydning, både for byens overordnede træk og sammenhæng, og for de enkelte bydele. Det drejer sig om byens byrum og bebyggelser samt byens forskellighed i de enkelte bydele og kvarterer.

Du kan læse mere i hæftet om hele København og i Københavns Arkitekturpolitik 2017-2025.

Ti unikke bydele

Det er karakteristisk for København, at der i de enkelte bydele og kvarterer er stor forskel på, hvordan byens hovedtræk udmønter sig lokalt. Denne forskellighed er vigtig, og skaber den helt lokale egenart, som kender tegner byens ti unikke bydele.

Du kan læse mere i de enkelte hæfter for hver bydel.



Vesterbro og Kgs. Enghave 1906.

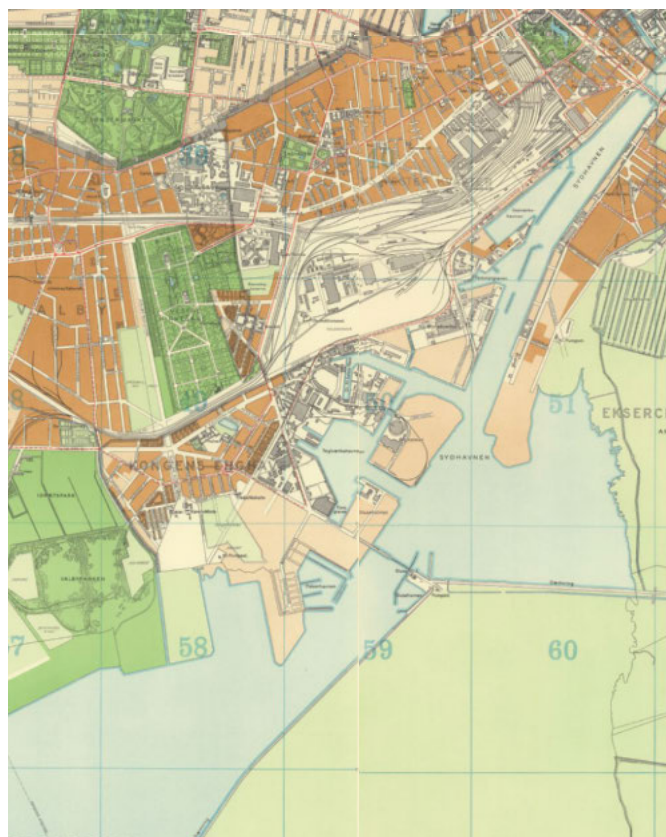
Vesterbro - Historie

Demarkationsterrænets frigivelse i 1852 gav anledning til en overvældende byggeaktivitet på Vesterbro, og i løbet af en kort periode fra 1856 til 1901 blev området næsten fuldt udbygget. Byggeaktiviteten var domineret af karrébyggeri med tætte baggårde nord for Istedgade og gradvist mere åbne og planlagte karréer syd for Istedgade.

Sønder Boulevard tegner den tidligere jernbanelinje gennem byen til den tidligere hovedbanegård, som lå, hvor Palads nu ligger. Ændringer i jernbanenettet medførte, at arealer blev opfyldt, en ny hovedbanegård blev bygget og banen flyttet til sin nuværende placering.

Opfyld mod syd fortsatte for at indvinde land primært til havneformål og industri.

Siden starten af af 1990'erne har der været en omfattende byfornyelse og senere områdefornyelse. Det har bl.a. betydet renovering af ejendomme, nye grønne gårdhaver og fornyelse af en række af bydelens offentlige byrum. Herudover er der etableret bedre forbindelser for kollektiv trafik og bløde trafikanter, herunder cykelruter og cykelbroer samt Metrocityring og Sydhavns Metro, der betyder, at Vesterbro er knyttet endnu tættere til resten af byen. Kødbyens funktion er ændret og er under fortsat omdannelse. I Carlsberg og langs Kalvebod Brygge og Enghave Brygge vokser nye tætte og høje byområder frem. Langs banen er byudvikling også igang og fortsætter med Jernbanebyen.



Vesterbro og Kgs. Enghave 1955.

Vesterbro - Egenart

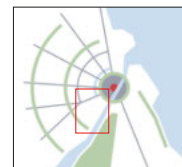
Vesterbros egenart afspejler den historiske udvikling med den tætte karréby omgivet af større tidligere industribygninger og tekniske anlæg og afgrænset af det lavtliggende baneterræn, som danner overgang til havneområderne. Byrummets grønne træk markerer sig og danner kontrast til den urbane by - især som mindre grønne rum og træer i bymassivet samt ved de grønne gårdrum.

Karrébyens udbygning kan aflæses i gadestrukturen og i bygningsmassen. De fire gader - Vesterbrogade, Istedgade, Sønder Boulevard og Ingerslevgade opdeler og afgrænser karrébyen. De er, sammen med det diagonale forløb i Dybbølsvej samt Enghave Plads og Enghaveparken, et særligt træk.

Det kulturhistoriske område ved Otto Busses Vej og trælarerne mod vest danner særlige enklaver i området. Også de grønne træk er markante her, både med parkkarakter samt uglejet og selvgroet natur.

Carlsberg er gradvis transformeret med fortsat tilstedeværelse af de kulturhistoriske værdier i landskab og bebyggelse. De ni højhuse danner nye pejlemærker og ændrer området og den omkringliggende by markant.

Også omdannelse af Kødboderne og dele af havneområderne bærer tydelige spor fra tidligere funktioner. I kraft af havnens tilstedeværelse og de nye bebyggelser og byrum ændres byens møde med vandet og byskalaen.



Kgs. Enghave og Vesterbro set mod nord øst over baneterrænet og havnen med Sluseholmen i forgrunden. Luftfoto: By & Havn.

Kgs. Enghave - Historie

Kgs. Enghaves boligområder er udbygget i perioden 1908 til 1950'erne. Ligesom på Vesterbro har en sammenhængende udbygningsperiode skabt en homogen bygningsmasse, men her af nyere dato og derfor typisk opført efter samlede bebyggelses- og byrumsplaner. Det betyder, at Kgs. Enghave er en grøn boligby med lys og luft og planlagt ud fra et ideal om at skabe gode og sunde boliger for arbejderklassen.

I Kgs. Enghave betød den internationale byplankonkurrence i 1908 om en gade- og bebyggelsesplan for de indlemmede distrikter bl.a. etablering af Sjælør Boulevard, Vasbygade og Sydhavnsgade.

