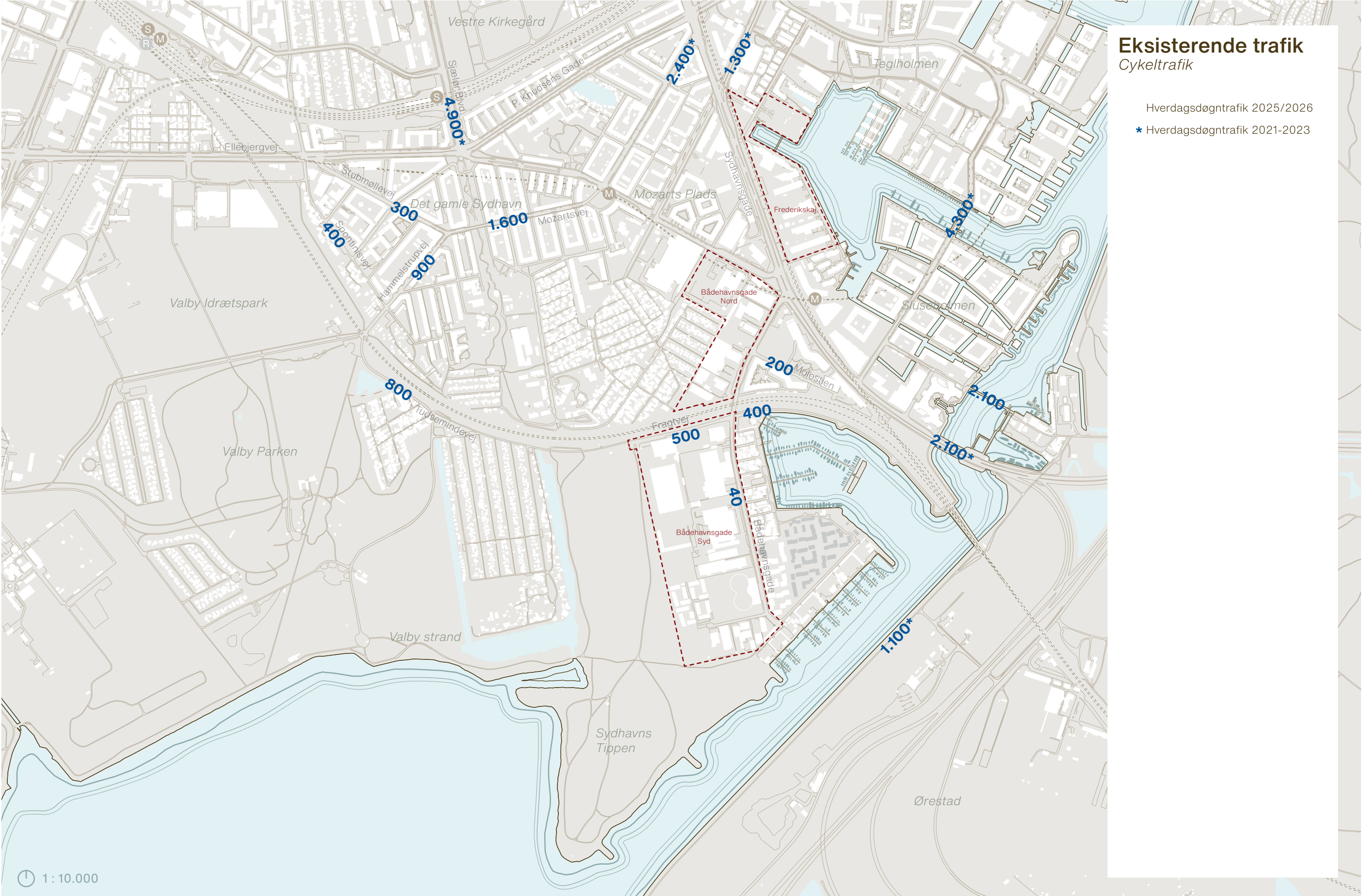




Krydstællinger

MOTORKØRETØJER

Krydstællingerne viser hvordan trafikmønstret i krydset ved Sydhavnsgade/Bådehavnsgade varierer mellem morgen og eftermiddag. De angiver tidsrummet for spidstimen, som omfatter morgenens trafik fra kl. 7:15 til 8:15 og eftermiddagens fra kl. 15:45 til 16:45.

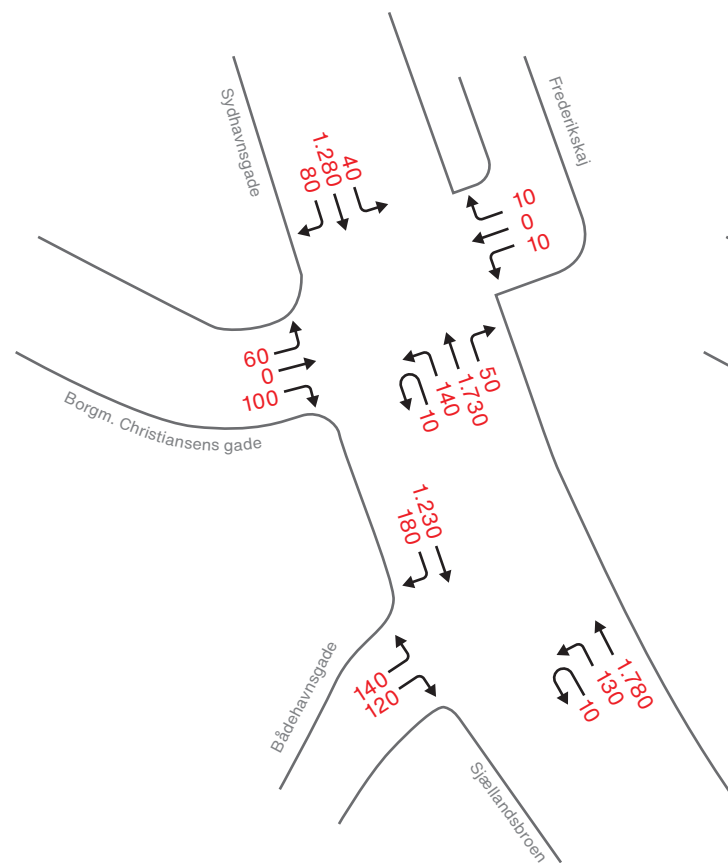
Det er væsentligt at understrege, at tallene udelukkende repræsenterer afviklet trafik. I mange tilfælde er der imidlertid betydelig kødannelse, som ikke medregnes i de umiddelbare tællinger, da den opstår, før trafikken kan afvikles, og derfor tælles med i efterfølgende perioder. Dette betyder, at vi ikke kan danne os et fuldstændigt billede af de faktiske peaks, der skaber køer. Kombinationen af tællinger og observationer af kødannelse er derfor afgørende for at opnå et klart overblik over trafikforholdene i spidstimerne.

Det fremgår desuden, at trafikmængderne i den ene krydstælling ikke helt matcher det nærliggende kryds, idet trafik ud af krydset her skal være det samme som trafikken ind i næste kryds. Dette skyldes de usikkerheder, der er med trafiktællinger. Forskellene er ubetydelige i forhold til konklusioner om trafikken.

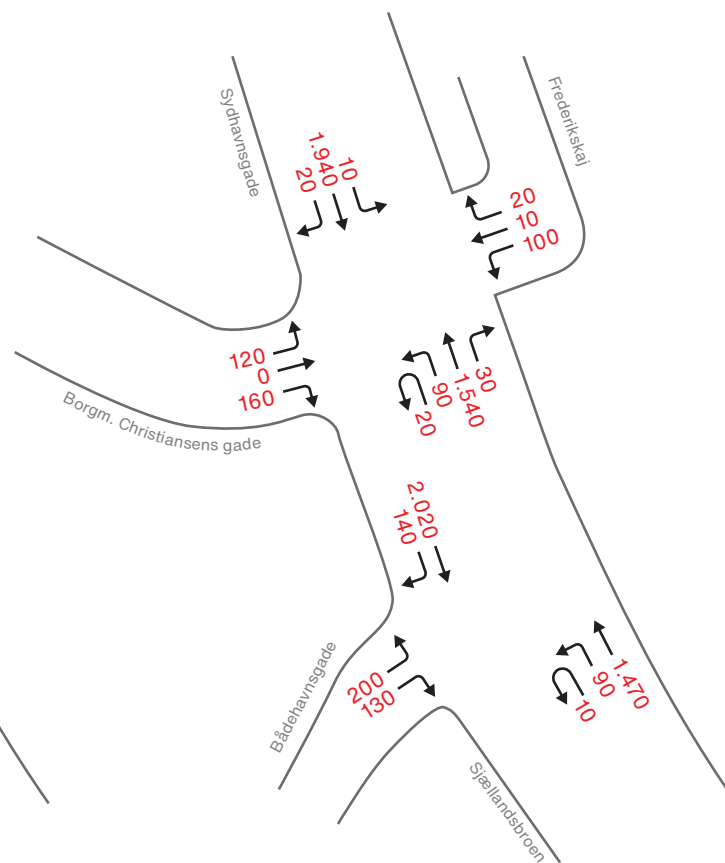
CYKLER

Krydset Sydhavnsgade/Bådehavnsgade er væsentligt at vurdere, fordi det er udfordret i afviklingen fra Bådehavnsgade mod nord, og særligt i østgående retning. En forklaring ligger i antallet af gående og cyklende på tværs af Sjællandsbroen/Sydhavnsgade, hvor der i krydset er cirka 300 cyklende og gående i spidstimerne. Dette giver udfordring for særligt de højresvingene biler, som må vente på fri passage til at foretage højre sving.

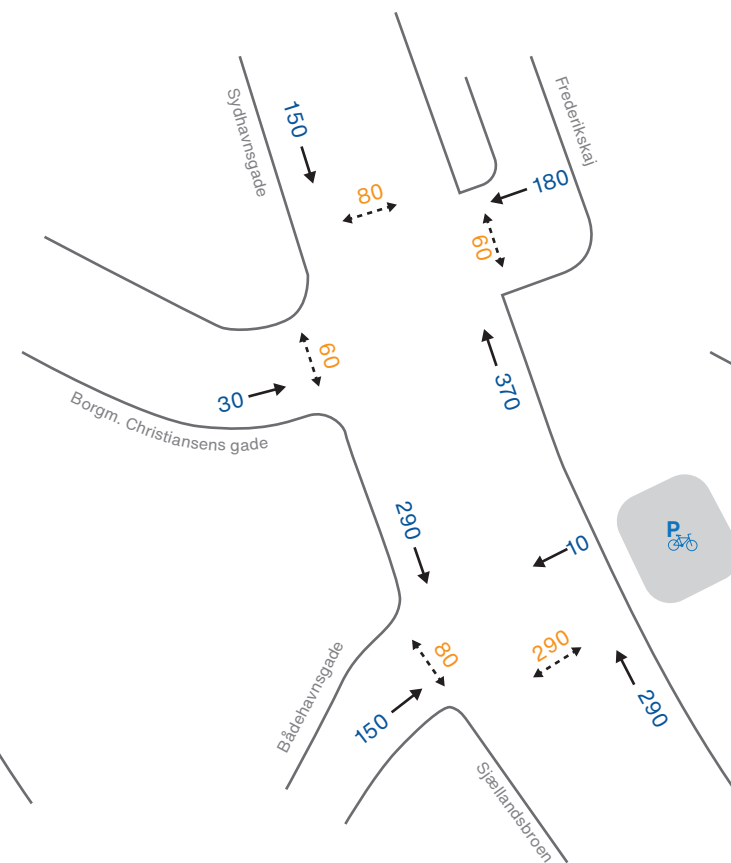
Morgenspidstide 7:15-8:15
Motorkøretøjer



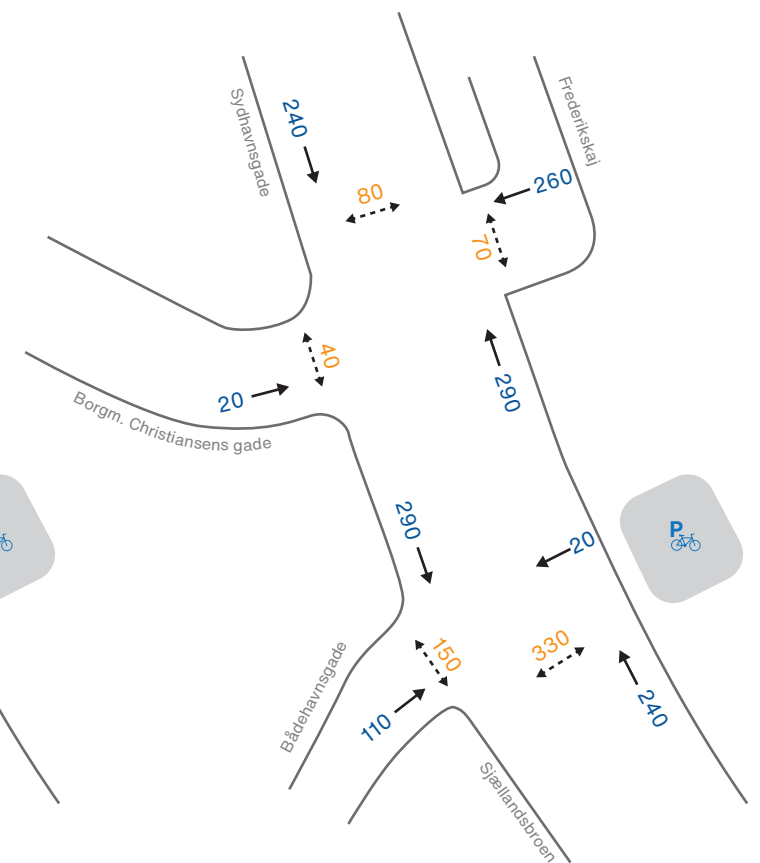
Eftermiddagsspidstide 15:45-16:45
Motorkøretøjer



Morgenspidstide 7:15-8:15
Cykler
Fodgængere



Eftermiddagsspidstide 15:45-16:45
Cykler
Fodgængere



Trafikstøj
Vej og jernbanestøj

Trafikstøj forventes at få stor betydning for udviklingsmulighederne i området. For boliger gælder en grænse på 58 dB ved facaden, og 55 dB i gårdrum, hvilket især kan udfordre området af støj fra Sydhavnsgade og Sjællandsbroen. Derudover bidrager jernbanen med støj, hvor grænsen er højere (64 dB).

Den samlede trafikbelastning – både eksisterende og fremtidig – påvirker placering og udformning af nye boliger. Samtidig vil nye vejforbindelser kunne medføre øget støj for eksisterende boliger og udløse krav efter miljø- og planlovgivning.

Som udgangspunkt må trafikstøjniveauet ved vejudvidelser ikke forværres væsentligt (typisk svarende til en maksimal stigning over 3 dB). Kan dette ikke overholdes, kan der arbejdes med afværgetiltag, som støjskærme og facadeisolering. I yderste tilfælde kan ekspropriation blive nødvendigt.

Kolonihaver skal i denne sammenhæng ofte behandles som boliger og er omfattet af samme trafikstøjkrav.



COWI RAPPORT: STØJKRAV BOLIGER

Tabel 1 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejstøj.

Områdetype	Grænseværdi, L _{den}
Boligområde, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB

Tabel 2 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for jernbanestøj.

Områdetype	Grænseværdi, L _{den}
Boligområde, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	64 dB
Hoteller, kontorer mv.	69 dB

Tabel 3 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for ekstern støj fra virksomheder.

Område	Mandag-fredag kl. 07-18 Lørdag kl. 07-14	Mandag-fredag kl. 18-22 Lørdag kl. 14-22 Søn- og helligdag Kl. 07-22	Alle dage kl. 22-07
Blandet bolig- og erhverv/centerområde	55	45	40

COWI RAPPORT: BYOMDANNELSESOMRÅDE

Området er udlagt som et såkaldt byomdannelsesområde i henhold til rækkebestemmelsen beskrevet i Københavns Kommunes Kommuneplan.

Hvis et område er fastlagt til et "byomdannelsesområde" i kommuneplanen, er det muligt i medfør af planlovens § 15 a, stk. 2, i en lokalplan at udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når det sikres at støjbelastningen fra virksomheder i området er bragt til ophør i løbet af en 8-årig periode fra offentliggørelse af den endeligt vedtagne lokalplan.

Byomdannelsesområder fastlægges i kommuneplanen, og skal afgrænses således, at det kun omfatter et område, hvor anvendelsen til miljøbelastende erhvervsformål, havneformål eller lignende aktiviteter i den langt overvejende del af området er ophørt eller under afvikling.

Det er op til den enkelte kommune at vurdere, om der er så få miljøbelastende virksomheder tilbage i et område, at det kan udlægges som et byomdannelsesområde.

Når der ønskes tilvejebragt en lokalplan for området eller en del heraf, skal kommunen ifm. den detaljerede planlægning for anvendelsen og bebyggelsen af lokalplanområdet tage stilling til, om og hvordan støjproblemerne omkring de tilbageværende virksomheder kan løses.

Såfremt en virksomhed ikke vil kunne støjdæmpes tilstrækkeligt, vil det som udgangspunkt forhindre udlæg til støjfølsom anvendelse, medmindre kommunen er indstillet på at fjerne virksomheden om fornødent ved ekspropriation, eller kommunen på anden vis kan løse støjproblemerne.

Hvordan støjen håndteres i overgangsperioden, er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/2003 "Ekstern støj i byomdannelsesområder". Miljøstyrelsen anbefaler at de vejledende grænseværdier lempes med 5 dB i overgangspe-rioden.

COWI RAPPORT: TRANSFORMATIONSSOMRÅDE

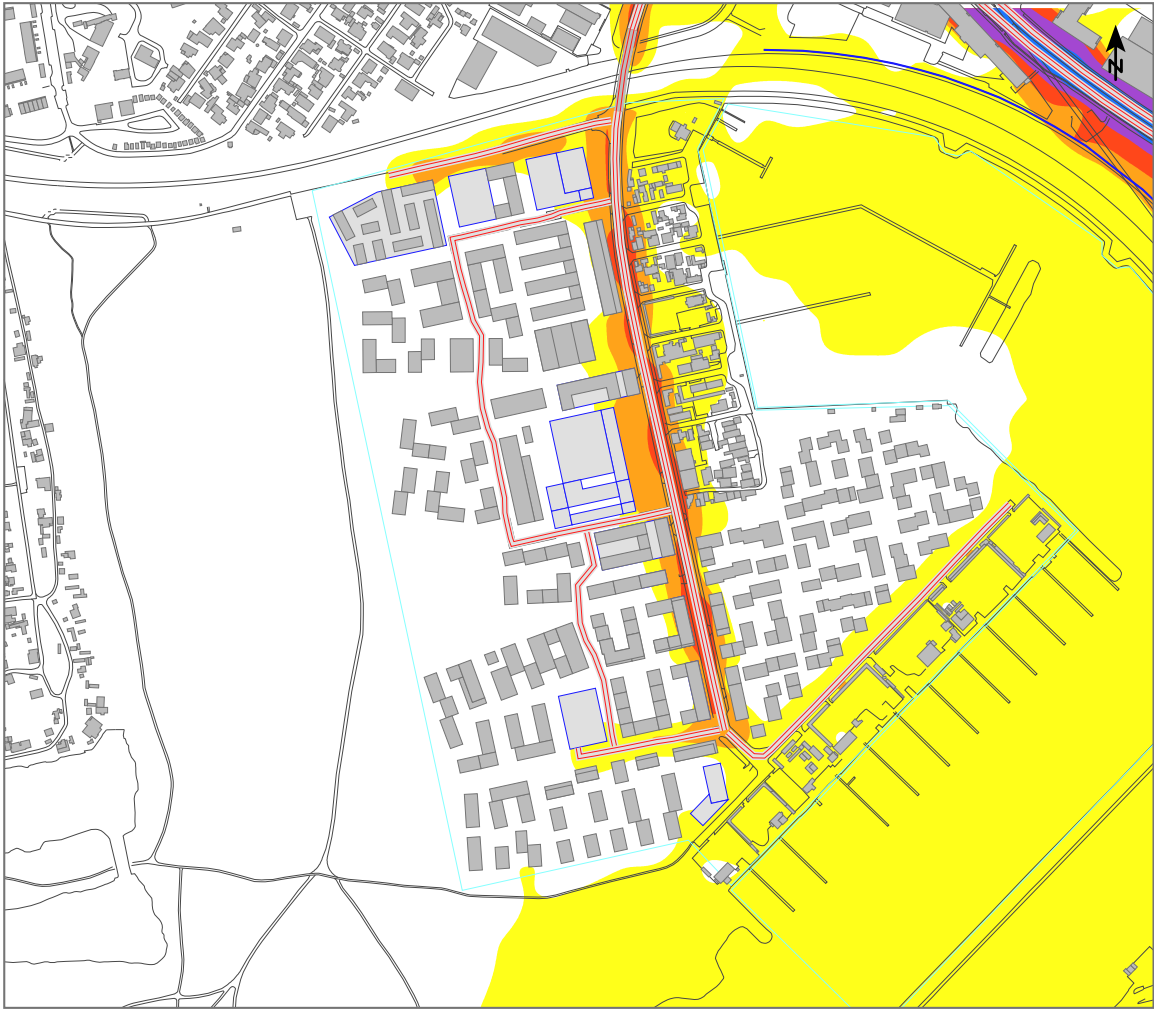
Kommunen har under opfyldelse af en række betingelser mulighed for i kom-muneplanen at udpege transformationsområder indenfor et konsekvensom-råde omkring et udpeget erhvervsområde, hvor planlægning for nye boliger på centralt beliggende varigt støjbelastede arealer kan finde sted, og hvor der kan tillades en permanent overskridelse på op til 5 dB af de vejledende støj-grænseværdier på facaden af de nye boliger og udvalgte udendørs opholds-arealer (f.eks. altaner), der vender mod produktionsvirksomheden.

Der kan som udgangspunkt udpeges op til 2 transformationsområder i hver

kommuneplanperiode. Lokalplaner kan tilvejebringes i et transformationsom-råde, hvis følgende betingelser overholdes:

- 1 arealet er beliggende i første række mod produktionsvirksomhederne,
- 2 støjen på arealet ikke overskrider grænseværdier for støj med mere end 5 dB på de facader og udendørs opholdsarealer, der vender ud mod virksom-heden,
- 3 lokalplanen fastsætter krav om isolering mod støj, der sikrer, at grænse-værdier for støj indendørs med åbne vinduer er overholdt,
- 4 der i umiddelbar tilknytning til boligbebyggelsen er adgang til udendørs opholdsarealer, hvor grænseværdier for støj er overholdt, og
- 5 grænseværdier for støj kan overholdes for bagvedliggende boliger og udendørs opholdsarealer i tilknytning hertil.

Kommunen skal derudover være opmærksom på, at det skal tinglyses på de enkelte boliger i første række, at grænseværdier for virksomhedsstøj kan være overskredet med op til 5 dB.



COWI



COWI

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Virksomhedsstøj

Støjudbredelse fra virksomhederne i lokalområdet ved Bådehavns­gade

Der er kortlagt den forventede støjpåvirkninger ved udvikling af boligområde ved Bådehavns­gade, baseret på eksisterende virksomheder. Overordnet viser analysen, at flere støj­kilder kan overholde gældende grænseværdier, mens enkelte giver overskridelser afhængigt af drift og indretning.

For lokale virksomheder varierer påvirkningen: flere virksomheder forventes at overholde grænseværdier (fx værksteder og dagaktiviteter), mens bl.a. nat-aktiviteter hos STARK og ejendomsdrift kan give mindre overskridelser (ca. 0–5 dB). Samlet identificeres flere konkrete støj­kilder med potentielle konflikter i forhold til boligformål.

Der er udført overslagsberegninger af støjudbredelsen i området fra følgende virksomheder:

- Københavns Flugtskytteklub (KFK)
- Københavns Skyttecenter (KSC)
- RGS Nordic
- STARK City 24-7
- Endomsselskabet Bådehavns­gade ApS (Bådehavns­gade 48)
- Sydhavn Genbrugsstation
- Bildemontering København A/S
- Damgaard-Jensen A/S (Speditørvej 9)
- Sydhavnens Jern Skrot (Speditørvej 11)

GADE OG MORTENSEN AKUSTISK RAPPORT

Der beregnes overskridelse af støjgrænserne på fremtidige etageboliger på Stejlepladsen fra følgende virksomheder i området:

Virksomhed	Overskridelse periode	Størrelsesorden forventet overskridelse
Københavns Skyttecenter	-	3 dB
RGS Nordic	dag	5-10 dB
STARK 24-7	nat	0-5 dB
Ejendomsselskabet Bådehavns­gade ApS	nat	0-5 dB
Sydhavn Genbrugsstation*	dag	0-5 dB
	aften, lørdag eftermiddag og søn- og helligdage	5-10 dB

**det forudsættes, at der ikke forekommer støjende aktiviteter før kl. 07.00*

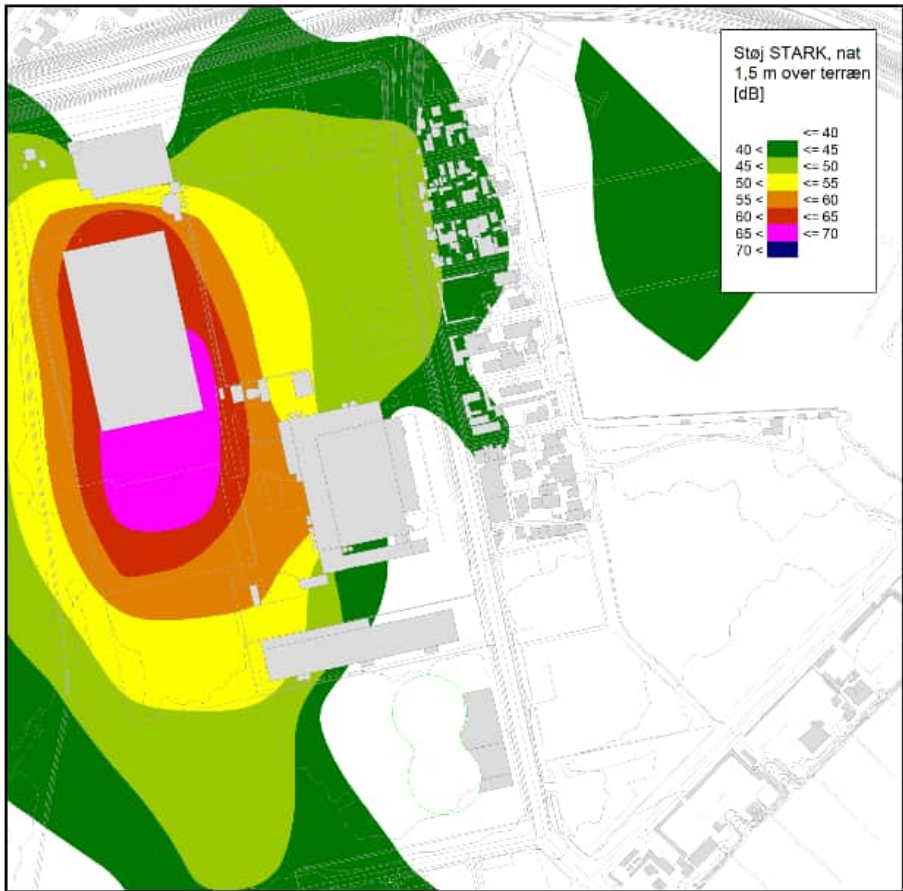
I tillæg til vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder, åbnes der op for muligheden at etablere støjisolererede boliger i eksisterende støjbelastede byområder, selvom gældende støjgrænser fra virksomheder i området ikke kan opfyldes ved boligerne.

Det skal her vha. støjafskærmning sikres, at boligernes udendørs opholdsarealer støjbeskyttes, samtidig med at støjen indendørs i beboel-sesrum med åbne vinduer begrænses.

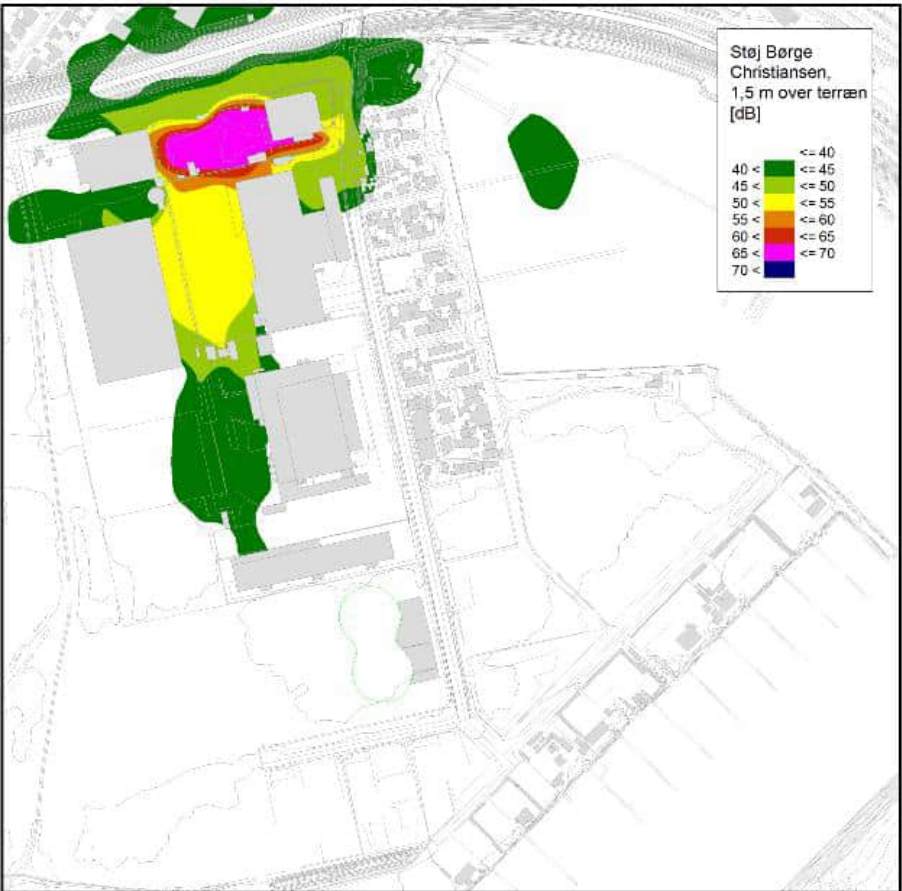
Dog gælder denne mulighed iflg. Miljøstyrelsen kun for eksisterende boligområder, og ikke ved ændret arealanvendelse.

Der er dog eksempler på, at denne undtagelsesregel alligevel er taget i brug i anden sammenhæng – eksempelvis ved håndtering af trafikstøj i nye støjbelastede områder.

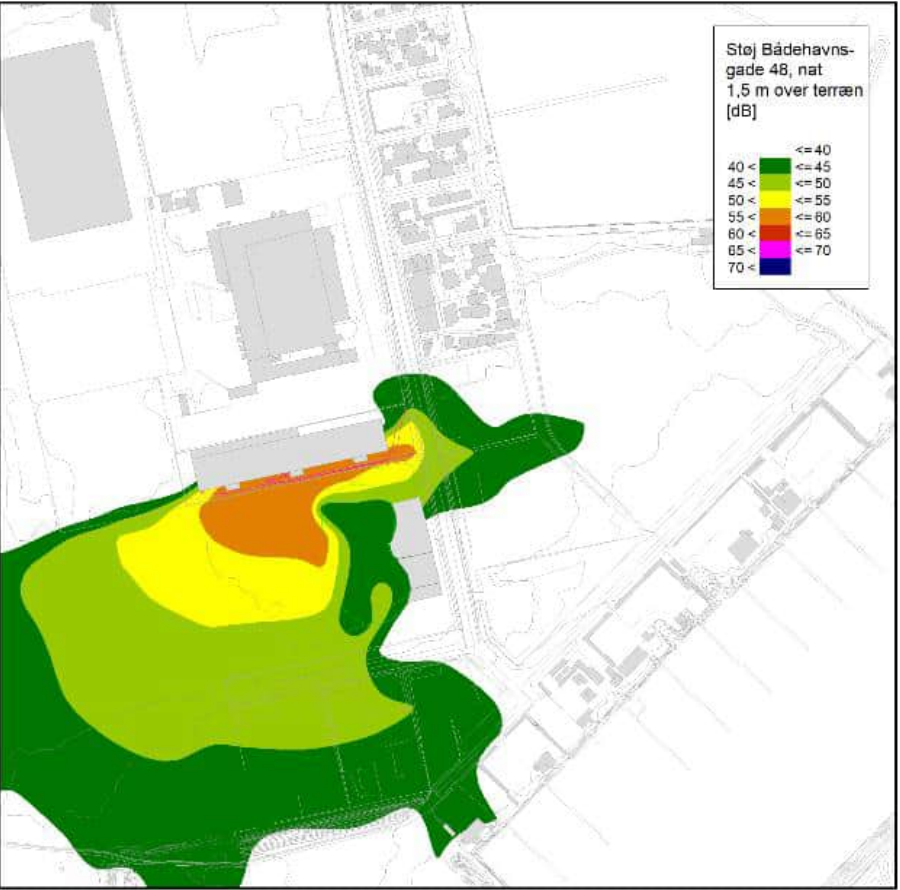
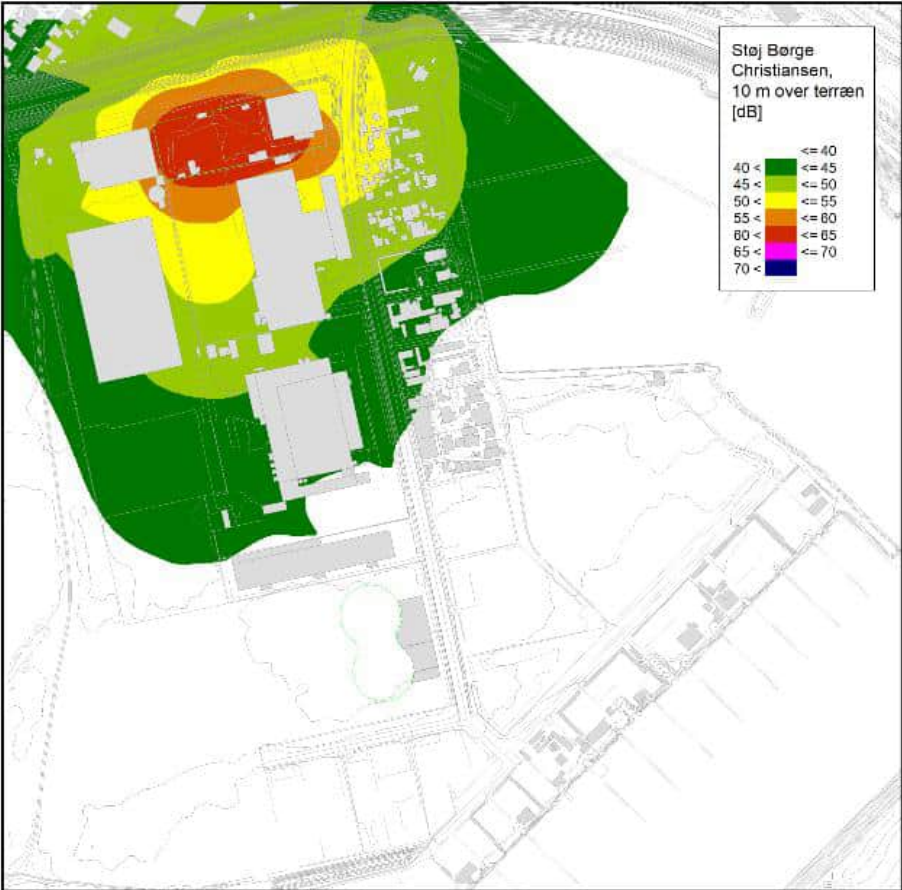
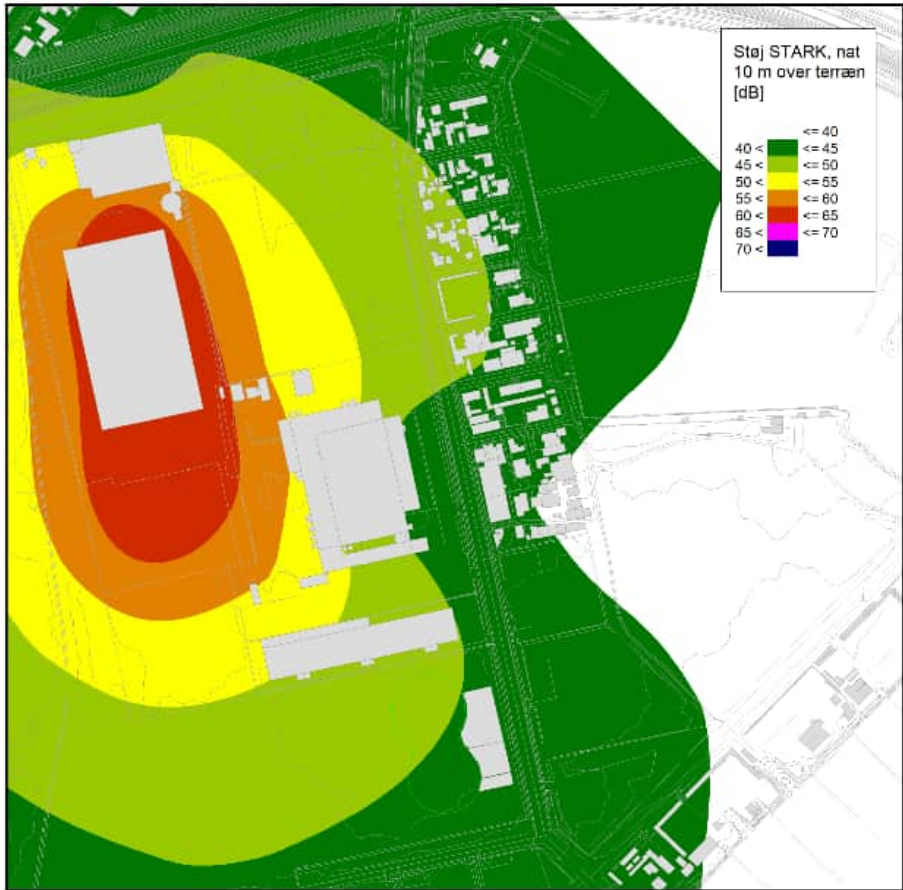
STARK CITY 24/7



BØRGE KRISTIANSEN & SØN A/S



EJENDOMSSKABET BÅDEHAVNSGADE APS



vandhåndtering

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Vandhåndtering

Vandoplande og strømningsveje

Stormflodssikring

Grundvandsstand

Ledninger i terræn

Sydhavnen i København er karakteriseret ved sin nære relation til vandet. Bydelens topografi, placering ved havnen, nærhed til fredede naturområder samt tætte infrastrukturelle netværk skaber komplekse hydrologiske forhold.