I forbindelse med udbygning af Københavns brokvarterer var der i 1870'erne stor efterspørgsel efter tegl og mørtel, som var let tilgængelige i Kgs. Enghave. Frederiksholm Kalk og Teglværker nedsatte sig i området, og har trukket andre erhverv til Sydhavnens havneområde. Frem til og med 1960'erne og 70'erne har området dermed været et af Københavns vigtige erhvervsområder. Områderne langs havnen er i de senere år transformeret og udbygget betydeligt til nye boligområder og vil fortsat være under omdannelse i de næste år.

Herudover har områdefornyelserne siden midten af 1990'erne sat deres præg, især på fornyelse af de centrale byrum og forbindelser. Det har betydet og vil betyde forbedringer af både byrummet og bygningerne med flere grønne gårde, istandsatte ejendomme, renoverede byrum og bedre for-

bindelser, herunder omdannelse af Karens Minde Aksen, Vestre Kirkegård og kvarteret omkring Bavnehøj Allé.

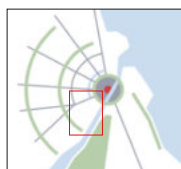
Derudover betyder byudvikling i Sydhavnen, at større tidligere erhvervsområder er omdannet og omdannes til boligområder.

Kgs. Enghave - Egenart

Kgs. Enghaves egenart har en stærk historisk genkendelighed både i kraft af beliggenheden på kanten og foden af Valby Bakke, den grønne sammenhæng mellem Søndermarken og Kalveboderne, de store vejanlæg og de store landskabelige områder med nærhed til vandet. Kgs. Enghave har dermed en klar grøn identitet mod vest i karrébyen og en klar blå identitet i havneområderne og mod syd ved Tippet og området omkring Stejlepladsen.

Kgs. Enghaves karréområder er velplanlagte og homogene med fire kvarterer opført og planlagt hver for sig i karrémønstre. Byrummene er integrerede i de enkelte mønstre, hvoraf Mozart Plads udgør bydelens centrum.

Kgs. Enghave er også et område under kraftig byudvikling med forandringer af områdernes karakter til følge. Teglholmen og Sluseholmen har i flere år været, og er fortsat under omdannelse. Senest sker der omdannelse af området omkring Stejlepladsen og grænseområderne langs Sydhavnsgade, hvor den maritime karakter og kulturmiljø samt erhvervsmæssige fortid tilstræbes videreført.



Kortet viser de større landskabstræk, som udgøres af terrænet, de grønne sammenhænge, havnens blå rum og banens landskab. Sort prik viser pejlemærker.

LANDSKABSTRÆK

De større landskabstræk i området består af Valby Bakke, banelandskabet og havnens blå byrum. Det er landskabstræk, som både skaber sammenhæng og adskiller Kgs. Enghave og Vesterbro, og som er forklaret af landskabets terræn og bydelens gradvise udbygning på opfyldt areal syd for den oprindelige kystlinje. Denne strakte sig fra foden af Valby Bakke ved Kgs. Enghave og løb langs Enghavevej og Sønder Boulevard frem mod Hovedbanegården.

Bakken

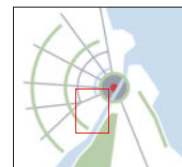
Valby Bakke hæver sig og danner ryg, form og baggrund for området. Vestre Kirkegård er placeret på bakkens sydlige skråning og skaber sammen med Søndermarken, Sjælør Boulevard, området omkring Karens Minde, Tippen og Kalveboderne en samlet grøn og landskabelig afgrænsning med et karakterfuldt terrænfald mod havnen.

Banelandskabet

Banelandskabet, som afgrænser både Vesterbro og Kongens Enghave, markerer sig vest for Dybbølsbro som et åbent fladt landskabsrum, som adskiller det gamle Vesterbro og Kgs. Enghave fra havnen. Mod vest skær banen sig gennem Valby bakke og videre.

Havnerummet

Havnerummet nord for Sjællandsbroen med den fligede kant af større og mindre bassiner og kanaler fortæller om havnens tidligere funktion og danner et varieret blå træk med byen og Amager Fælled som baggrund. Områderne er fortsat under omdannelse til nye boligområder med havne- og kanalmiljøer som blå rekreative arealer. Havnerummet syd for Sjællandsbroen domineres af udsigten, det flade landskab og naturen, med Tippen, Kalveboderne og Amager Fælled. Her ligger også den gamle fiskerihavn.



Pejlemærker

H.C. Ørstedværket og Carlsberg Silo, som nu huser boliger er pejlemærker, som tidligt er vokset sammen med bydelen, og som har haft og fortsat har en strukturerende betydning for både bydelene og byen.

Omdannelsen af de store byudviklings- og omdannelsesområder bryder med de gamle byggetraditioner og skaber nye standarder for bygningshøjder og bygningsvolumener i bydelen. Herudover har de, og vil fortsat tilføre nye pejlemærker til bydelen. Eksempler på dette er Bohrtårnet ved Carlsberg Station, Trafiktårnet på banearealet, Kaktustårnene ved Dybbølsbro samt de nye højhuse i Carlsberg og i Postbyen. De nye bebyggelser i områderne skaber således nye sigtelinjer og pejlemærker og udvisker gamle. Eksempelvis er Vesterbros tidligere sammenhæng mellem havn og by i form af kig og overgange delvist forsvundet som følge af udbygningen af bl.a. IKEA-byggeriet, Fisketorvet og Postbyen.

Broer og udsyn

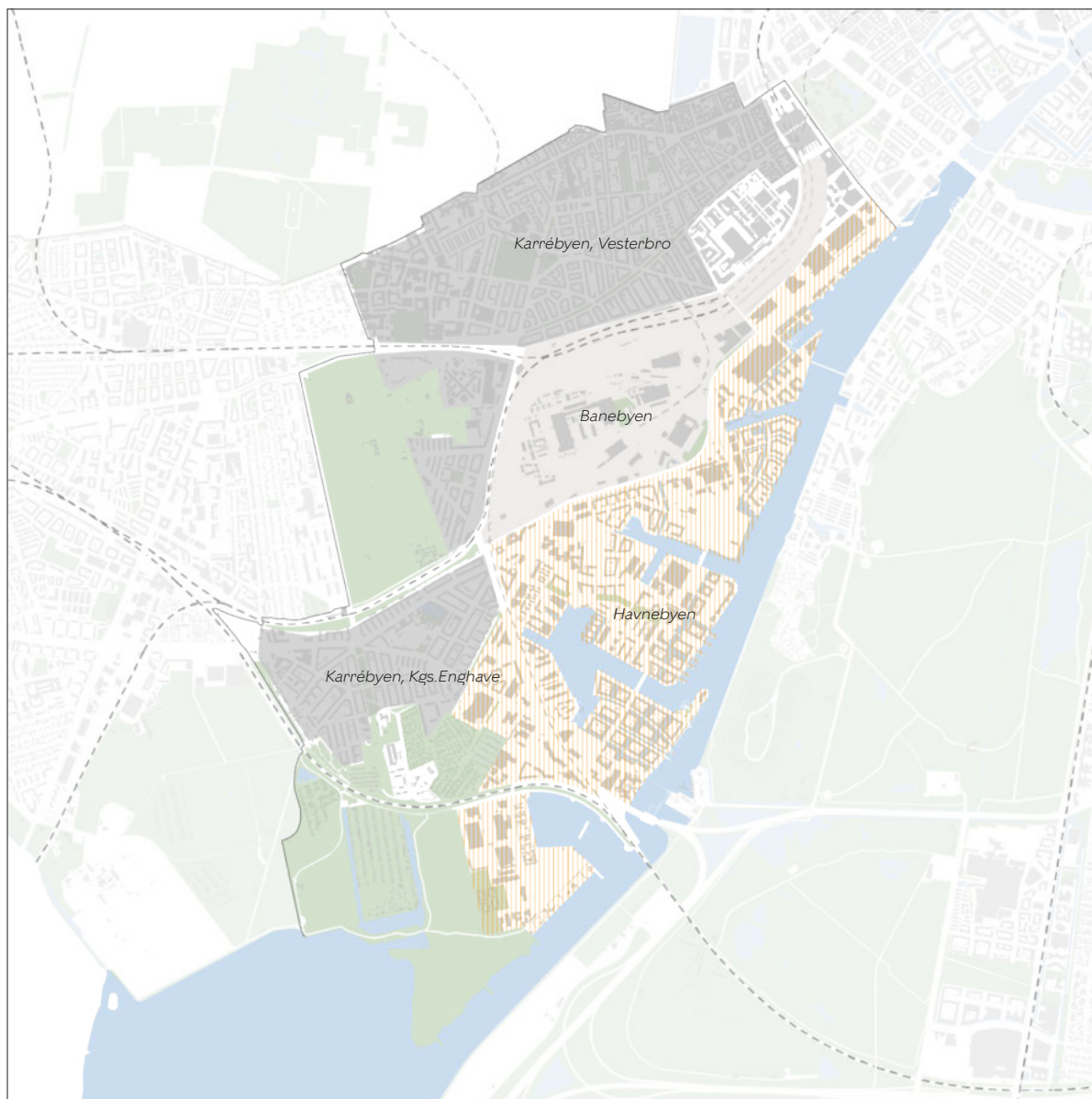
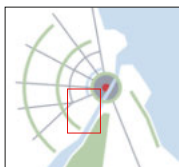
De mange ældre og nye broer i området betyder, at der skabes forbindelser og mulighed for udsyn, hvilket medvirker til at binde hele byen sammen både fysisk og visuelt. Det handler bl.a. om broen over banegraven mod Valby, Dybbølsbro, Cykelslangen ved Fisketorvet, Bryggebroen samt Sjællandsbroen. Ligeledes ved Sydhavns Station og broovergangene i Sydhavnsbebyggelsen samt overgangene over godsbanen mod Tippen og Valbyparken.



Broer, der forbinder og giver udsyn.



Kig over Kgs. Enghave med den karakterfulde landskabelige sammenhæng mellem Søndermarken, Vestre Kirkegård, parkområdet ved Karens Minde og videre mod syd til Tippen.
Luftfoto: Københavns Kommune.



Kortet viser bystrukturen. Karrébyen med gråt, banebyen med lysegråt og havnebyen med orange.

BYSTRUKTUR

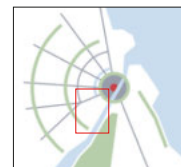
Karrébyen, banebyen, havnebyen

Bebyggelse, baneterræn og havn skaber tilsammen et markant træk, og det danner et unikt møde med byen fra syd og vest.

Vesterbros skarpe afgrænsning mod baneterrænet med en markant bebyggelsesfront og særlig markering af Dybbølsbro og overgangen til den Hvide og Brune Kødbys skaber sammen med baneterrænets og de lavtliggende bebyggelser og landskab et markant træk, der understøttes af Bavehøj bebyggelsen og den samlede bebyggelsesfront og afgrænsningen med Enghavevej mod baneterrænet.

Otto Busses Vej og hele kulturmiljøet med bebyggelse og værksteder, gamle jernbanespor og grønne træk på det lavtliggende baneareal er et særligt træk, der fortæller om banens betydning for byen.

Vasbygade og Sydhavnsgade omkranser baneterrænet mod syd, og de store trafik anlæg danner samtidig afgrænsning og barriere mod Sydhavnen, som derved primært orienterer sig mod havnens blå rum.



Større veje og centrale pladsrum

Den overordnede vejstruktur er med til at definere og afgrænse både Vesterbro og Kgs. Enghave.

Vesterbro er groet op omkring Vesterbros Torv og Vesterbrogade, som indgår i byens overordnede radiale struktur.

I takt med udbygningen af Vesterbro og etablering af Hovedbanegården, Den Brune Kødbý og senere den Hvide Kødbý, Carlsberg m.m. blev Istedgade, Sønder Boulevard, Ingerslevsgade og Ny Carlsberg vej en del af Vesterbros overordnede gadenet.

I dag er disse gader fortsat meget vigtige og centrale strukturerende byrum i sammenhæng med Vesterbros hjerte ved Enghave Park og Enghave Plads.

Vesterbrogade er en af byens vigtigste indfaldsveje og handelsgader. Istedgade er bydelens lokale strøggade og interne forbindelsesvej, mens Sønder Boulevard med Halmtovet er bydelens rekreative mødested. Enghavevej er ligesom Ingerslevgade en vigtig forbindelse og kobling til resten af byen.

Kgs. Enghave afgrænses og opdeles af byens store indfaldsveje fra syd. Strækningen Ellebjergvej - P. Knudsens Gade - Sydhavns-gade har direkte forbindelse til motorvejs-systemet. De store trafik anlæg skaber barrierer og adskiller områdets bebyggelser. Borgmester Christiansens Gade fungerede tidligere som gennemfartsvej mellem P. Knudsens Gade/Ellebjergvej og Sydhavns-gade og er nu friholdt for gennemkørende trafik. Det brede vejudlæg m.m. fortæller fortsat om gadens oprindelige status.

Herudover fungerer gadeforløbet bestående af Stubmøllevej, Mozartsvej, Mozarts Plads og Borgbjergvej som Musikbyens og Frederiksholms interne fordelingsgader. Gade-strækningen fungerer ligeledes som en samlende struktur i Kgs. Enghave.

Baner

Både tidligere, nuværende og kommende baneforløb har stor betydning for Vesterbro og Kgs. Enghave, både som samlende og som adskillende strukturer.

De er med til at fortælle historien om byens udbygning. De skaber samtidig særlige rum og forløb og er med til at tegne og forklare landskab og historie.