Stormflodssikring

Kortet over sikring mod havvandsstigning viser at de kystnære områder generelt er lavtliggende, og udviklingsområderne skal hæves en smule for at nå den definerede sikringskote. Forhøjning af terrænet i forbindelse med fremtidig sikringskote, kan give udfordringer ift. at skabe sammenhæng mellem ny og eksisterende bebyggelse. Sikringen af områderne mod havvandsstigning og stormfloder er 100% afhængigt af den ydre sikring af København.

Generelt ser det ikke ud til at grundvandsstanden er problematisk højt indenfor udviklingsområderne.

Regnvandshåndtering

Registreringen omfatter vandoplande og naturlige strømningsveje samt kortlægning af sikringskoter for stormflodsbeskyttelse, grundvandsstand og kældre.

Kortlægningen viser at nogle af udledningspunkterne har vandoplande på op til knap 11 kvadratkilometer. Alt skybrudsvand ledes ud i havnebassinerne i zoner der ligger udenfor Natura 2000. Regnvand fra Bådehavnsgade Syd skal tilbageholdes og renses inden udledning, mens regnvands fra Bådehavnsgade Nord og Frederikskaj kan ledes direkte på eksisterende rør.

Samtidig kortlægges tekniske ledninger og forsyningsinfrastruktur i terrænet for at sikre samspil mellem klimatilpasning, byudvikling og eksisterende anlæg. Her er der ekstra fokus på det varmepumpeanlæg, som skal integreres i et p-hus (p-hus til Stejlepladsen) på Bådehavnsgade Syd's udviklingsområde. De øvrige ledninger ligger i eksisterende veje.

Derudover afventes afklaring af den tilladte afledning til afløb for hvert delområde, herunder hvor stor en del af regnvandet, der skal håndteres på egen grund. Dette inkluderer eventuelle krav til:

- Grønne tage
- Forsinkelsesvolumen (f.eks. kassetter eller bassiner)
- Permeable belægninger
- Mulighed for direkte udledning til havnen efter rensning

Regnvandshåndtering for Frederikskaj

”Området ligger i fælleskloakeret opland, hvor regn- og spildevand håndteres i samme system (fælleskloak i Sydhavnsgade). Herfra ledes vandet i dag til renseanlæg Damhusåen.

På den mellemlange bane forventes området omkring Frederikskaj ikke at blive separatkloakeret. Matriklernes tætte placering på kajkanten muliggør dog, at regnvand kan udledes til recipient fremfor kloakken. I det omfang bygninger og matrikulære forhold tillader det, bør tag- og overfladevand udledes til Teglværkshavnen via private ledninger, imens spildevand fortsat skal tilsluttes stik til eksisterende fælleskloak. Det er uklart, hvorvidt eksisterende matrikler har regnvandsudløb til havnen i dag.”

Regnvandshåndtering for Bådehavnsgade Nord

”Området er formelt registeret som separatkloakeret i Spildevandsplanen, men i praksis er det kun den sydlige del (syd for Molestien-krydset), som er tilsluttet en separat regnvandsledning. Regnvand fra den nordlige del af ’Bådehavnsgade Nord’ ledes i dag til fællessystemet, hvorfra vandet ledes til renseanlæg Damhusåen. Regnvand fra den sydlige del af området udledes til Fiskerhavnen via udløbsledning under banen.

Der er ingen planer om at separatkloakere hele Bådehavnsgade Nord. Den sydlige del af området skal således tilslutte sig de eksisterende regn- og spildevandsledninger, og den nordlige del kan forvente at blive tilsluttet eksisterende spildevands-/fælleskloak. Det være sig både Borgermester Chr. Gade og Bådehavnsgade, nord for Molestien.”

Bådehavnsgade Syd

”Området ligger i separatkloakeret opland og håndterer henholdsvis regn- og spildevand hver for sig (hver sin ledning). Spildevand ledes i dag til renseanlæg Damhusåen og regnvand udledes til Fiskerhavnen og Kalveboderne via eksisterende udløb.

Området ved Bådehavnsgade Syd skal forblive separatkloakeret, hvorfor nye bygninger og/eller matrikler således skal adskille regn- og spildevand på egen grund, inden det tilsluttes eksisterende hovedledninger. Regnvand fra eventuelle erhvervsgrunde, eksempelvis Miljø- og genbrugsstationer, skal aflede overfladevand til spildevandsystemet i det omfang, det vurderes nødvendigt af miljømyndigheden.”

”Input fra HOFORs planafdeling for spildevand:.

1. Det interne afløbssystem på grundene skal først og fremmest dimensioneres efter de gængse forskrifter og inden for kommunens rammer. Derudover skal afledningen af regnvand naturligvis også overholde de(n) pågældende af-

løbskoefficienter og -tal, som gælder for matriklen.

2. Hvad angår forsinkelse af regnvand, kan bygherre i udgangspunktet antage, at der skal forsinkes svarende til et volumen på ca. 250 m3/red. ha. Dette forsinkelsesvolumen anbefales at have en dybde på 1 - 1,5 meter, og arealbehovet svarer derfor til ca. 200 m2 / red. ha. (ved dybde på 1,25 meter).

Ved implementering af andre rensemetoder, f.eks. Rockflow, filtermuld, Actiflo mv., kan arealbehovet reduceres yderligere.”

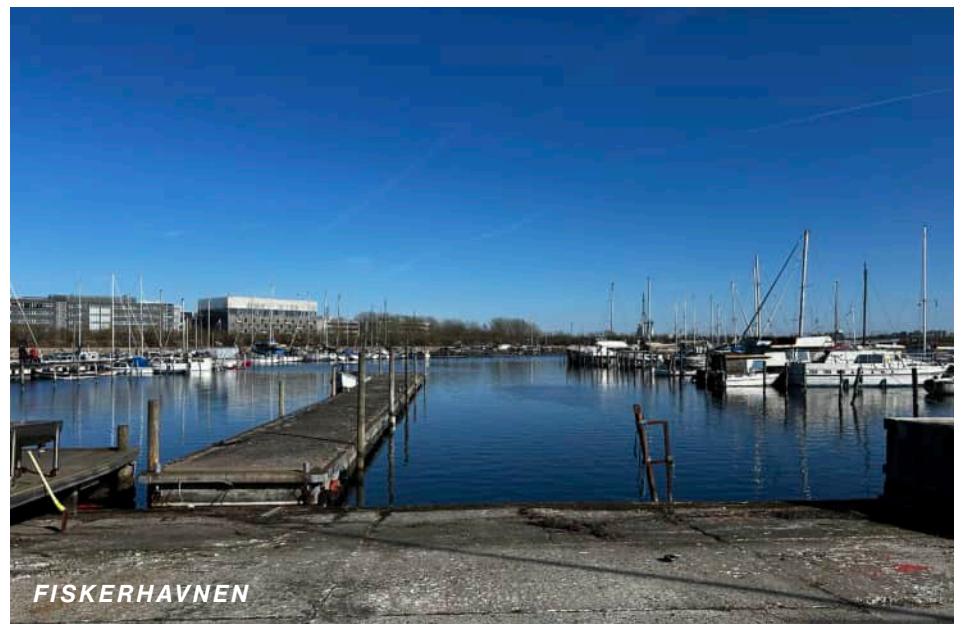
TILLÆG TIL SPILDEVANDSPLANEN

”For at der kan opnås tilladelse til at udlede regnvandet, skal der findes en løsning til tilstrækkelig rensning af vandet. Det må forventes at dette vil medføre et arealbehov til rensning og forsinkelse. Det vil herudover forventeligt være nødvendigt at begrænse forureningen ved kilden, bl.a. ved at undgå at vandet indeholder stoffer med skadelig virkning på vandmiljøet – som fx zink og kobber fra byggematerialer, der kommer i kontakt med regnvandet. Placering af HOFORs kommende anlæg til rensning af regnvand fra området samt udledningspunkter vil blive beskrevet i et efterfølgende tillæg til spildevandsplanen.”

OPSUMMERING

De væsentligste pointer, med fokus på vandhåndtering er opsummeret nedenfor.

- For alle tre udviklingsområder skal der planlægges for en 100-års skybrudshændelse, så vandet ikke gør skade på bygninger og anlæg, samt omgivende områder.
- For Bådehavnsgade Nord og Frederikskaj ledes regnvand til nuværende system og recipient (uden ekstra rensning) i størrelser svarende til nuværende gældende rammer og aftaler (befæstelsesgrad hhv. 0.76 og 0.81)
- For Bådehavnsgade Syd forsinkes og renses regnvand i størrelser svarende til nuværende gældende rammer og aftaler (befæstelsesgrad 0.76) før det ledes til nuværende system og recipient.
- Der mangler afklaring af størrelse og placering af rensebassin på Bådehavnsgade Syd, da arealreservationen har stor betydning resultatet af og validiteten af de kommende volumenstudier. Størrelse på vådvolumen er beskrevet af Hofor, men størrelse på tilhørende forsinkelsesvolumen afhænger af recipient og afløbstal/udløbstal, som vi ikke kender.
- Der bør tjekkes op på om afledning fra alle arealer stemmer med tilladelserne, eller der skal sikres areal til tilbageholdelse af regnvand.
- For højvandssikring hæves terrænet på Bådehavnsgade Syd til 2,8m og Frederikskaj til 2,2m, som sikring mod stormflod og havvandstigning. Terrænet på Bådehavnsgade Nord skal ikke hæves i forhold til højvandssikring.



FISKERHAVNEN



FISKERHAVNEN



ADGANG TIL VANDET



BÅDEHAVNSGADE NORD



FREDERIKSKAJ



DYRELIV VED VANDET



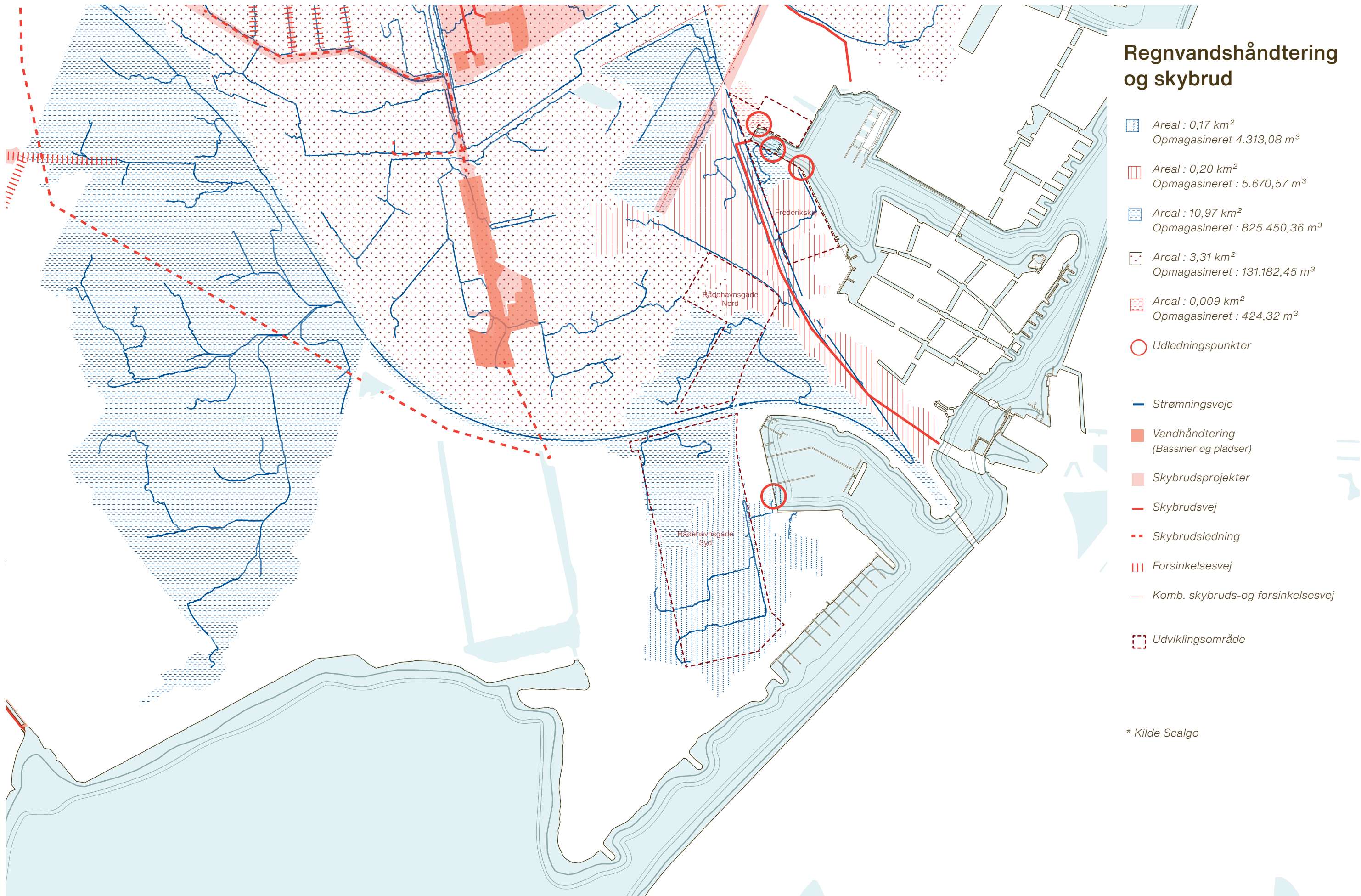
FISKERHAVNEN

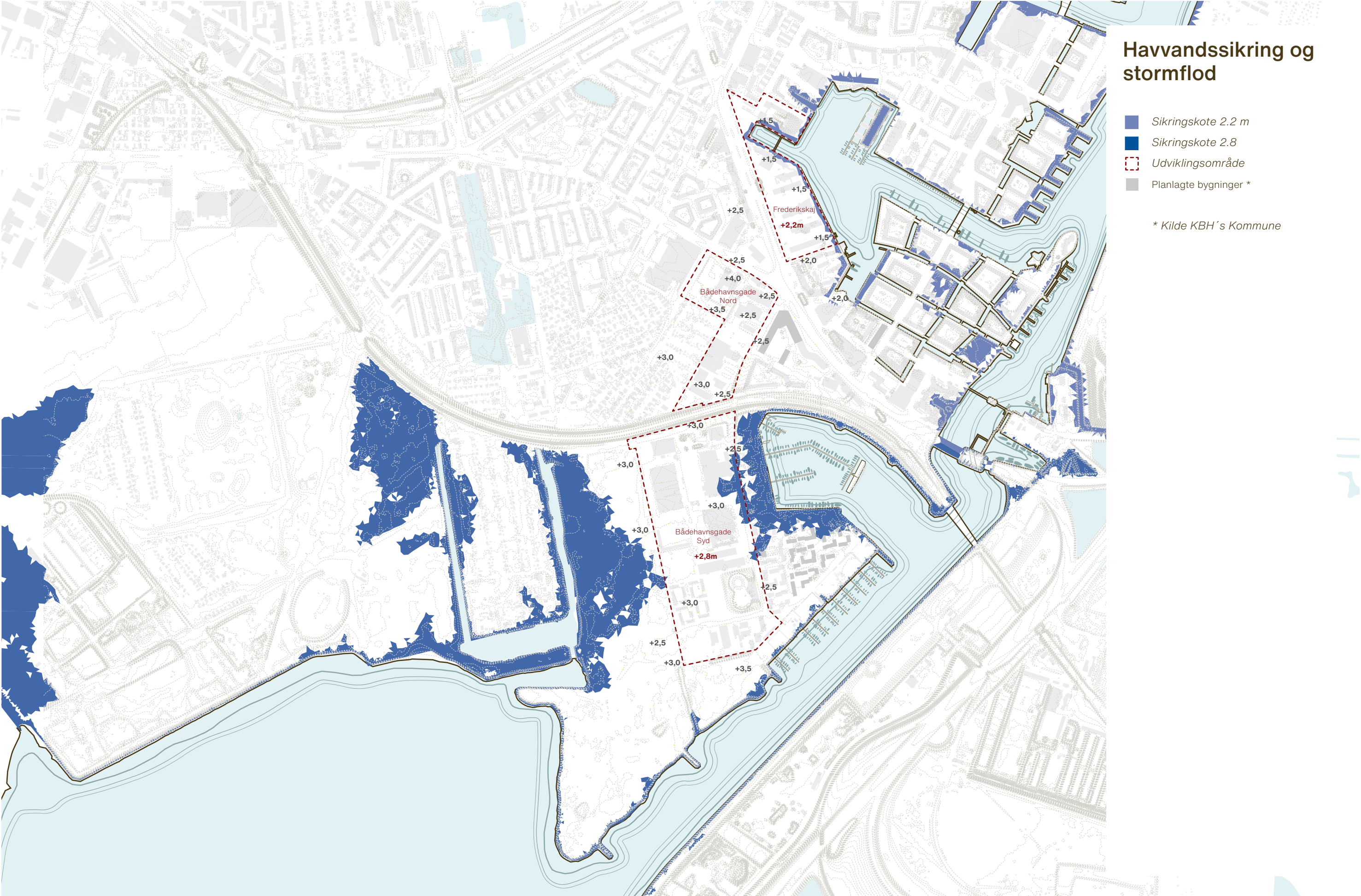


OVERFLADEVAND PÅ TIPPEN



FREDERIKSKAJ



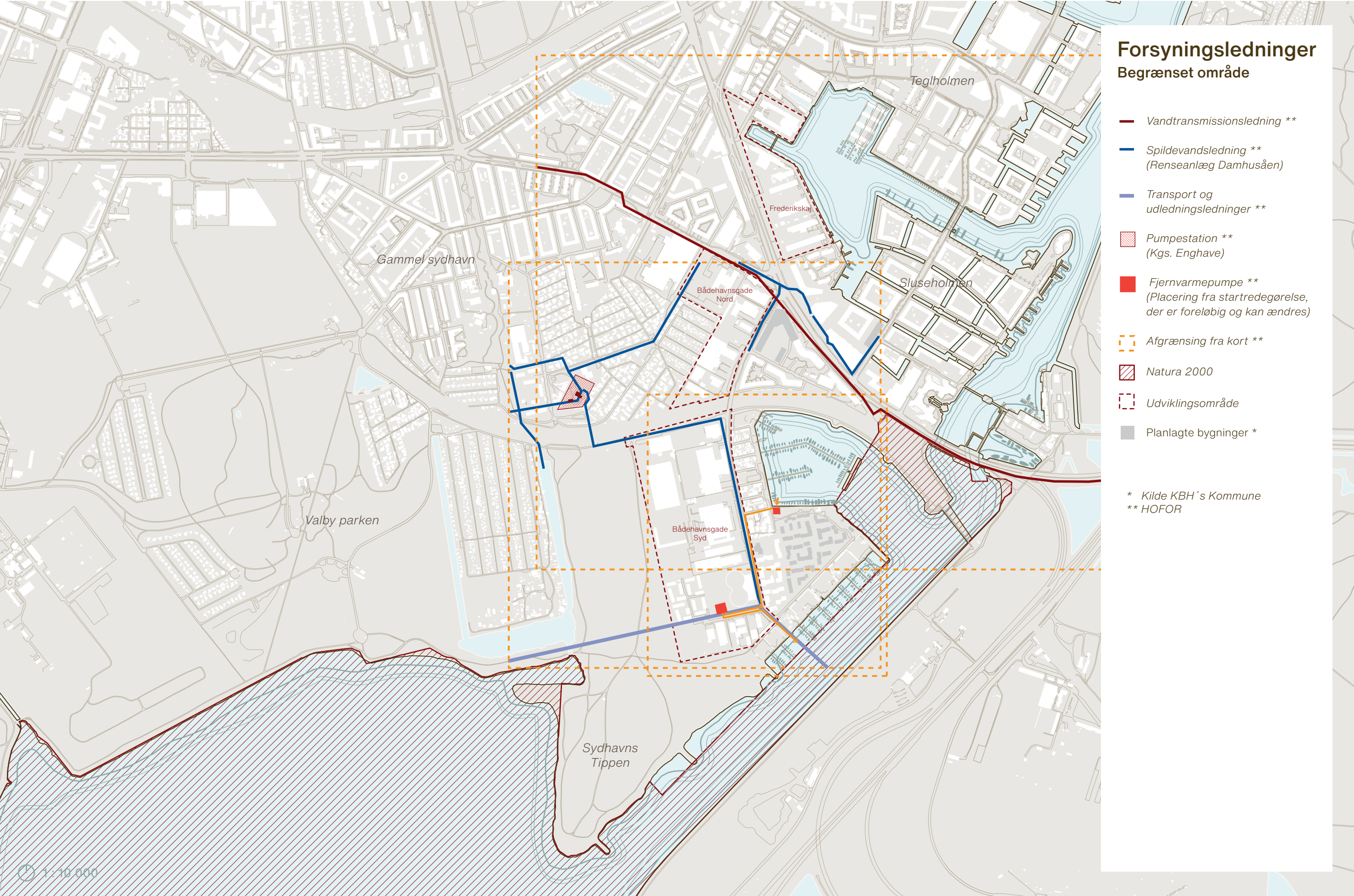


Havvandssikring og stormflod

- Sikringskote 2.2 m
- Sikringskote 2.8
- Udviklingsområde
- Planlagte bygninger *

* Kilde KBH´s Kommune





frederikskaj

KORTLÆGNING OG REGISTRERING

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Egenart og faktaboks
Frederikskaj

Frederikskaj er en del af det tidligere industrielle havneområde i Sydhavnen, som gennem de seneste årtier har gennemgået en omfattende transformation fra produktions- og erhvervsområde med teglværk og Fordfabrik, til moderne bykvarter. Områdets egenart er karakteriseret ved spændingen mellem den historiske havneindustri, de store infrastrukturelle anlæg og den nyere kanal- og boligby.

Historisk udspringer områdets karakter af teglværks- og kalkindustrien, der etablerede sig i Kongens Enghave i slutningen af 1800-tallet. Den industrielle produktion og havnens logistiske funktioner skabte et erhvervslandskab med værfter og fabrikker. Havnebassiner og kajkanter og kanalforløb blev anlagt ud fra funktionelle behov og udgør stadig en tydelig fysisk struktur i området.

Frederikskaj ligger i overgangen mellem Sydhavnens traditionelle erhvervsområder og nyere byudviklingsområder som Sluseholmen og Teglholmen. Området orienterer sig mod vandet, hvor kajforløb, promenader og kanaler fungerer som både rekreative og strukturerende elementer. Vandets tilstedeværelse skaber lange kig og åbne rum.

Store infrastrukturelle anlæg som Sjællandsbroen samt Vasbygade og Sydhavns­gade fungerer både som forbindelser og barrierer i bydelen. De understreger områdets tidligere rolle som produktions- og transportområde og bidrager til, at Frederikskaj i højere grad orienterer sig mod havnen og kanarummene end mod de omkringliggende kvarterer.

OPSUMMERING

De væsentligste pointer, med fokus på Frederikskajs egenart og fremtidige programmering er opsummeret nedenfor og i faktaboks. Det er væsentligt at den kommende analyse-fase adresserer udfordringerne, blandt andre, som er udpeget i kortlægningsfasen.

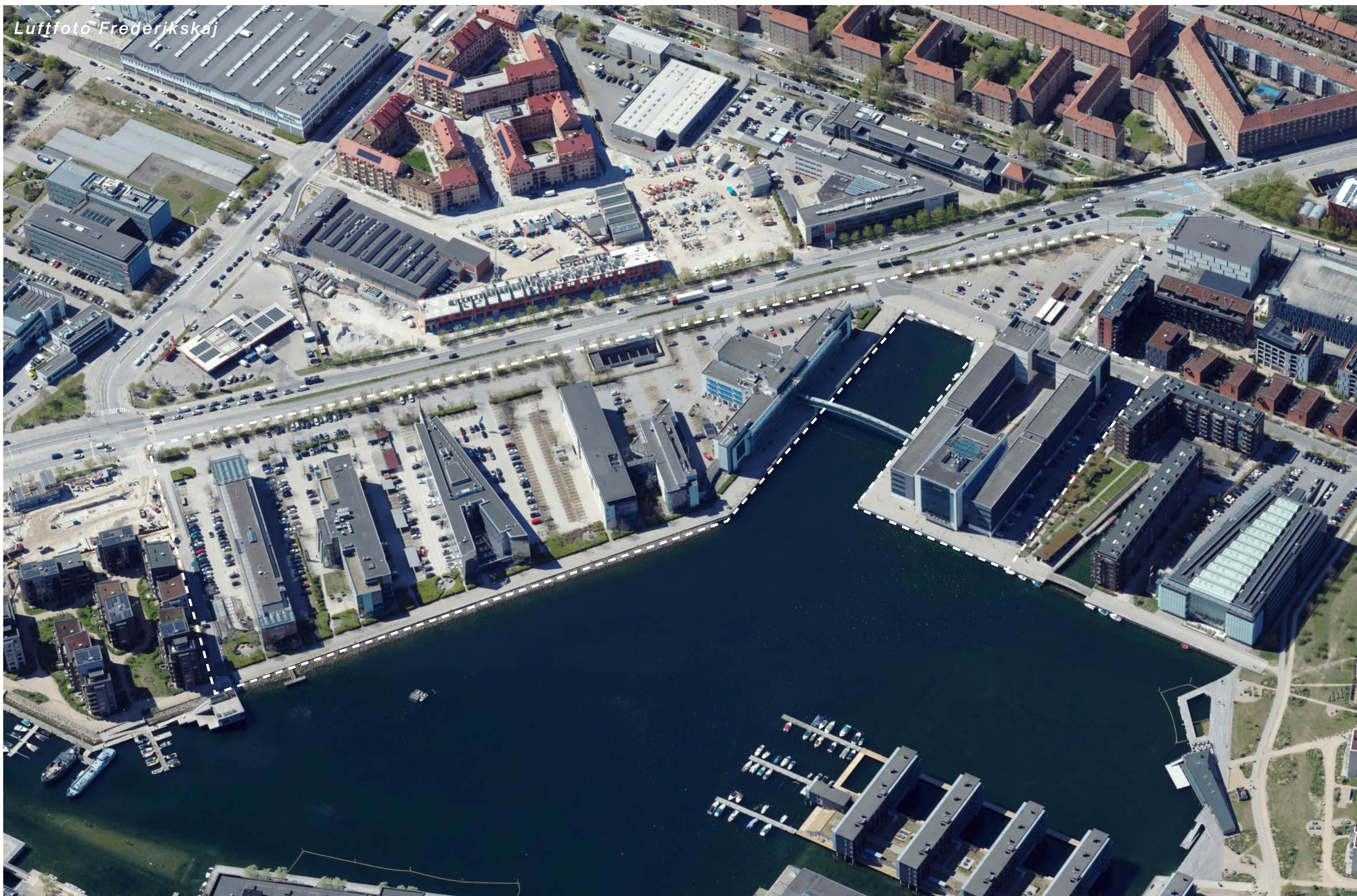
- Områdets identitet er særligt knyttet til mødet mellem vand, infrastruktur og den tidligere industri.
- De nuværende bygninger er domicilbyggerier i primært glas, stål og beton opført fra 1990 og frem og er ca. 20 m i højden. De ligger vinkelret mod kajkanten og fremstår i grå, hvide og sorte farver. Mellem bygningerne er der befæstede byrum, som er præget af parkeringspladser til både cykler og køretøjer.
- Beplantningen består af 250-300 træer i området, hække som indkranser ejendommene og parkeringspladserne som til dels består af armeret belægning med græs.
- Området ligger mellem vej og vand og er generet af trafikstøjen fra Sydhavns­gade.
- Langs med vandet er der en offentlig flisebelagt promenade. Den afgrænses på den ene side af en stenbelagt skråning mod vandet og en langsgående bøgehæk med træer mod bygningssiden.

FORELØBIG FAKTABOKS FREDERIKSKAJ			
	i dag	fremtid min.	fremtid max.
VOLUMEN			
Grundareal	40.340m²		
Kommuneplanramme	E	C2	C3
Bebyggelsesprocent	130%	150%	185%
Etagehøjde		C1= 20+, C2 og 3= 24+	
Etagemeter	52.323m²	60.510m²	74.629m²
Difference på etage-meter	0m²	8.187m²	22.306m²
Friarealprocent	-	Bolig 40% Erhverv 10%	Bolig 30 % Erhverv 10%

PROGRAMMERING		
Fordeling mellem bolig og erhverv	0/100	25/75
Kommunale funktioner	-	Ingen

PARKERING			
Parkeringsnorm cykler	-	Boliger: 4:100 Ungdomsboliger: 4:100 Ældre- og Plejeboliger: 0,5:100 Erhverv: 3:100 Uddannelsesinsti.: 0,5 pr. stud./ansat Butikker: 4:100	
Parkeringsnorm biler	-	Mellem 1:250 og 1:300 Butikker: 1:143 Ungdoms- og plejeboliger: 1:857	
Parkeringsandel i konstruktion	-	?	?

REGNVANDSHÅNDTERING			
Tilbageholdelses-volumen for regnvand (over / under jord)	-	?	?
Rensevolumen for regnvand (over/under jord)	-	?	?
Sikringskote	-	2,2m	



Historiske luftfotos Frederikskaj



Ford Samlefabrik 1939



Teglværkshavnen, Slusen 1939



Teglværkshavnen 1949



Teglværkshavnen 1956



Scandiegade / Sydhavnsgade 1956



Sluseholmen, Teglværkshavnen, Ford 1958



Teglværkshavnen, Ford 1958



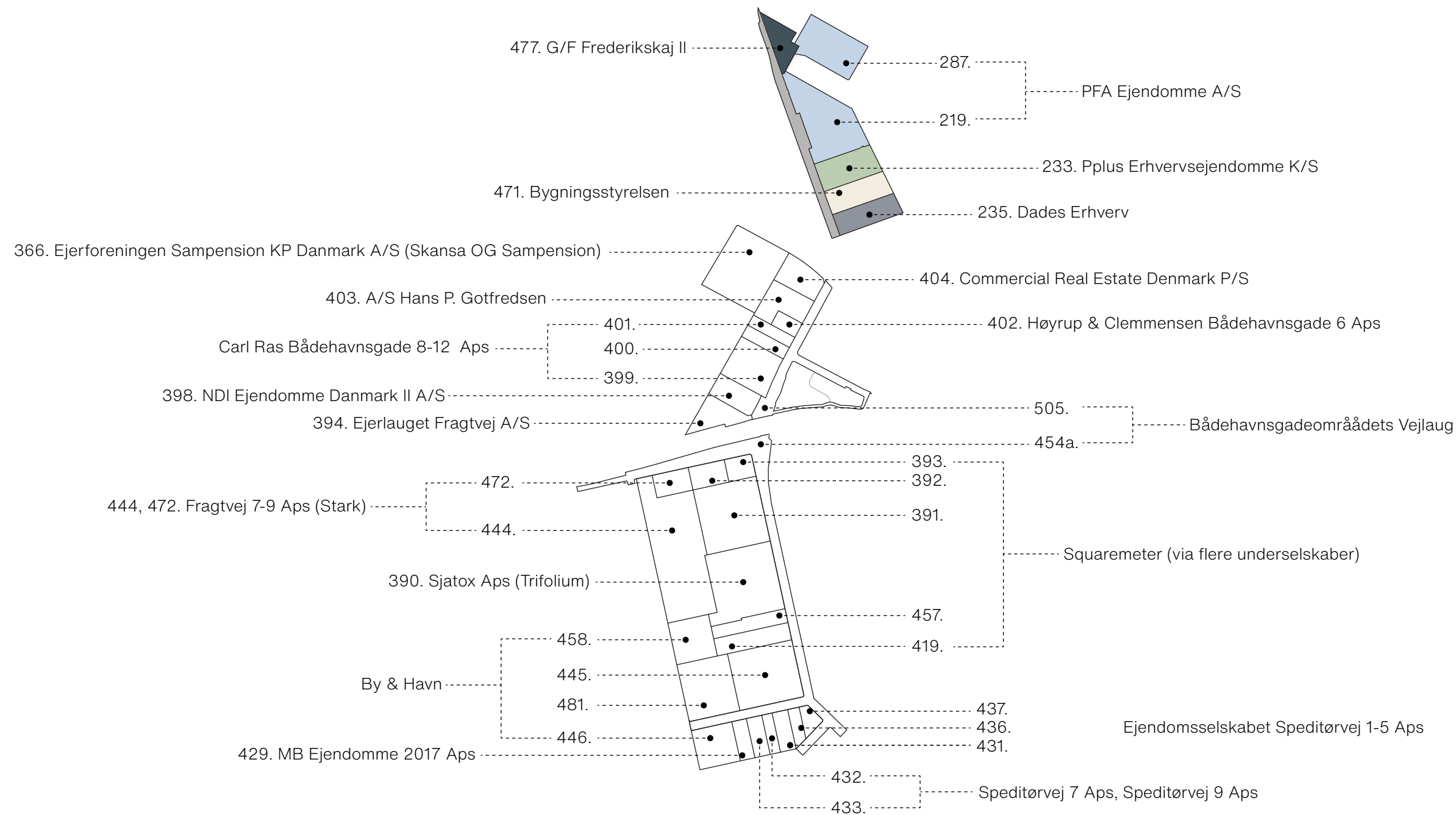
Teglværkshavnen, 1984



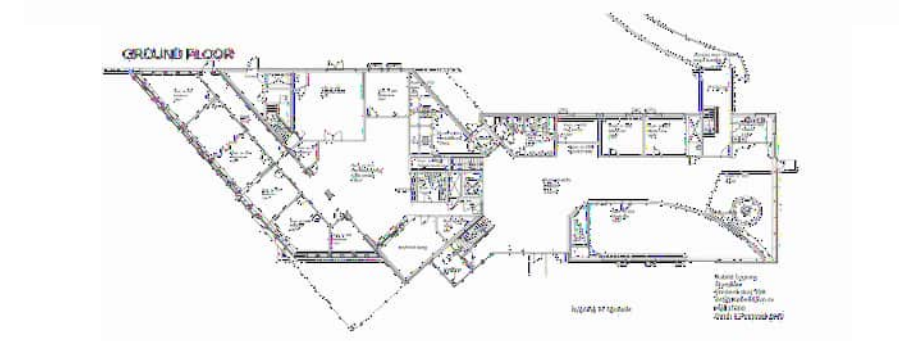
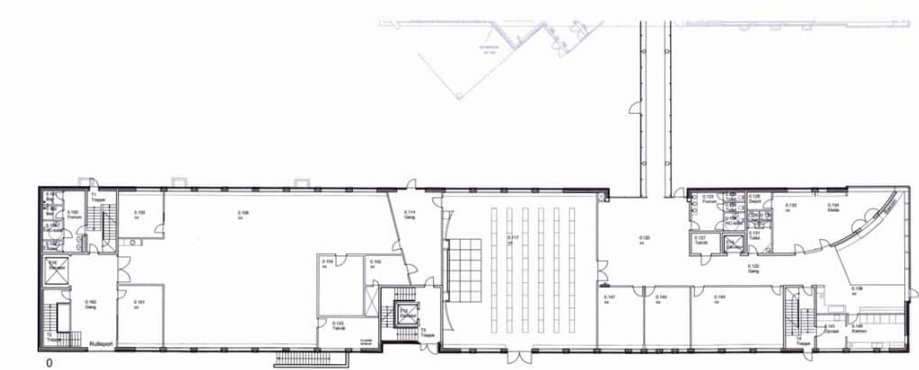
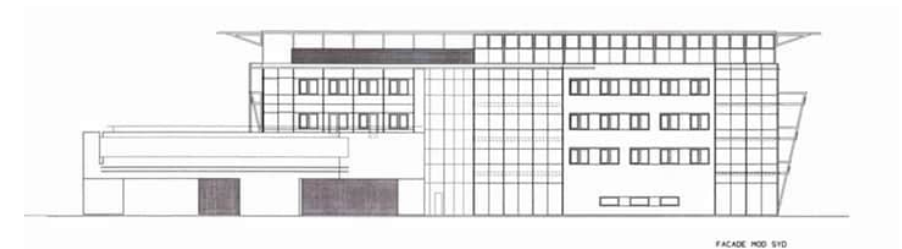
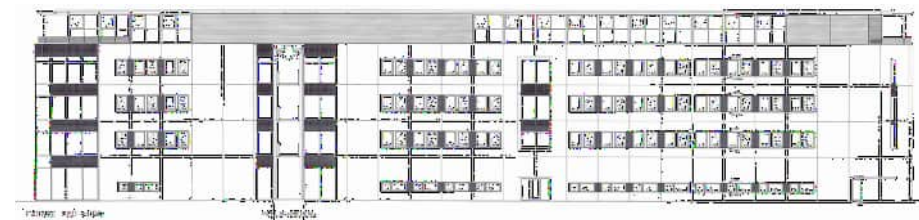
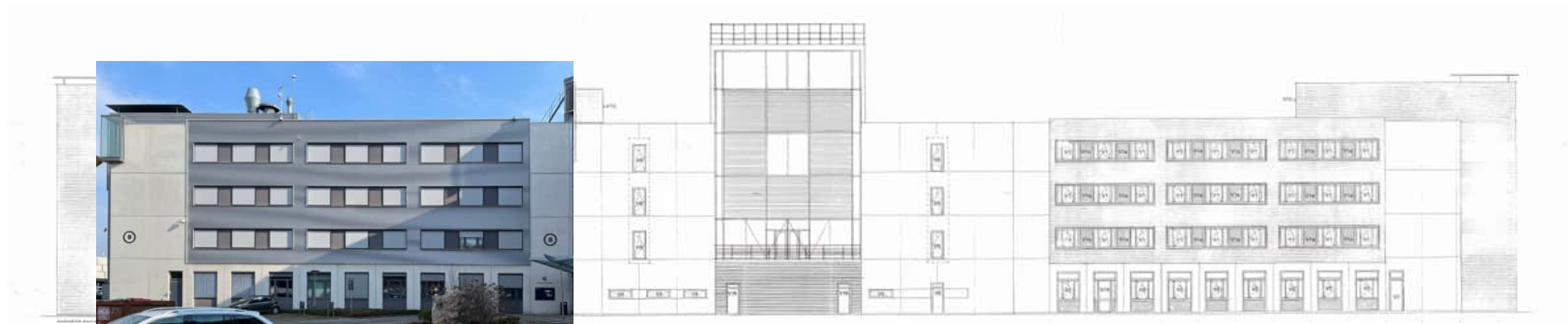
Teglværkshavnen 1985