De underjordiske metrolinjer kobler bydelen tættere sammen med resten af byen. Herudover giver metroforpladserne bydelene nye knudepunkter og mødesteder.



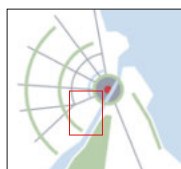
Større veje og baner.



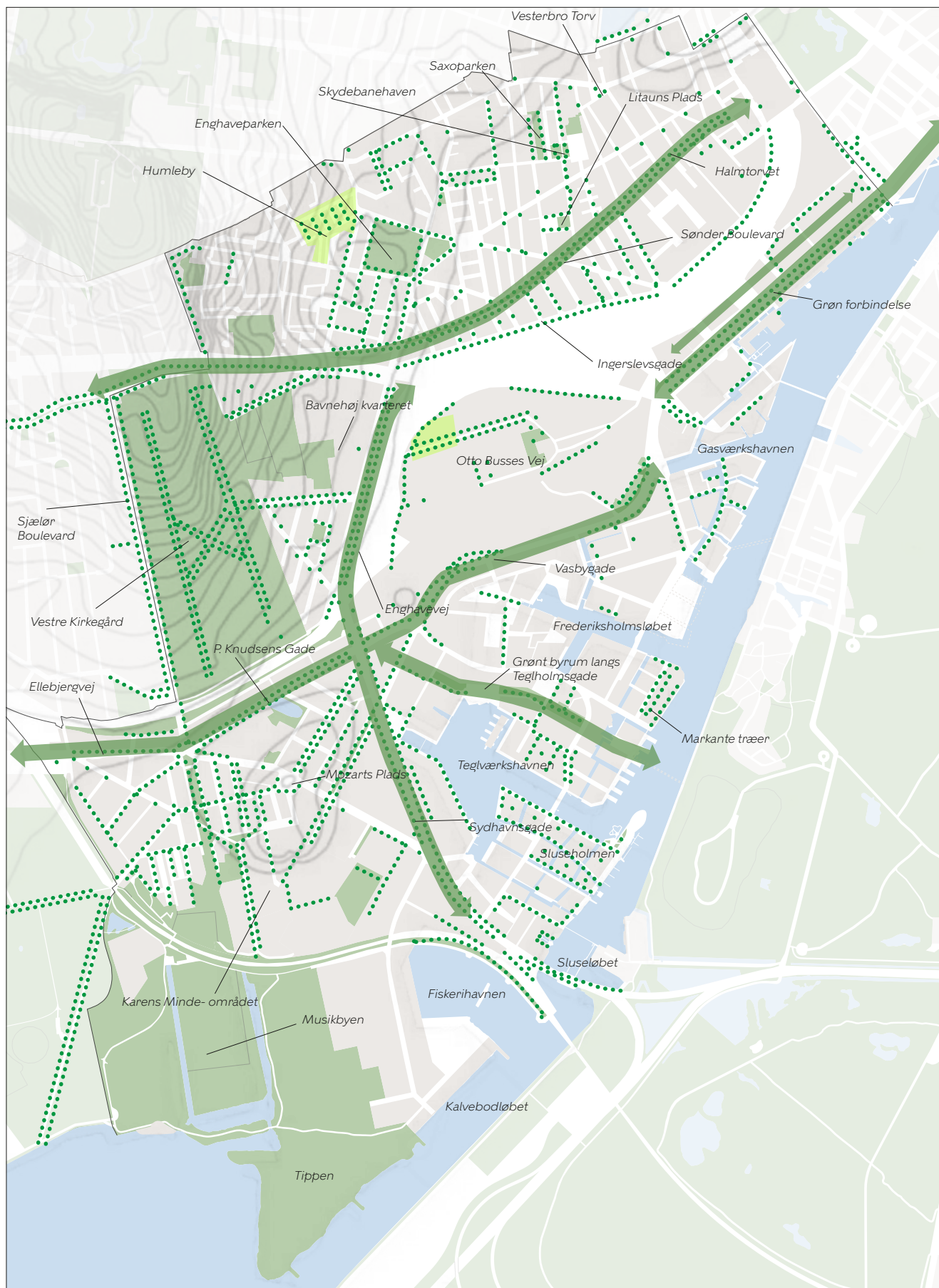
Havnebyen i forgrunden, dernæst banebyen og bagerst Vesterbros karréby.

De større veje og baneforløbene opdeler bydelene og er sammen med bebyggelsen og terrænet med til at fortælle om områdernes gradvise udbygning på opfyldt areal mod havnen.

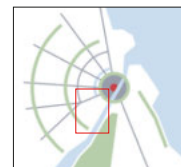
Luftfoto: By og Havn.



MØNSTRE



Kortet viser bydelens grønne mønstre, som primært består af eksisterende og kommende grønne forbindelser; blå byrum, parkområder, grønne pladser, bebyggelser, åndehuller og markante vejtræer.



GRØNNE OG BLÅ MØNSTRE

Havneløb, bassiner og kanaler

Sydhavnens blå rum er varierede, og deres form og struktur er begrundet i de tidligere havnefunktioners behov.

De danner tilsammen dels det åbne havneforløb dels et fliget mønster af bassiner, kanaler og mindre havneløb, som tilsammen udgør særlige lokale blå mønstre med hver deres karakter og historie.

Herudover er der gennem de seneste år dannet nye kanaler bl.a. i forbindelse med Sluseholmen. Deres form og udstrækning indgår som en del af den samlede fortælling om en ny blå bydel integreret i havnemiljøet og planlagt med bolig og rekreation som behov og formål.

Vesterbro

Større parker og forbindelser

Vesterbros tætte urbane karakter betyder, at byrummet og de grønne mønstre skaber en særlig kontrast, karakter og virkning. Enghave Park og Enghave Plads afgrænset af karrebebyggelse skaber et grønt og stramt mønster i byen. Ny Carlsberg Vej, som en del af mønstret, skaber en sammenhæng og forbindelse mellem karrébyen og Carlsberg.

Sønder Boulevard og Halmtorvets langstrakte byrum, som beskriver det tidligere banetracé, udgør et særligt mønster, hvor forløbet skifter karakter både op mod Vesterfælledvej og mod Halmtorvet, hvor byrummet får karakter af et pladsrum. Langs Sønder Boulevard er der kig til andre grønne mønstre eksempelvis til Ingerslevsgades markante træerække, Liva Weels Plads, anlægget ved Bevtøftgade og ved Enghavevej samt til Dybbølsghades grønne hjørner, Litauens Plads samt Skydebanegades træbeplantning.