Teglværkshavnen 1985



Oversigt over ejerskab og bygninger



AAU

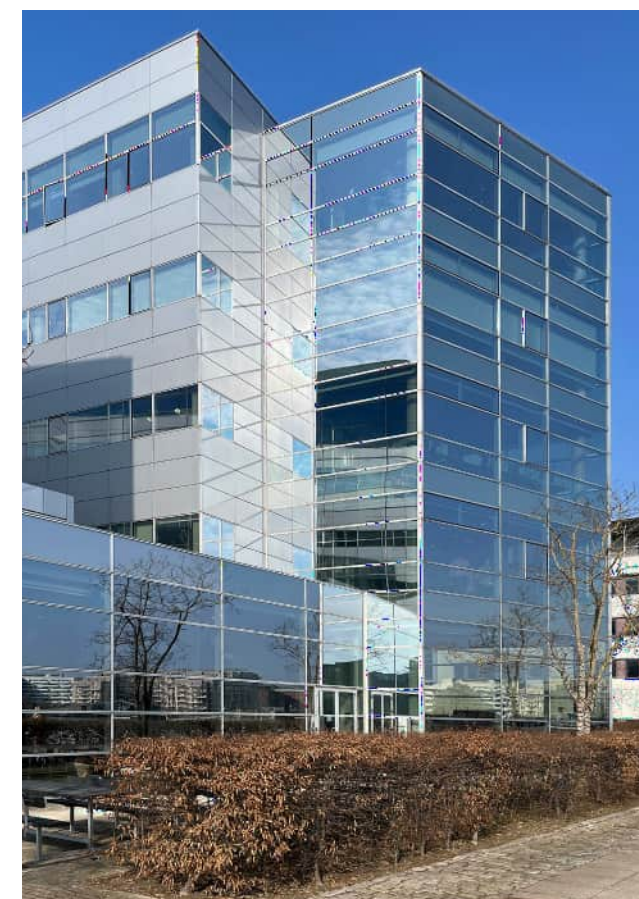
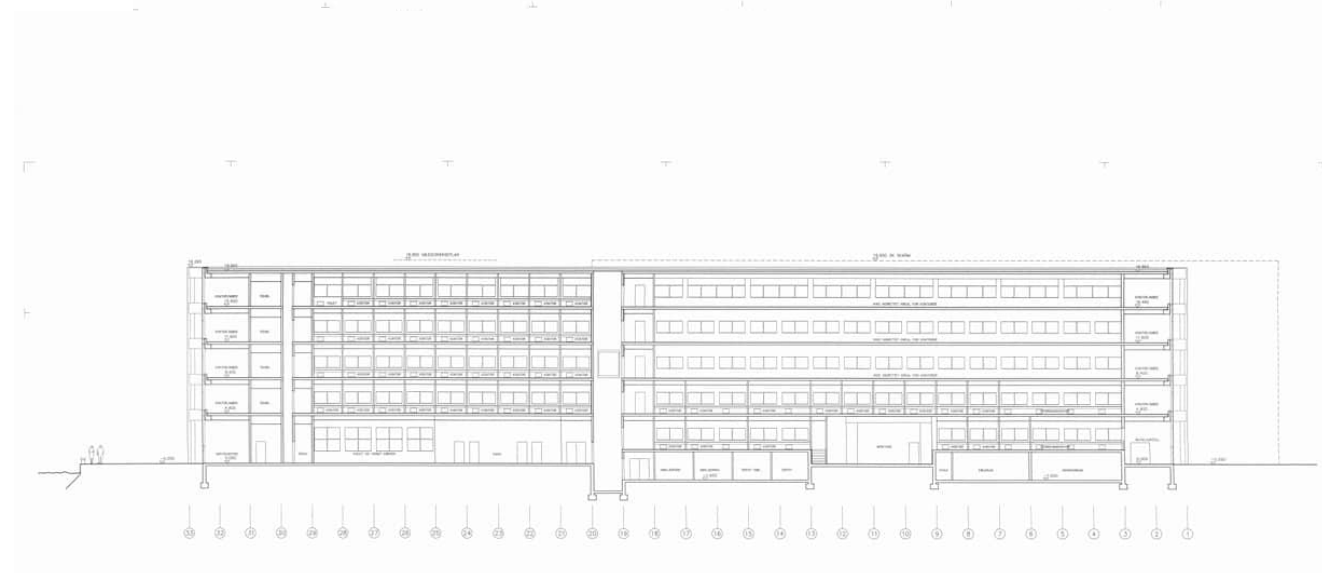
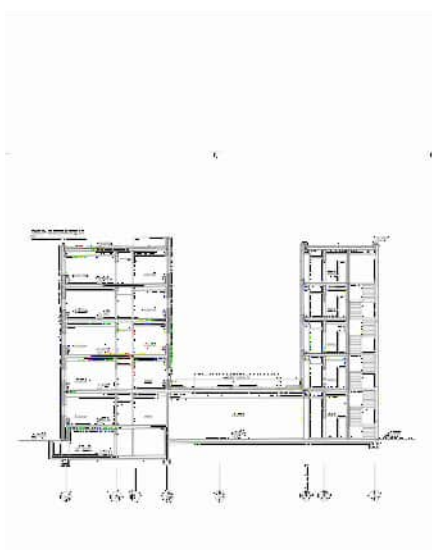
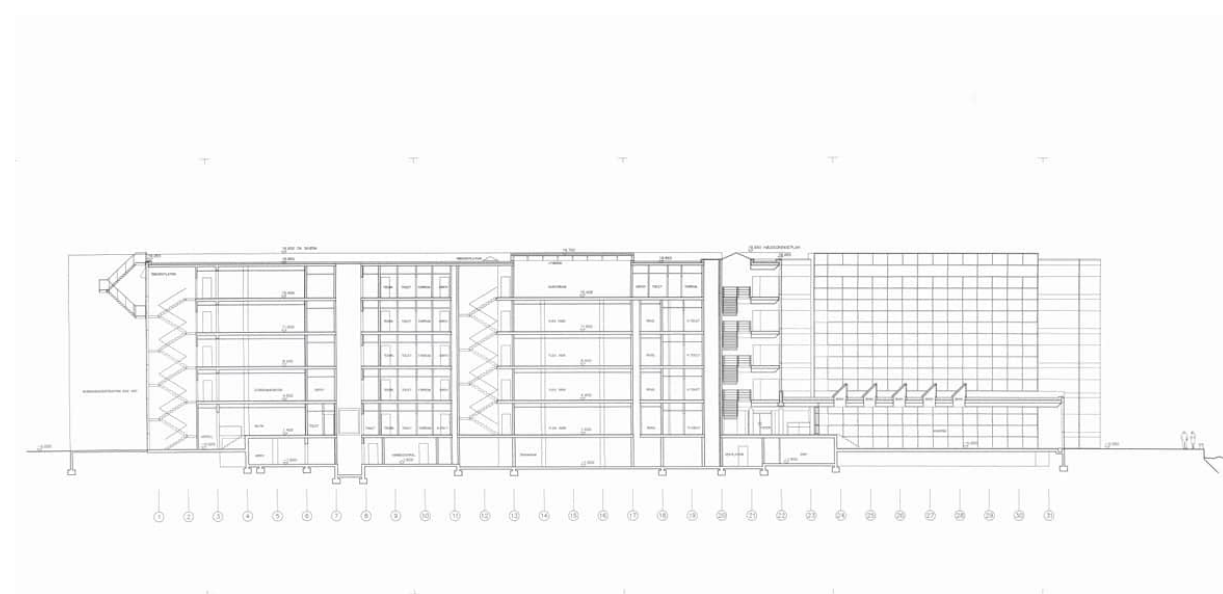
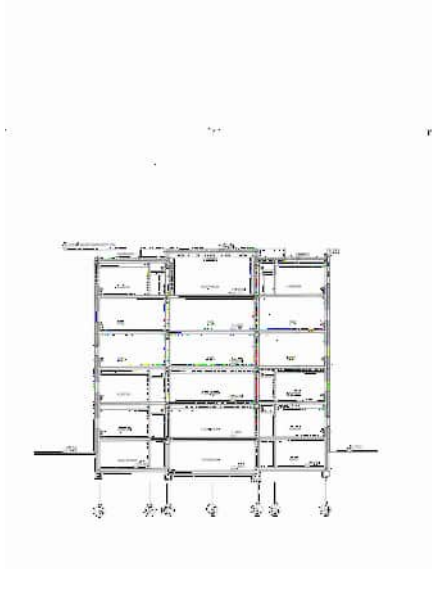
Matrikel 219

Frederikskaj 10-12, 2450 København SV

NOKIA

Årstal: 1996 - 1998

Arkitekt: Hvidt & Mølgaard



Telenor, CBB

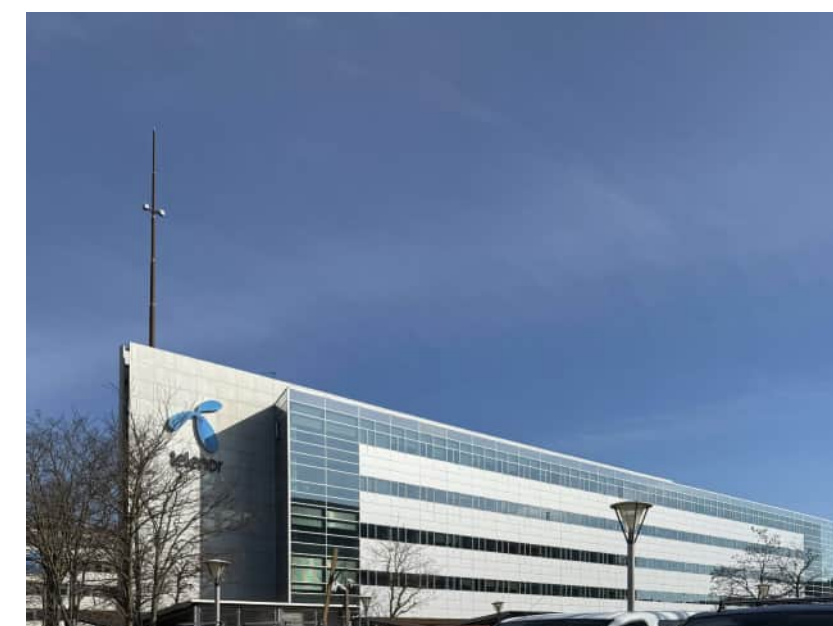
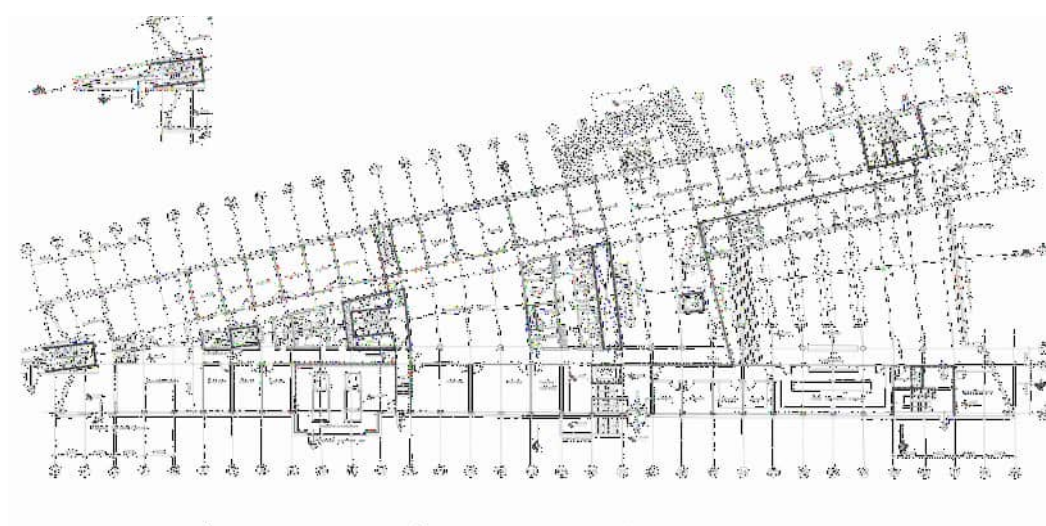
Matrikel 233

Frederikskaj 8, 2450 København SV

SONOFON

Årstal: 1999

Arkitekt: Dissing + Weitling



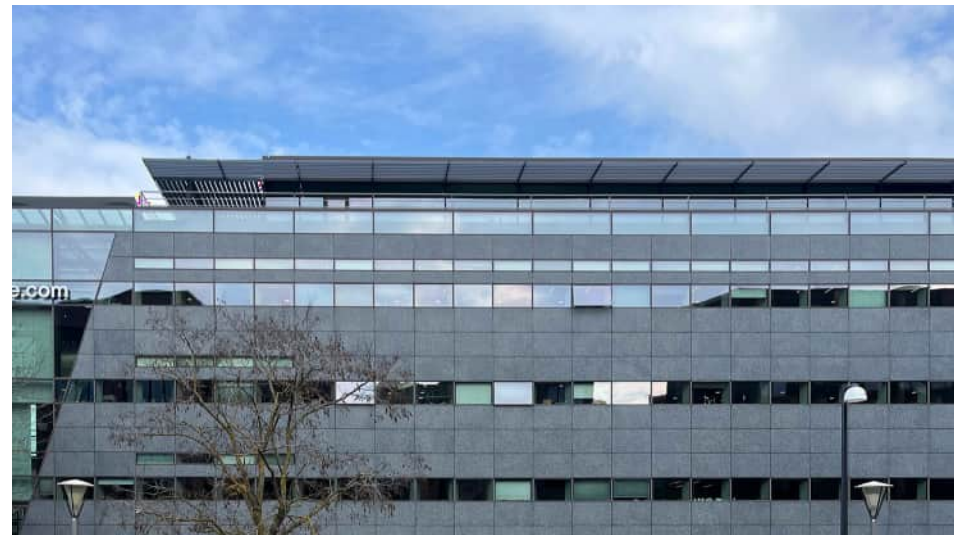


Rigspolitiet

Matrikel 417

Frederikskaj 6, 2450 København SV

Årstal: 1998

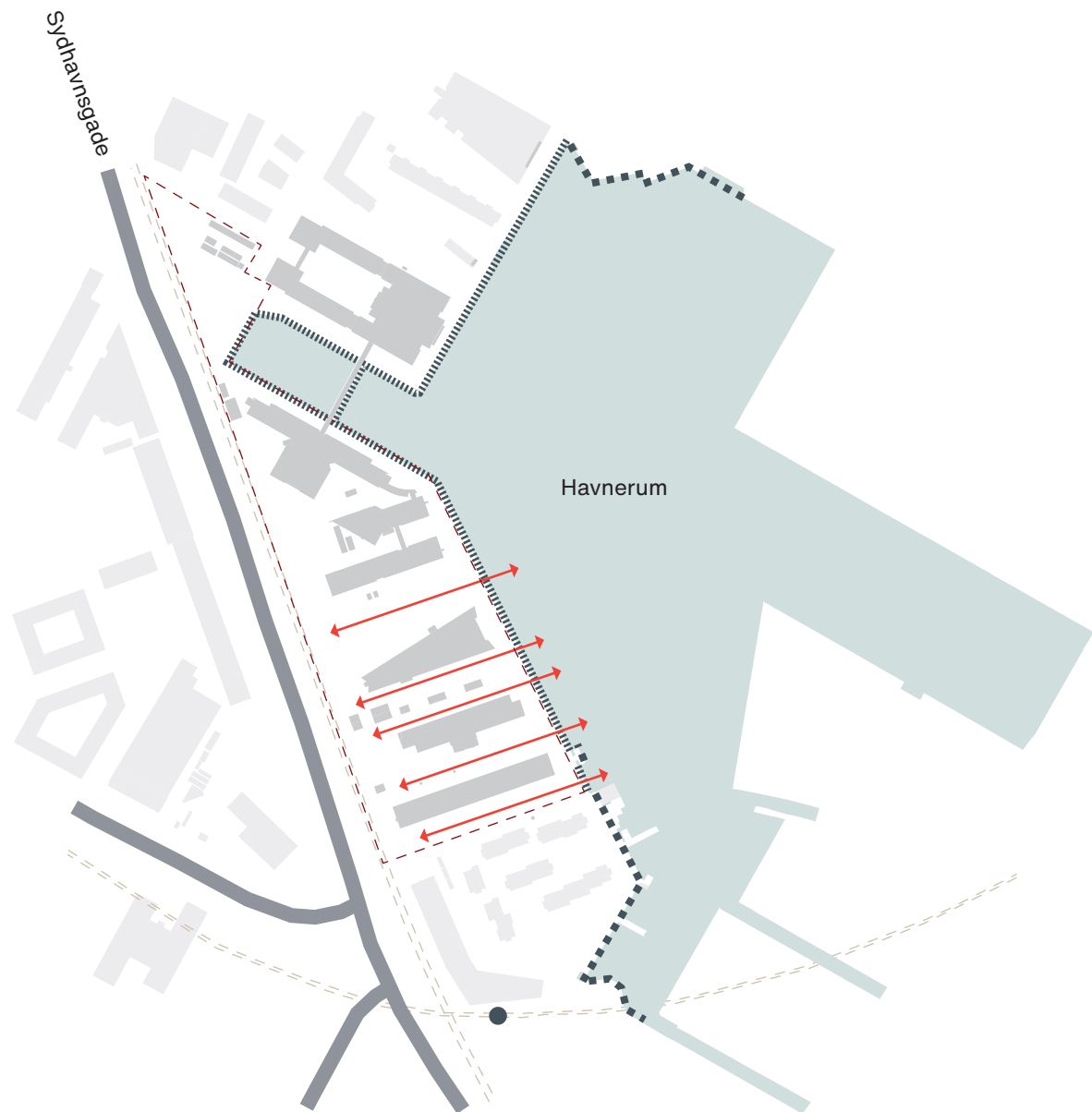


Ase

Matrikel 235

Frederikskaj 4, 2450 København SV

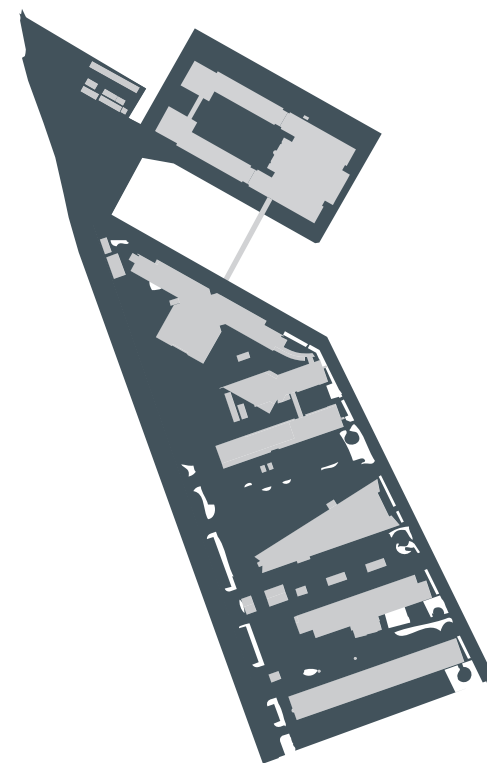
Årstal: 1999



Byrums oversigt

Visuelle forbindelser og fysiske barrierer

- ↔ Sigtelinjer / gangforbindelse på tværs
- Vej
- Underjordisk jernbane
- Havnekant, Ingen adgang til vandet
- Havnekant, Adgang til vandet
- Metro station



Belægninger

- Belagte arealer 95 %



Grøn bevoksning

- Grønne arealer (Lav bevoksning) 5 %
- Høj bevoksning
- Træer

1 : 5000



KAJKANT FREDERIKSKAJ



UDSIGT TIL DET STORE VANDRUM



KIG MELLEMLYRUM OG HAVN
BYRUM PRÆRT DISPONERT TIL PARKERINGSSAREALER

BEPLANTNING
SOLITÆRE TRÆER, TRÆRÆKKER OG BØGEPUR

BELÆGNING
ASFALT, SF-STEN, GRÆSARMERING, GRANIT VED
KAJANLÆG

BEBYGGELSE
NORDLIG DEL: UNIVERSITET
SYDLIG DEL: ERHVERV



STORE HOMOGENE FACADER - ENKELTSTÅENDE TRÆER



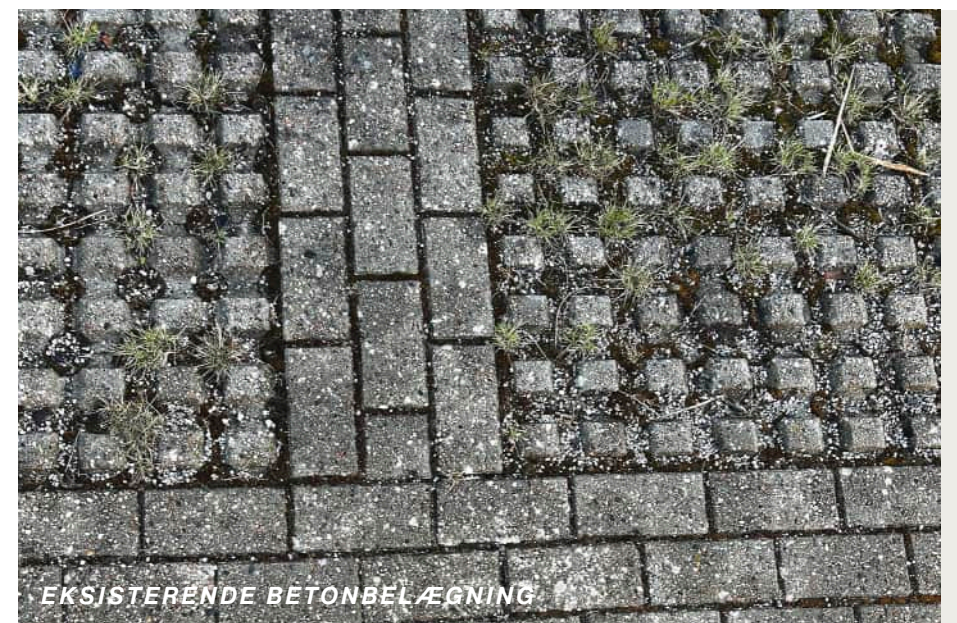
OFFENTLIG STI - BØGEPUR I OVERGANG



SOLITÆRE TRÆER VED P-PLADS



TRÆRÆKKE UD MOD BÅDEHAVNSGADE



EKSISTERENDE BÊTONBELÆGNING

bådehavnsgade nord og syd

KORTLÆGNING OG REGISTRERING

Egenart og faktaboks

Bådehavns-
gade Nord og Syd

Bådehavns-
gade rummer et sammensat bylandskab præget af industri, mindre erhverv, værksteder og kreative miljøer. Området er karakteriseret ved overgange mellem det industrielle og det rekreative og forbinder Fiskerhavns maritime miljø og selvbyggeri med nyt byggeri på Stejlepladsen, Tippens vilde natur og det gamle Sydhavns bolig- og industrikvarter.

Bebyggelsen består af lave erhvervsbygninger, værksteder, haveforeninger og ny boligbebyggelse, men også større industribygninger, der giver området en rå og funktionel karakter i forskellige skalaer og er udtryk for kontrasten mellem det planlagte og det selvgroede.

Kig mod vandet, lange visuelle forbindelser til naturen og åbne mellemrum er særligt for områdets identitet. Fiskerhavns småhuse, skure og maritime strukturer repræsenterer en lokal byggeskik præget af selvbyggeri, genbrug og løbende tilpasning over tid.

Sydhavns identitet handler også om mennesker, fællesskaber og måder at leve sammen på. Området har historisk været præget af stor social variation og har traditionelt huset arbejderklassen, håndværkere, småerhverv, kreative miljøer og senere også studerende og nye beboergrupper. Fiskerhavnen rummer fortsat maritime aktiviteter, bådklubber og håndværkstraditioner, mens Tippen fungerer som rekreativt naturområde med selvgroet natur, biodiversitet og åbne landskaber. Samtidig findes der i området en tradition for selvorganiserede kulturmiljøer, midlertidige aktiviteter og lokale initiativer og fællesskaber.

OPSUMMERING

De væsentligste pointer, med fokus på Bådehavns-
gade Nord og Bådehavns-
gade Syds egenart er opsummeret nedenfor og i faktaboks.

- Bådehavns-
gades egenart forstås som en kombination af vild natur, mariti-
me miljøer, rå industrikarakter, sociale fællesskaber, kulturel mangfoldighed og åbne mellemrum, som udendørs oplagspladser og logistikarealer. Om-
rådet er kendetegnet ved variation og relationer mellem mennesker, natur, kultur og hverdagsliv.
- På den ene side af Bådehavns-
gade indenfor udviklingsområderne Både-
havns-
gade Nord og Bådehavns-
gade Syd er industribygninger fra forskellige perioder, i forskellige størrelser, typologier, farver og facadematerialer som rød og gul tegl, beton og farvede sinus og trapezplader og synlige søjler og bjælker, mange saddeltage med lav hældning og andre variationer af taggeometrier. Bebyggelsesstrukturene er en blanding af fritliggende byg-
ninger og sammenbyggede enklaver, og bygningshøjden varierer mellem 6-13m i syd og 5-17m i nord.
- På den anden side af Bådehavns-
gade, mod vandet, er der nye gule/grå bo-
liger i op til 25m ved Molestien, små skure og to-tre etagesboliger i mange forskellige farver samt husbåde i Fiskerhavnen og boliger i tre til seks etager på Stejlepladsen i blå, røde, orange, grøn farver m.v.
- Området deles af Øresundsbanen, som ligger i en landskabelig kile. Den nordlige og sydlige del forbindes af en vejbro på Bådehavns-
gade.
- Bådehavns-
gade Syd ligger mellem Tippen mod vest og Fiskerhavnen mod øst, Øresundsbanen mod nord og sejlkлубber og Tippen mod syd. Både-
havns-
gade Nord ligger afskåret fra omgivelser af vejanlæg mod øst og nord samt hegn og kolonihaver mod vest og Øresundsbanen mod syd.
- Bådehavns-
gade Syd er ca. 85% belagt og Bådehavns-
gade Nord er ca. 90% belagt. Begge præget af oplagsarealer og logistikarealer.
- Selve vejen Bådehavns-
gade består af en bred vej med parkering langs med cykelstier på begge sider af vejen med fem vejtræer ud for Molestien.

FORELØBIG FAKTABOKS BÅDEHAVNSGADE NORD			
	i dag	fremtid min.	fremtid max.
VOLUMEN			
Grundareal	60.740m²		
Kommuneplanramme	C	C2	C3
Bebyggelsesprocent	49%	140%	185 %
Etagehøjde	C1= 20, C2 og 3= 24		
Etagemeter	29.930m²	85.036m²	112.369m²
Difference på etage-meter	0m²	55.106m²	82.439m²
Friarealprocent	-	Bolig 40% Erhverv 10%	Bolig 30 % Erhverv 10%

PROGRAMMERING		
Fordeling mellem bolig og erhverv	0/100	75/25
Kommunale funktioner	-	Én daginstitution med 7 grupper (ca. 120 børn og 2.500m²) Ca. 500m² skæve boliger (12-15 boliger)/2.000 m2 grundareal

PARKERING			
Parkeringsnorm cykler	-	Boliger: 4:100 Ungdomsboliger: 4:100 Ældre- og Plejeboliger: 0,5:100 Erhverv: 3:100 Uddannelsesinsti.: 0,5 pr. stud./ansat Butikker: 4:100	
Parkeringsnorm biler	-	Mellem 1:250 og 1:300 Butikker: 1:143 Ungdoms- og plejeboliger: 1:857	
Parkeringsandel i konstruktion	-	?	?

REGNVANDSHÅNDTERING			
Tilbageholdelses-volumen for regnvand (over / under jord)	-	?	?
Rensevolumen for regnvand (over/under jord)	-	?	?
Sikringskote	-	?	

FORLØBIG FAKTABOKS BÅDEHAVNSGADE SYD			
	i dag	fremtid min.	fremtid max.
VOLUMEN			
Grundareal	165.163m²		
Kommuneplanramme	C	C1	C2
Bebyggelsesprocent	35%	110%	140%
Etagehøjde	C1= 20, C2 og 3= 24		
Etagemeter	57.920m²	181.679m²	231.228m²
Difference på etage-meter	0m²	123.759m²	173.308m²
Friarealprocent	-	Bolig 50% Erhverv 15%	Bolig 40 % Erhverv 10%

PROGRAMMERING		
Fordeling mellem bolig og erhverv	0/100	75/25
Kommunale funktioner	-	Et plejehjem på ca. 13.500m² Ca. 3.600m² botilbud for 35 borgere Én daginstitution med 7 grupper (ca. 120 børn og 2.500m²) Ca. 500m² skæve boliger (12-15 boliger)/2.000 m2 grundareal Nærgenbrugsstation

PARKERING			
Parkeringsnorm cykler	-	Boliger: 4:100 Ungdomsboliger: 4:100 Ældre- og Plejeboliger: 0,5:100 Erhverv: 3:100 Uddannelsesinsti.: 0,5 pr. stud./ansat Butikker: 4:100	
Parkeringsnorm biler, med mulighed for 20 % reduktion i udviklingsområder	-	Mellem 1:250 og 1:300 Butikker: 1:143 Ungdoms- og plejeboliger: 1:857	
Parkeringsandel i konstruktion	-	?	?

REGNVANDSHÅNDTERING			
Tilbageholdelses-volumen for regnvand (over / under jord)	-	?	?
Rensevolumen for regnvand (over/under jord)	-	?	?
Sikringskote	-	2,8m	

Luftfoto Bådehavnsgade Nord



Luftfoto Bådehavnsgade Syd



Historiske luftfotos Bådehavnsgade Nord



Borgmester Christiansens Gade



Borgmester Christiansens Gade 1949



Bådehavnsgade Nord, Ford 1951



Bådehavnsgade Nord, Haveforeninger, Mozarts Plads 1951



Teglværkshavnen, Ford, Bådehavnsgade Nord 1956



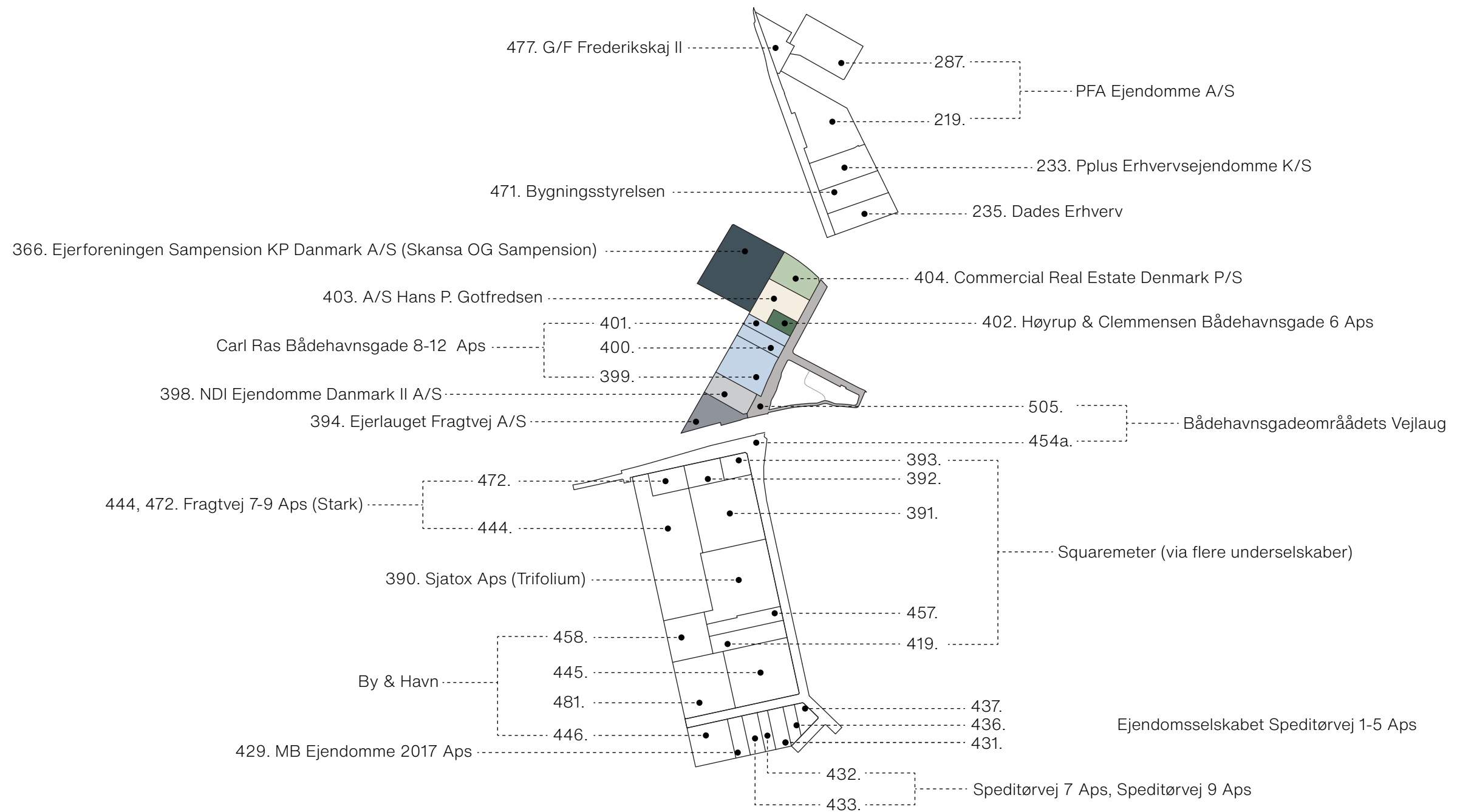
Teglværkshavnen, Bådehavnsgade Nord 1957



Teglværkshavnen, Bådehavnsgade Nord 1958



Teglværkshavnen, Bådehavnsgade Nord 1986



Oversigt over ejerskab og bygninger

KBH Bilsyn

Matrikel 394

Bådehavns­gade 22, 2450 Kø­ben­havn SV

Årstal: 2005

Arkitekt: Hvam Arkitekt- og
Ingeniørkontor



Super Dæk Service

Matrikel 398

Bådehavns­gade 20, 2450 Kø­ben­havn SV

Årstal: 1992 - 1993

Arkitekt: Helge Jørgensen,
Tegnestuen Apostelgaarden



Innercise, Carl Ras

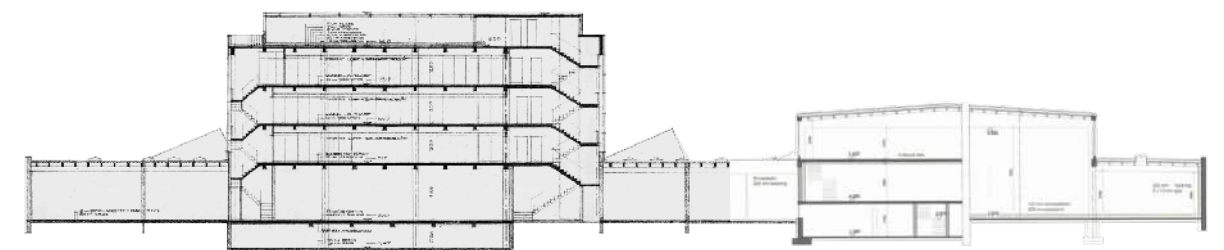
Matrikel 399

Bådehavns­gade 12, 2450 Kø­ben­havn SV

Edvard Storr a/s

Årstal: 1962 - 1964

Arkitekt: Preben Hansen



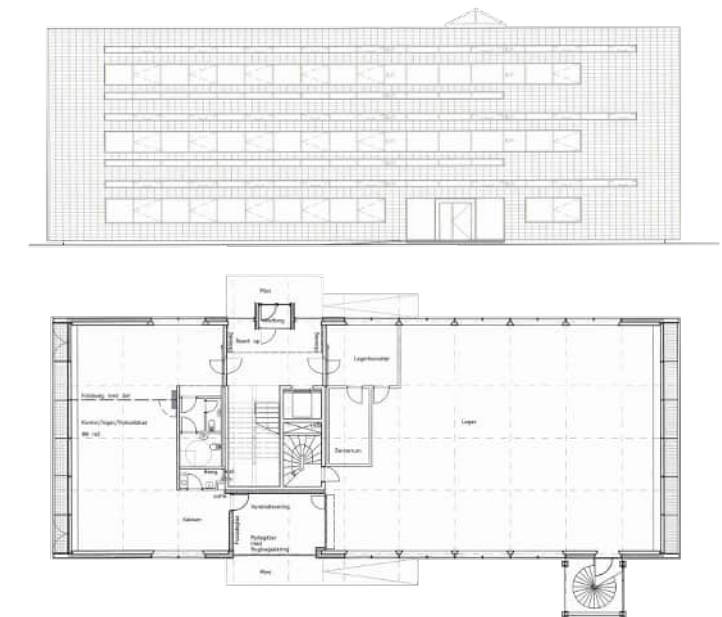
Høyrup Clemmensen

Matrikel 402

Bådehavnsgade 6, 2450 København SV

Årstal: 2003

Arkitekt: Hvidt Mølgaard



Byens Billeje, Wolt Market

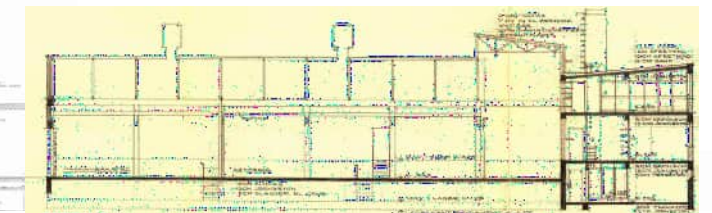
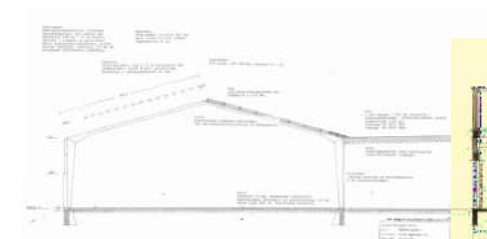
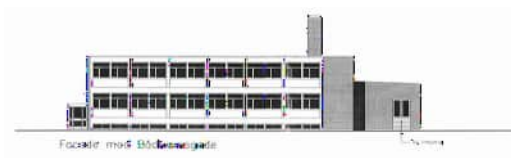
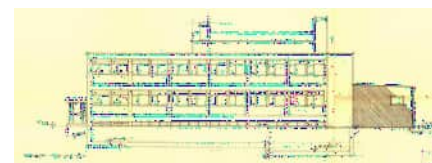
Matrikel 403