Mindre parker, pladser, grønne gårde og åndehuller

Skydebanehaven er et mindre og særligt parkrum med den karakteristiske Skydebanemur, og der er via Mattheusgade forbindelse til Valdemarsghades nordlige del, hvor bebyggelsen er trukket tilbage og giver plads til forhaver og træer. Saxoparken er et andet eksempel på et grønt åndehul, som er anlagt i forbindelse med byfornyelsen på Vesterbro. Humlebyens bebyggelse danner sammen med dens forhaver også et særligt mønster.

Vesterbros Torv, omkring Sorte Hest, dele af Amerikavej, arealerne omkring Skt. Mathæus Kirke, Tove Ditlevsens Plads, hjørnet ved Vesterfælledvej er eksempler på små pladser, hvor bebyggelse og beplantning udgør selvstændige mønstre, og hvor de er forbundet i et fintmasket byrumsforløb med stor variation.

I yderkanten af Vesterbro finder man haveanlæg og mindre parkrum på Carlsberg, omkring Rektorparken og ved Otto Busses Vej, hvor der også er områder med uplejet natur. Endelig udgør Vesterbros mange grønne gårdum et særligt mønster og kontrast til den tætte karréby.

Kgs. Enghave

Grønne boligområder

De grønne mønstre i Kgs. Enghave er i kraft af områdets velplanlagthed knyttet til de større grønne træk samt udbygningen af de enkelte boligbebyggelser og gader. Her findes mange særlige mønstre, hvor bebyggelse og beplantning skaber en helhed. Det gælder dele af Musikbyen, Engholmen, Mozarts Plads, dele af Frederiksholm og Bavnehøj. Dele af Frederiksholm- bebyggelsen er opført med forhaver og sammenhæng til haveforeningen Frem og er opført med fælles gårdarealer.

Scandiagade danner overgangen mellem bolig- og erhvervsområdet, og dele af strækningen er i 2019 omdannet til et grønt byrum.

I Bavnehøjkvarteret opleves Bavnehøj Allé markant og er anlagt med allébeplantet midterrabat og markering af overgangen til Enghavevej. Bavnehøjkvarterets midte udgøres af skolen og brandstationen, som omkranses af træbeplantning.

Parkområder og haveforeninger

Karens Minde-området skaber med sine karakterfulde store træer og brugsarealerne omkring Karens Mindebebyggelsen et særligt mønster. Området skaber en glidende overgang mellem Sjlør Boulevard og naturområdet på Tippen, og samtidig er området en del af Musikbyens samlede grønne mønstre. Området er omdannet og skybrudshåndteret og dermed revitaliseret med fokus på at understrege den overordnede grønne sammenhæng og de særlige lokale mønstre.

Haveforeningerne omkring Musikbyen skaber til sammen et andet grønt mønster med en karakter af kolonihavebebyggelser, som har lagt sig som et lag uden om etagehusbebyggelsen.

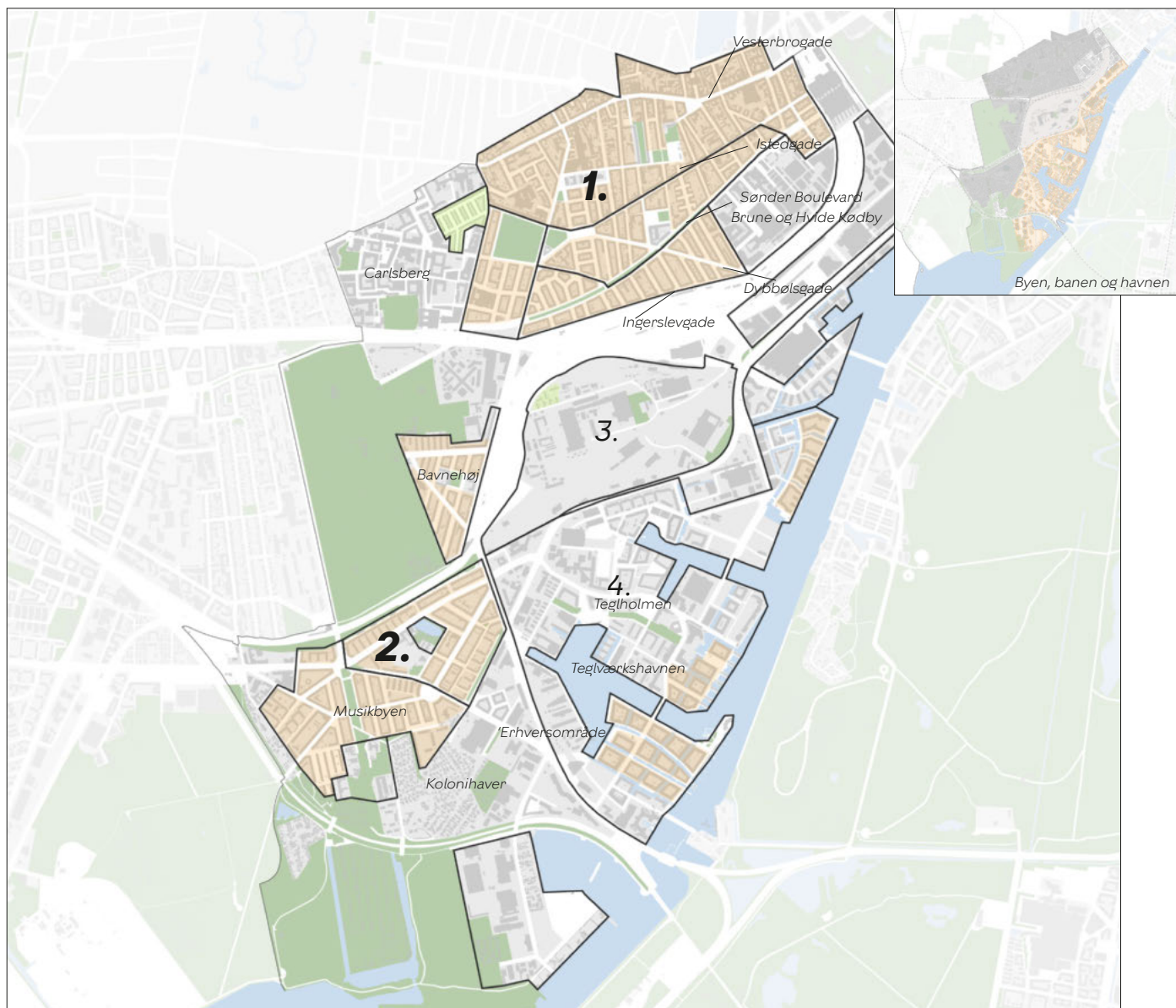
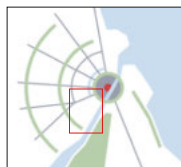
Vestre Kirkegård har en parkagtig karakter og er udbygget efter en samlet plan med en stram symmetri, regelrette gangsystemer og alléer. Kirkegården har med sin beplantning en klar afgrænsning mod de omgivende kvarterer, og er forsynet med to hovedindgange ved Vestre Kirkegårds Allé og Bavnehøj Allé.