Bådehavnsgade 4, 2450 København SV

Københavns Iltfabrik

Årstal: 1954 - 2001

Arkitekt: Ole Hagen



Proshop, Bent Brandt, Würth

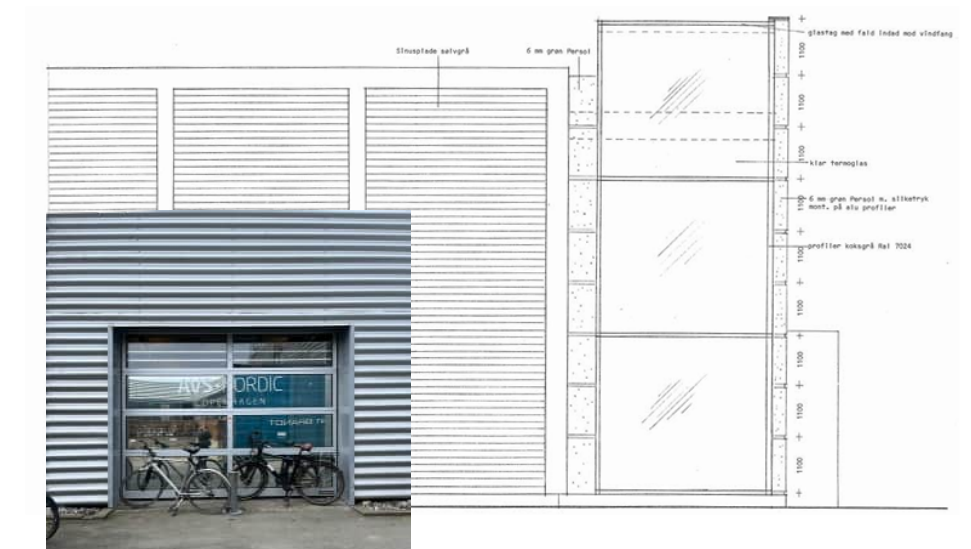
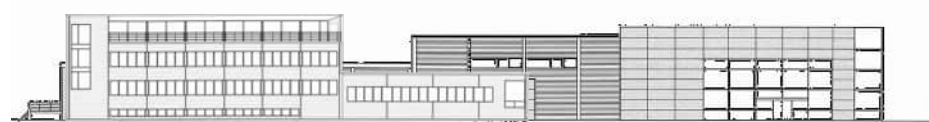
Matrikel 404

Bådehavns­gade 2A, 2B, 2C, 2450 Kø­ben­havn SV

FIAT

Årstal: 1960 - 1964

Arkitekt: Ingvar Feddersen-Jensen



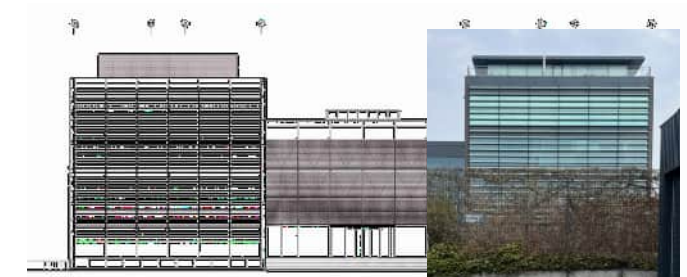
Connected Cars

Matrikel 366

Borgmester Christiansens Gade 50, 2450 Kø­ben­havn SV

Årstal: 2001

Arkitekt: Ole Hagens Tegnestue

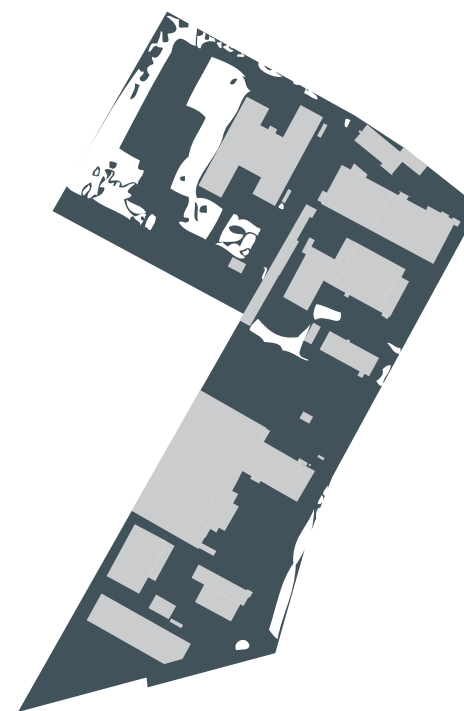




Byrums oversigt

Visuelle forbindelser og fysiske barrierer

- Sigtelinjer / gangforbindelse på tværs
- Vej
- Jernbane
- Underjordisk jernbane
- Hegn
- Metro station