Forbindelser

Enghavevejs beplantede midterrabat afgrænset af Bavnehøjkvarterets bebyggelsesfront mod vest, og det hævdede grønne baneareal mod øst skaber en grøn sammenhængende forbindelse mellem Vesterbro og Kgs. Enghave.

Sjlør Boulevard definerer grænsen mellem Kgs. Enghave og Valby og strækker sig helt frem til Karens Minde. Den nordlige strækning fra Vigerslev Allé til Sjlør Station har karakter af en egentlig boulevard, herefter skifter den karakter til en grøn midterrabat og slutter som et grønt parkareal frem mod Karens Minde.

Ellebjergrvej - P. Knudsens Gade store vejanlæg har små yngre træer langs vejen. Dermed kan der på sigt skabes en grøn forbindelse på tværs, selvom træernes volumen endnu ikke formår at danne rum omkring det store vejanlæg.



Kortet viser bydelens forskellige bebyggelsesmønstre. Med orange er vist karrébebyggelsen.

BEBYGGELSESMØNSTRE

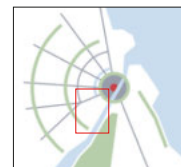
1. Vesterbros karrébebyggelse

Vesterbros forskellige karrébebyggelser afspejler udbygningen over tid, og der er derfor klar forskel på bebyggelserne nord og syd for Istedgade. Nord for Istedgade er bebyggelserne varierede i facadeudtryk og generelt opdelt i mindre facadeenheder. Syd for er karréerne generelt opført som samlede større enheder med et mere homogent udtryk.

Den sydlige del af Vesterbrogade mellem Viktoriagade og Valdemarsgade blev først udbygget. De private bygherrer tog udgangspunkt i byen bag voldenes karre- og etagebebyggelser og brugte dem som model for udbygningen. Langs med de gamle ejendomsskel opstod den ene karrebebyggelse efter den anden. Først kun med forhuse ud mod gaden. Senere blev karrererne fyldt ud med baghuse grundet den store tilvandring fra landet under industrialiseringen. Senere blev karréerne i området mellem Sønder Boulevard og Ingerslevgade opført af en privat bygherre.

Her blev der gjort mere ud af detaljerne og karréerne blev anlagt med grønne gårdrum. På samme tidspunkt opførte Københavns Kommune karréer efter en samlet bebyggelsesplan med små pladser og enkeltstående træer i området mellem Enghavevej og Sønder Boulevard. I 1927 påbegyndte Københavns Kommune byggeriet mellem Vesterfælledvej og Enghavevej som en stram og bymæssig karrébebyggelse, som også indeholdt Enghave Park.

Den gradvise udbygning af Vesterbros karréer i lange smalle matrikler fra Vesterbrogade mod syd giver et særligt mønster med mange, lange næsten lige gader, der møder bydelens gennemgående øst-vestvendte veje; Istedgade, Sønder Boulevard og Ingerslevgade, og som gennemskæres af den diagonale Dybbølsgade og Ny Carlsbergvej, som derved sammen med den centrale Enghave Park og Enghave Plads skaber særlige rum i krydsningspunkterne.



Brud med karrémønstret

I periferien af Vesterbro ligger en række bebyggelser, som bryder med karrémønstret.

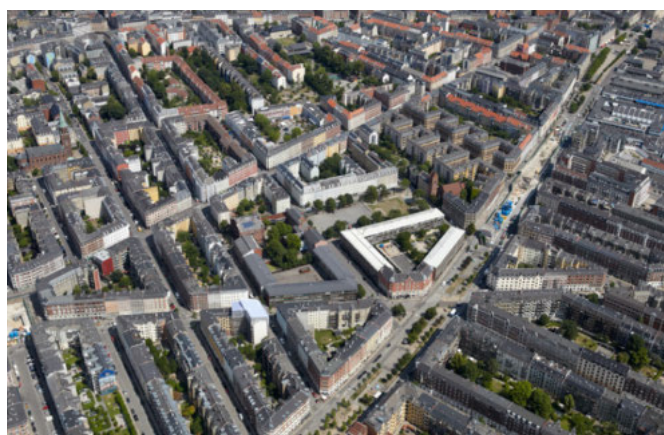
Carlsberg området på skråningen mod Valby udgør et ca. 33 ha. stort område, som gennem de seneste 15 år har været under omdannelse til et nyt bykvarter, og hvor mange af de oprindelige byggerier er bevaret og transformeret til ny anvendelse.

Vestre Fængsel i en stram og aksefast form er en anden type af Vesterbros institutions byggerier fra 1895.

Den Brune Kødbø og Hvide Kødbø er begge opført til at rumme byens slagtetorv. Nu er kødbøerne indrettet til kultur, restauranter, barer, uddannelsesstilbud m.m. Enkelte andre mønstre bryder med karréens dominans, herunder bl.a. Humlebys rækkehuse og Skydebanekarréen med Skydebanehaven omsluttet af bebyggelse og det takkede bebyggelsesmønster mod Sønder Boulevard.



Kig over Musikbyen med Karens Minde og de grønne områder i forgrunden. I baggrunden skimtes Haveforeningen Frem, der danner en helt særlig enklave og bryder med den øvrige bystruktur. Luftfoto: Københavns Kommune.



Vesterbros tætte karréby med lange gadeforløb mellem Vesterbrogade og Sønder Boulevard. De mange fælles grønne gårdanlæg og lokale grønne byrum ses som tydelige kontrast til den tætte bebyggelse. Skydebanehaven ses midt og til højre i billedet. Luftfoto: Københavns Kommune.

2. Kgs. Enghaves boligby

Kongens Enghave har en klar og enkel karréstruktur bestående af 4 homogene kvarterer: Musikbyen, Frederiksholm, Bavnehøj og Teglholmskvarteret. Det er alle velplanlagte boligkvarterer med skoler, kirker, butikker og institutioner. Udbygningen af Kongens Enghave startede med Frederiksholm og bebyggelserne langs P. Knudsens Gade. De blev opført af Arbejdernes Kooperative Boligforening, der også stiftede haveforeningen Frem. Herefter fulgte udbygningen af Bavnehøjkvarteret og senere Musikbyen, som blev realiseret af både private bygherrer og sociale boligselskaber. Samtidig med udbygningen af boligområderne blev der etableret et stort antal haveforeninger, og i samme periode flyttede industrivirksomhederne ind langs havneområdet.

Bavnehøj kvarteret er placeret op ad Valby bakkes skråningen, afgrænset af Vestre Kirkegård og organiseret omkring Tranehavevej og Bavnehøj Allé. Områdets ældste vej, Enghavevej, skaber sammen med en homogen bebyggelse et veldefineret og karakteristisk bebyggelsesmiljø.

Frederiksholm og Musikbyen forbindes via Mozarts Plads og bydelens indkøbsstrøg langs Mozartsvej og Borgbjergsvej. Frederiksholmkvarteret kaldes også 'Den røde By', med både tage og facader i røde tegl. Bebyggelsen mellem Borgbjergvej og P. Knudsens Gade består primært af 2½ etages byggeri og mellem Borgbjergvej og Scandiagade af blandet karré- og stokbebyggelse i 5 etager.

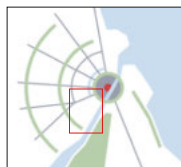
Musikbyen er præget af funktionalistisk byggestil typisk med forhaven og forarealer. Sjælør Boulevard er sammen med Karens Minde bebyggelsen et strukturerende element, som også formidler overgangen mellem bebyggelsesmønstrene. Karens Minde-området skaber med sin parkkarakter en glidende overgang mellem Sjælør Boulevard og naturområdet på Tippen og indgår samtidig som en del af Musikbyens bebyggelsesmønster.

Erhvervsområdet

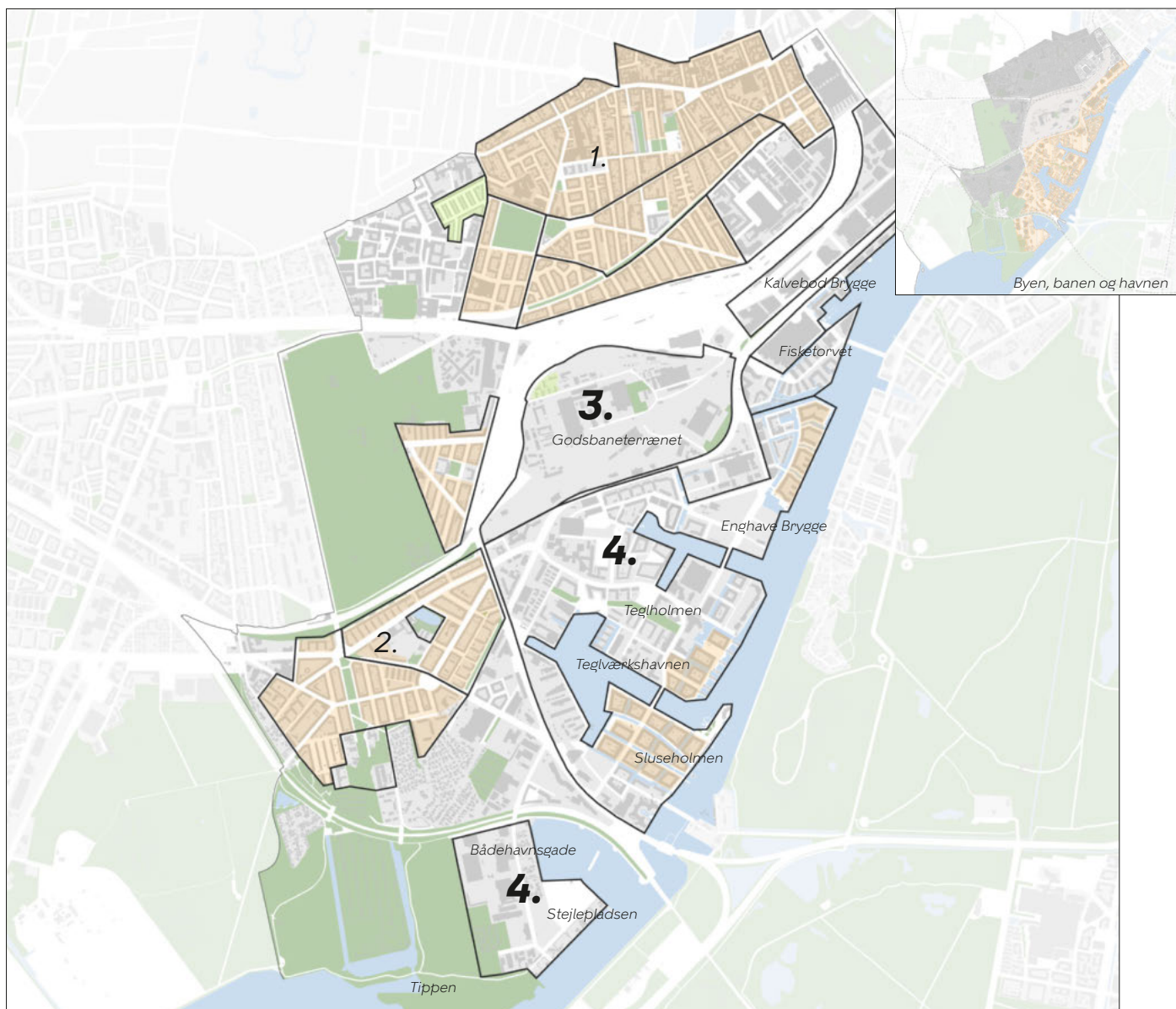
Scandiagade og Borgmester Christiansensgade formidler og danner overgang til erhvervsområdet. Et erhvervsområde, som tidligere strakte sig over hele Sydhavnsområdet og som bl.a. husede den gamle Ford fabrik fra 1920'erne, C.W. Obel, Kabelfabrikken (KTAS) og en del af Burmeister & Wain. Sjællandsbroen blev anlagt i 1958 for at aflaste Knippelsbro og Langebro. De gamle rester af erhvervsområdet huser i dag dele af Københavns Universitet og enkelte virksomheder, og området er under omdannelse.

Havebyen (kolonihaverne)

Store dele af Musikbyen er omgivet af tidligere og eksisterende kolonihavebebyggelse og nyttehaver, som danner overgang mellem boligområdet, Valby Parken og Tippen. Der er stor forskel på havernes karakter. Omkring Musikbyen findes der miljøer med rene nyttehaver og tæt bebyggede helårsområder. Haveforeningen Frem ligger centralt i bydelen ved P. Knudsens Gade. Haveforeningen blev dannet i 1913 af beboerne i AKB bebyggelsen og ligger placeret rundt om Kirkesøen, en tidligere kalkgrav og skaber et enestående miljø.



MØNSTRE



Kortet viser bydelens forskellige bebyggelsesmønstre. Med orange er vist karrébebyggelser.

BEBYGGELSESMØNSTRE

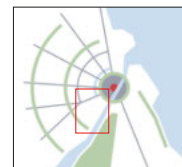
3.+ 4. Banearealer og Havnebyen

Byudviklingen af Sydhavnen startede omkring Sluseholmen, Teglnholmen og langs Enghave Brygge. I de seneste år er boligbyggeriet mm. i Teglværkshavnen og områderne omkring samt udvikling af baneterrænet mellem Bernstorffsgade og Dybbølsbro begyndt, og flere dele er afsluttet.

Udvikling af området omkring Bådehavnsgade, Tippen og Stejlepladsen samt byudvikling af Jernbanebyen på Godsbaneterrænet er de seneste udviklings- og transformeringsprojekter, der er igangsat. Her lægges vægt på at værne om og styrke den lokale identitet samtidig med at områderne udvikles med nye boliger, erhverv og kommunale institutioner mm. Desuden lægges vægt på at binde områderne bedre sammen på tværs og til resten af bydelen.

DSB's godsbanearreal - Jernbanebyen

Godsbaneterrænet ligger som et næsten isoleret område mellem Vesterbro og havnen. Området afgrænses og formes af de to bueslagsformede træk: baneterrænet mod nord og Vasbygade mod syd. Internt er det yderligere opdelt i nord og syd af CMC's tværgående arealer. Bygningsmæssigt er arealet domineret af Centralværkstederne, Metroselskabets kontrol- og vedligeholdelsescenter og 'Den Gule By' omkring Otto Busses Vej, som udgør et særligt bymiljø. Centralt i området er bebyggelsen forbundet af jernbanespor, der tidligere har transporteret lokomotiver og togvogne. Det er disse spor og anlæg og deres sammenhæng med bygningsfunktionerne og den tilknyttede bebyggelse, der skaber den overordnede fortælling. Desuden er landskabets grønne træk dominerende, og der er områder med træer, park og uglejet natur.



Kig over Godsbanearealet med centralværkstederne og Den Gule By langs Otto Busses Vej. Området deles af metroselskabets klargøringscenter. I forgrunden ses H.C. Ørstedværket. Luftfoto: Københavns Kommune.



Kig over Stejlepladsen og Bådehavnsvej med naturområdet Tippen som grænse til venstre og Fiskerihavnen til højre afgrænset af banen. Luftfoto: Københavns Kommune.

Stejlepladsen og Bådehavnsvej

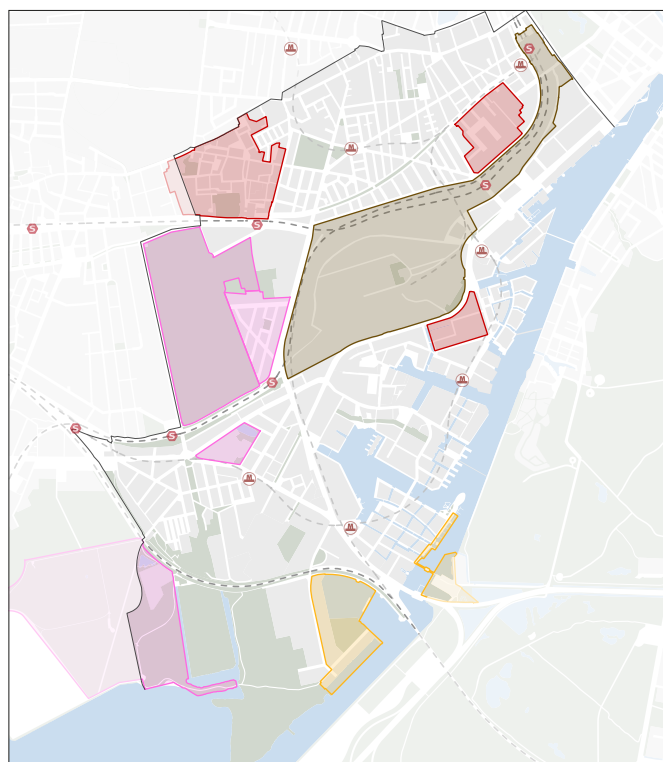
Fra 1945 og frem til begyndelsen af 1970'erne opstod Tippen ved 'aftipning' af byggeaffald, overskudsjord m.v. fra anlægsarbejder i København. Stejlepladsen er ligeledes opfyldt areal fra denne periode. Området omkring Bådehavnsvej er meget sammensat og præges langs den vestlige side af Bådehavnsvej, af erhvervsbebyggelse og langs den østlige side af Bådehavnsvej, af Fiskerihavnens maritime miljø med lave småhuse og individuelle og varierede boligbebyggelser. Stejlepladsen ligger som et åbent fladt naturområde mellem Bådehavnsvej, Fiskerihavnens lave bebyggelse og vandet. Naturen er ligesom bebyggelsen selvgroet og lav.

Området omkring Fisketorvet og langs Enghave Brygge.

Der planlægges en udvidelse af centerbebyggelsen bl.a. med blandet erhverv og omdannelse af Fisketorvets adgang mod den kommende metrostation mm. H.C. Ørstedværket vil fortsat dominere i området og være et samlende element, som binder gammelt og nyt sammen. På sigt arbejdes for at etablere et nyt større parkområde i forbindelse med værket.

Teglværkshavnen har været under omdannelse siden starten af 1990'erne først med udbygning af nye erhvervsdomiciler og uddannelsesinstitutioner. Efterfølgende blev udarbejdet en samlet helhedsplan for hele området i 1999, hvor opførelse af Sluseholmen var første skridt. I området opføres blandede bykvarterer, metrostationer mm. Områdets bebyggelse domineres af karrébebyggelse, som er orienteret mod havnen og nye kanalmiljøer. Den øvrige bebyggelse opføres som elementer placeret ved indfaldsvejen Vasbygade og Kalvebod Brygge. Havnefronten anlægges med promenader, husbåde og bevaring af eksisterende bådklubber o. lign. Der er et hovedstrøg gennem kvarteret med fælles funktioner med koblingspunkter primært via nye stiforbindelser til den eksisterende by og de øvrige byomdannelse i området. Hovedforbindelsen er den planlagte og delvist gennemførte grønne kile mellem Sydhavn Station og havneløbet.

Langs Kalvebod Brygge planlægges for et bynært erhvervsområde, hvor bl.a. Ikea og Kaktustårnene er opført mod Dybbølsbro. Den nye bebyggelse strækker sig langs vestsiden af Kalvebod Brygges vejforløb frem til Otto Busses Vej og bygges sammen med Dybbølsbro. Bebyggelsens hovedgreb er et hævet landskabeligt strøg med et gennemgående stiforløb, som er planlagt frem til Sydhavn Station.



Kulturmiljøer, Københavns Kommuneplan 2024. En stor del af bydelens særlige bebyggelser, byudviklingsarealer og Vestre Kirkegård indgår i Københavns Kommunes kulturmiljøer. Brun: København som hovedstad, Gul: København som havneby, Rød: Produktionens København og Lilla: Københavnernes velfærd. Der er udpeget bevaringsværdier for bebyggelse og landskab.

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.