Belægninger

- Belagte arealer 90 %



Grøn bevoksning

- Grønne arealer (Lav bevoksning) 10 %
- Høj bevoksning
- Træer

1 : 5000



BEGRØNNEDE MURE



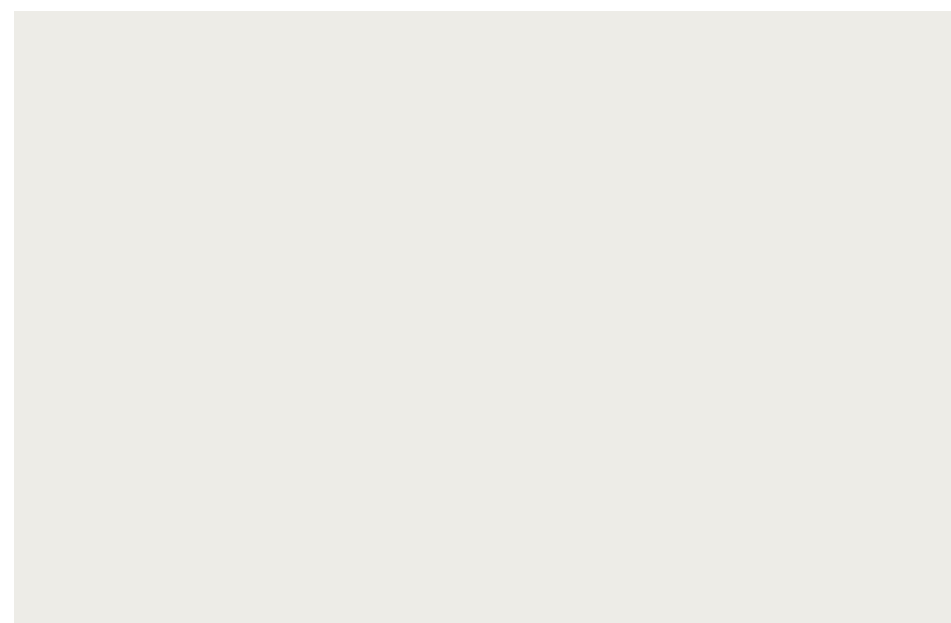
EKSISTERENDE BELÆGNING



U-UDNYTTET GRØN KANT



GRÆSPÆNE PÅ TAGKONSTRUKTION



STORE TRÆER I KANTZONE MOD KOLONIHAYER



GRUPPE AF TRÆER - SLYNGPLANTER



BØGEHÆK



INDUSTRIBELÆGNING - GRØN KANTZONE

Historiske luftfotos Bådehavnsgade Syd



Slusen 1939



Slusen, Fiskerhavnen 1946



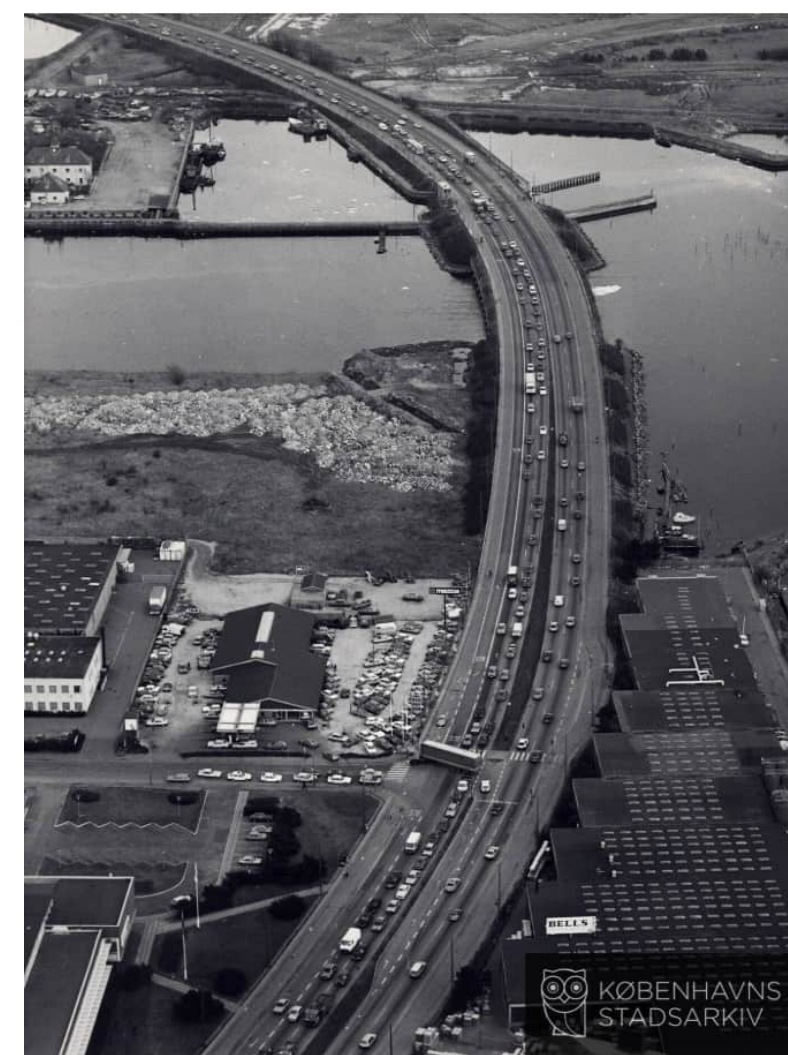
Fiskerhavnen 1954



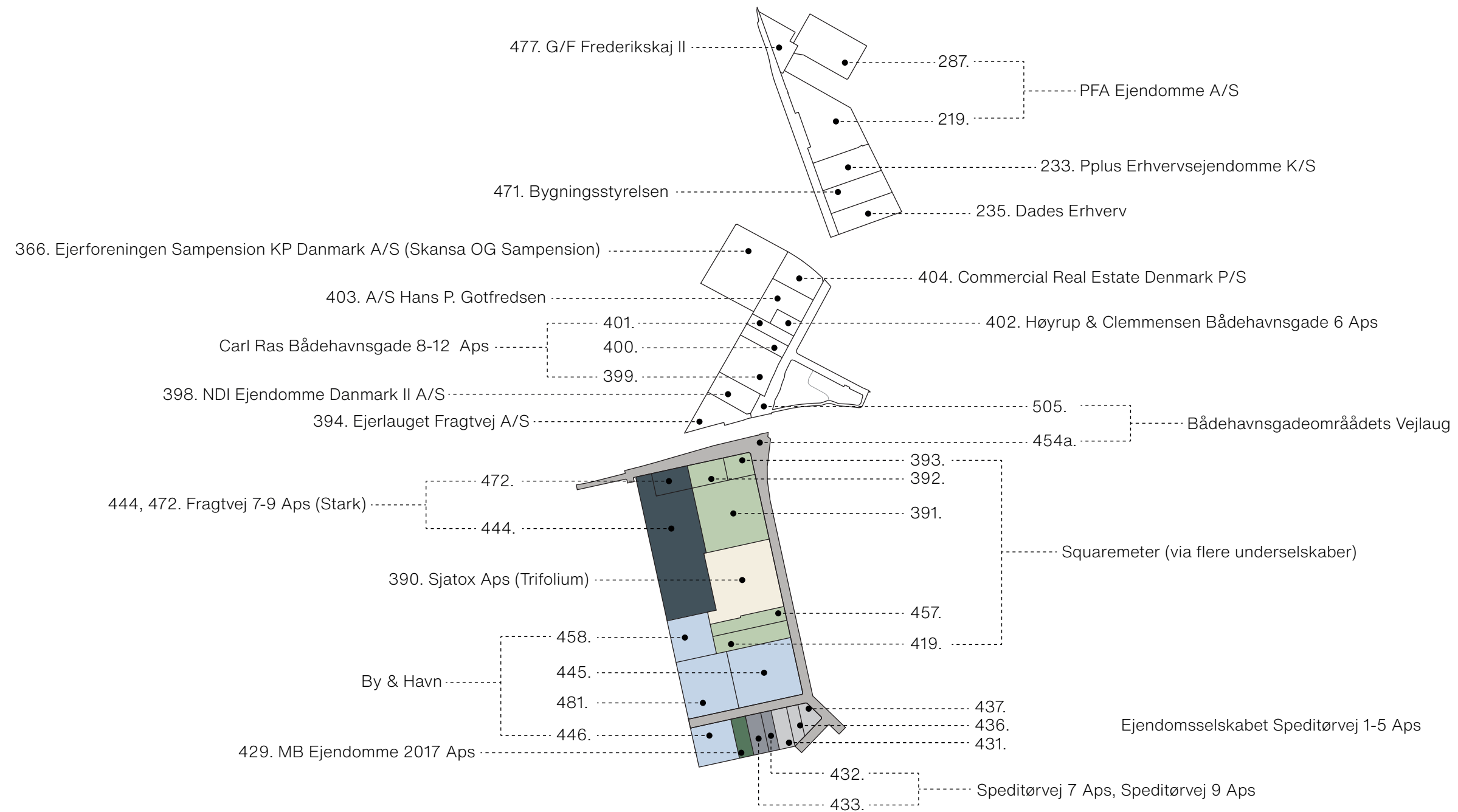
Fiskerhavnen 1956



Sluseværket, Sjællandsbroen
1959



Sjællandsbroen 1986



Oversigt over ejerskab og bygninger

Stark City

Matrikel 444

Frugtvej 9, 2450 København SV

Årstal: 2008

Arkitekt: Mannik & Storm a/s



Stark City

Matrikel 472

Frugtvej 7, 2450 København SV

Årstal: 1965

Arkitekt: Lars Bastrup Birk



Børge Kristiansen & Søn

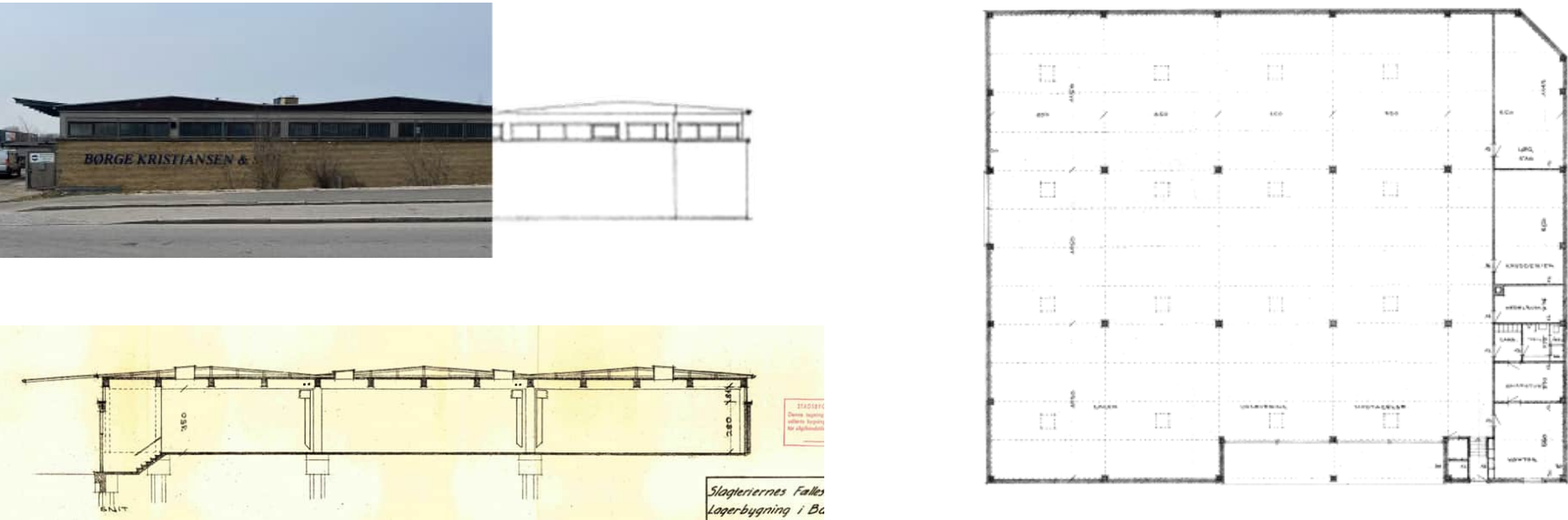
Matrikel 393

Bådehavns-gade 36, 2450 København SV

Slagteriernes Fællesindkøbsforening Lagerbygning i Bådehavns-gade

Årstal: 1962

Arkitekt: A. Wittmaack & Arne Madsen



Citroën

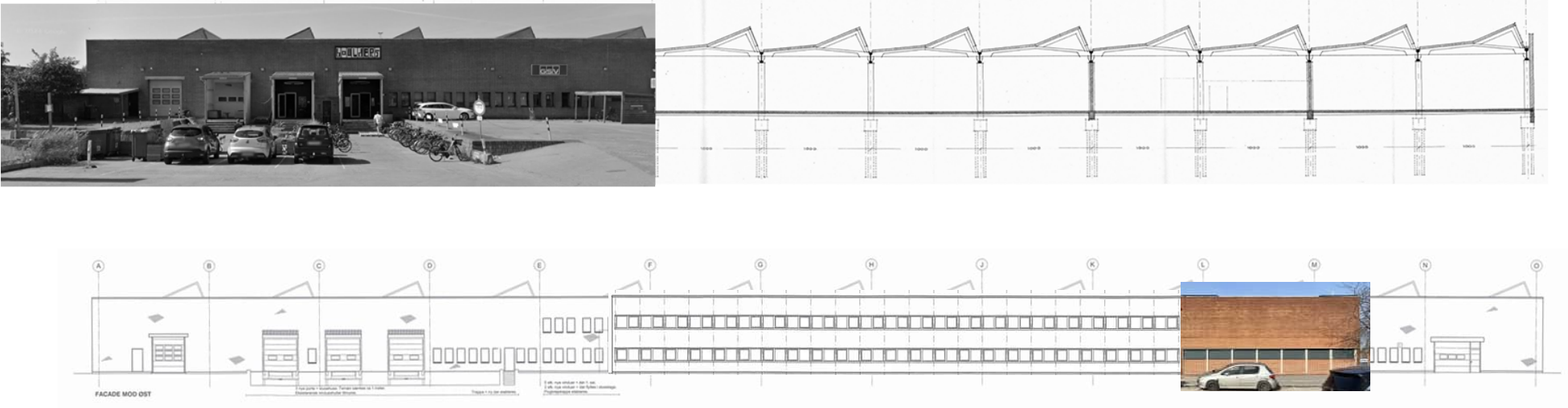
Matrikel 391

Bådehavnsgade 38-40, 2450 København SV

Automobiles Citroën

Årstal: 1966

Arkitekt: Skaarup & Jespersen Arkitekter



Trifolium

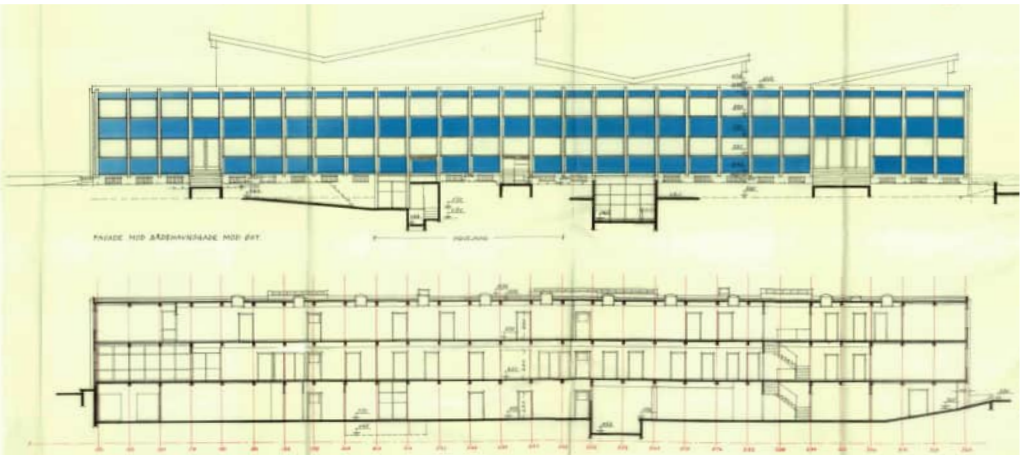
Matrikel 390

Bådehavnsgade 42-44, 2450 København SV

Mejeriet Trifolium

Årstal: 1967

Arkitekt: Mejeriernes Arkitektkontor



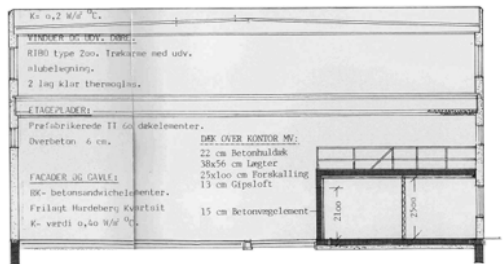
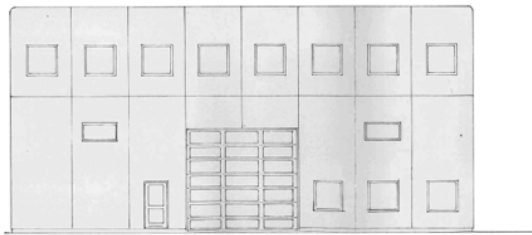
Get Visual

Matrikel 457

Bådehavnsgade 46, 2450 København SV

Årstal: 1996

Arkitekt: Jørgen Thomsen Arkitektfirma



Kornerup Catering

Matrikel 419

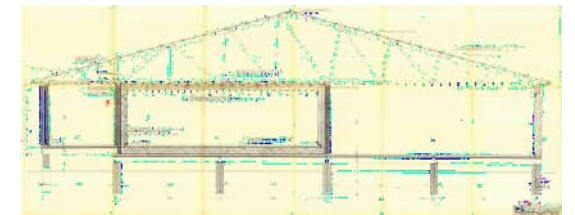
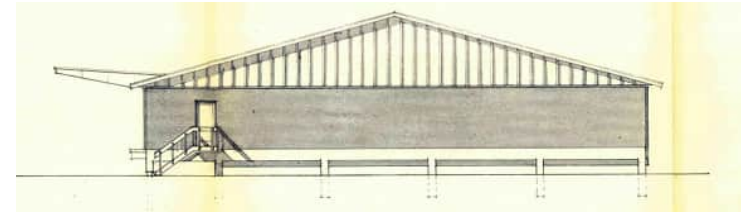
Bådehavns­gade 48, 2450 Kø­ben­havn SV

Frysehus i Bådehavns­gade

Årstal: 1965

Arkitekt: Erik Bundgård

& Folmer Enna Jensen



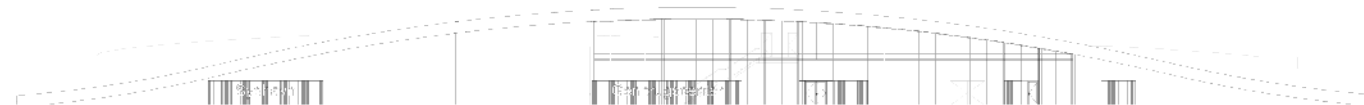
Sydhavn Genbrugscenter

Matrikel 445

Bådehavns­gade 50, 2450 Kø­ben­havn SV

Årstal: 2023

Arkitekt: BIG

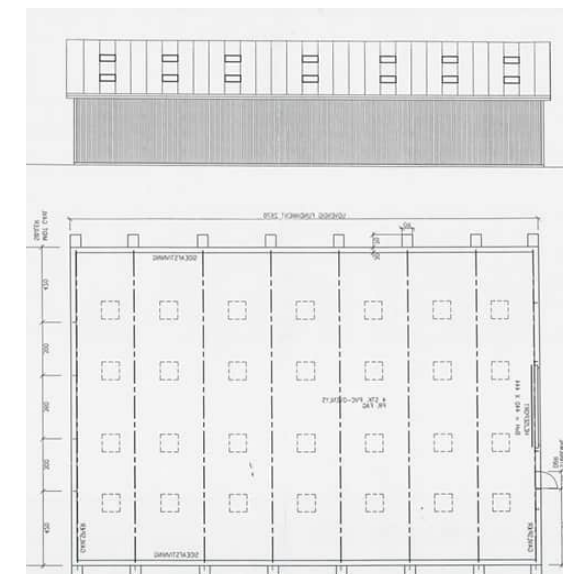


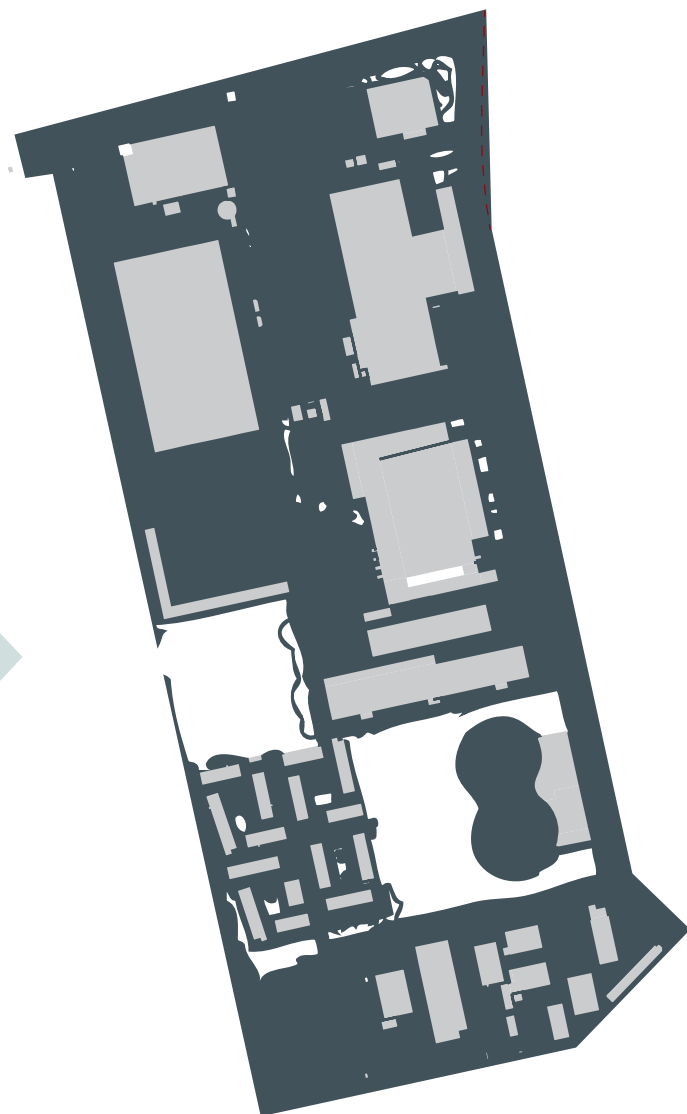
Sidste Mole

Matrikel 436

Speditørvej 3, 2450 Kø­ben­havn SV

Årstal: 1972





Byrums oversigt

Visuelle forbindelser og fysiske barrierer

-  Sigtelinjer / gangforbindelse på tværs
-  Vej
-  Jernbane
-  Hegn
-  Træer

Belægninger

-  Belagte arealer 85 %

Grøn bevoksning

-  Grønne arealer (Lav bevoksning) 15 %
-  Høj bevoksning
-  Træer

1 : 5000



MINDRE ASFALTBELAGTE PLADSDANNELSER



EKSISTERENDE BELÆGNING



OVERGANG MELLEM BEBYGGELSE OG 'TIPPEN'



KIG TIL SOLITÆRE TRÆER



FACADEBEPLANTNING



HAVNEN SOM NABO



TRAFIKERET FORBINDELSE MELLEM B. NORD OG B. SYD



GRUSPLADS MED SOLITÆRTRÆ (§3?)



'KRAT' MED SLYNGPLANTER

udvidet inddragelse

FASE 1

Afrapportering inddragelsesproces

INDDRAGELSE

Fase 1

Erfaringerne fra inddragelsens første fase peger på at Sydhavnen er et område præget af stærkt engagement, tydelige spændinger og stor opmærksomhed på identitet, natur, trafik og menneskelig skala. Samtidig viser det indsamlede materiale et gennemgående ønske om, at den fremtidige udvikling tager afsæt i Sydhavnens særlige karakter, eksisterende hverdagsliv og lokale miljøer. Materialet peger dog også på, at der kan opstå spændinger mellem ønsket om at fastholde udviklingsområdernes karakter og hensynet til byggeretter i den videre udvikling af udviklingsområderne.

Udviklingen af helhedsplanen for området omkring Bådehavns­gade og den tilhørende inddragelsesproces er organiseret i tre overordnede faser. I fase 1 har fokus været på at kortlægge helhedsplanens område og etablere et fælles videns- og dialoggrundlag, som kan danne et afsæt for analysen og den videre udvikling af helhedsplanen i projektets næste to faser.

Denne afrapportering samler centrale signaler, refleksioner og læringer fra inddragelsesprocessen på baggrund af et Kick off-arrangement, en byvandring, besvarelser fra den digitale inddragelsesplatform Involved, plancher, stikord, dialoger og efterfølgende refleksioner på tværs af forløbet.

Gennem møder, vandringer, dialoger og andre former for inddragelse har processen haft til formål tidligt i forløbet at bringe lokale perspektiver, erfaringer og bekymringer i spil. Samtidig har den bidraget til at styrke relationer og skabe gensidig forståelse mellem de involverede parter.

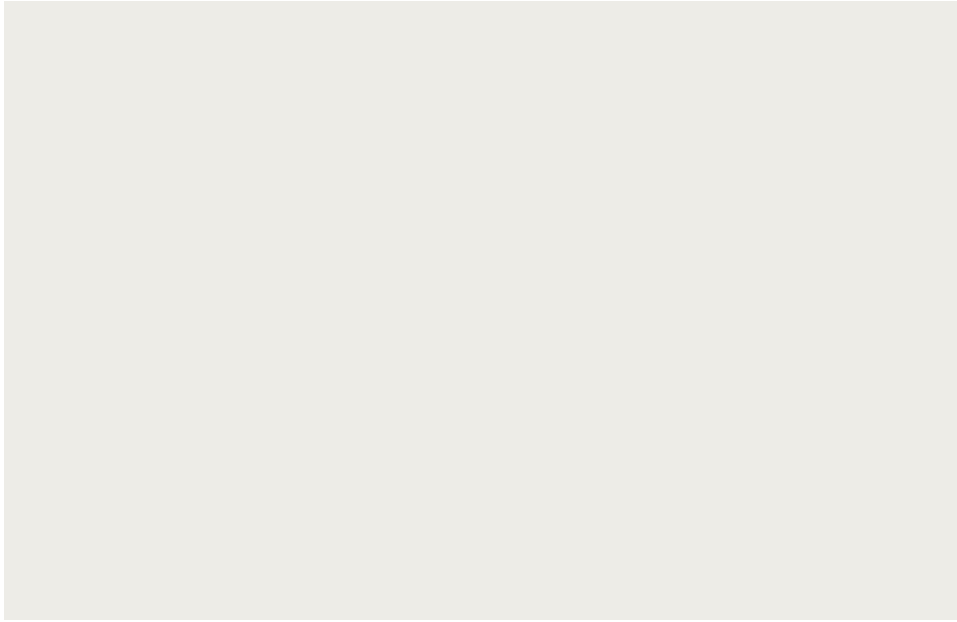
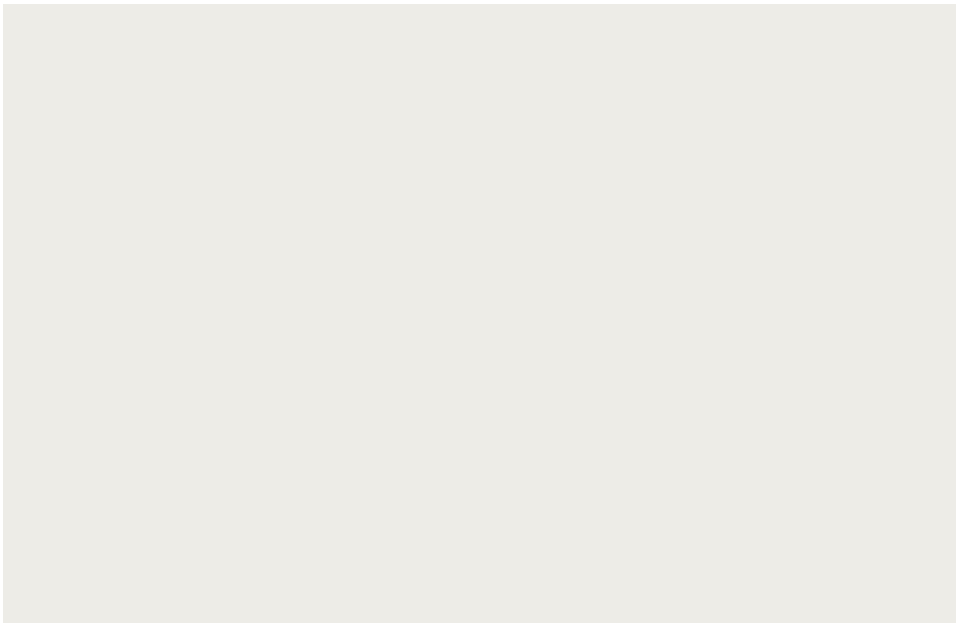
I fase 1 har inddragelsen primært omfattet lokale borgere og aktører med en eksisterende tilknytning til lokalområdet. Det indsamlede materiale afspejler derfor de holdninger, bekymringer og ønsker, der allerede findes lokalt, og kan ikke betragtes som repræsentativt for alle fremtidige interessenter. Grund-

ejere, fremtidige beboere, unge, børnefamilier og øvrige relevante målgrupper vil blive inddraget mere systematisk i fase 2.

Fase 1 har bidraget til relationer, kendskab og fælles forståelse mellem rådgivergruppe, kommune og lokale aktører. Forløbet har ført til en tilpasning af den oprindelige inddragelsesplan og givet et mere nuanceret billede af helhedsplansområdets muligheder, følsomheder og centrale dilemmaer.

Indsigterne fra fase 1 danner grundlag for det videre arbejde i fase 2. Hvor fase 1 primært har fokuseret på faktuelle forhold og eksisterende viden om helhedsplansområdet, vil fase 2 i højere grad undersøge forskellige aktørers oplevelse af byrum, forbindelser, identitet og byliv. Dermed suppleres den faktuelle kortlægning med en kortlægning af de oplevede forhold, som kan bidrage til et mere nuanceret grundlag for udviklingen af helhedsplanen.

Blandt de centrale aktører er Kgs. Enghave Lokaludvalg, som gennem længere tid har arbejdet med udviklingen af Bådehavns­gade Syd. Parallelt med nærværende proces har lokaludvalget udviklet sit eget visionsoplæg for Bådehavns­gade Syd under titlen Bådehavns­gade med kant, som har været udstillet i Sydhavn Genbrugscenter. Visionen er blevet til på baggrund af lokale input og i samarbejde med arkitekter fra Drømmekontoret og Atelier for Byers Rum. Oplægget peger på en udvikling, der bygger videre på Bådehavns­gade Syd's eksisterende kvaliteter, kulturmiljøer og særlige identitet.



INDDRAGELSE

Kick off i Trifolium d. 29. april

Fase 1

Kick off-arrangementet markerede starten på arbejdet med udviklingen af en helhedsplan for Bådehavnsvej. Arrangementet samlede borgere, foreninger, grundejere og øvrige interessenter til en første fælles dialog om områdets potentialer, udfordringer og fremtidige udvikling. Formålet var både at introducere processen og skabe et fælles afsæt for den videre inddragelse og udvikling af visioner for Bådehavnsvej.

Til arrangementet blev processen og rammerne for helhedsplanen præsenteret af Københavns Kommune ved klima-, teknik- og miljøborgmester Line Barfod samt stadsarkitekt Lars Jensen. Helhedsplanens fokus på trafik, arkitektur, natur og inddragelse blev herefter præsenteret af rådgiverteamet bestående af Sweco, Schønherr, Leth & Gori, Vida Local og Visby.dk.

Deltagerne havde mulighed for at bidrage med perspektiver og input på forskellige måder under arrangementet. Opsamlingen fra kick off-arrangementet bygger på en tværgående læsning af post-its, plancher, stikord, Involved-besvarelser og noter fra mødet. Fokus er ikke på enkeltstående udsagn, men på de mønstre, spændinger, dilemmaer og prioriteringer, der gik igen på tværs af materialet.

Signalerne er formuleret med afsæt i deltagernes egne temaer, ordvalg og bekymringer, men sammenfattet og analytisk bearbejdet for at skabe overblik over de stærkeste strømninger i materialet.

INDVOLVERING

BYRUM OG ARKITEKTUR

TRAFIK



INDVOLVERING

Deltagernes input til indvolvering

DER ER ET STÆRKT ØNSKE OM REEL INDFLYDELSE – IKKE KUN ORIENTERING

Mange input peger på en bekymring for, om centrale beslutninger allerede er truffet, og om borgerinddragelsen reelt kan påvirke udviklingen. Flere efter-spørger tydelighed om, hvad der faktisk er åbent for påvirkning, og hvad der allerede ligger fast.

DER ER ET ØNSKE OM INVOLVERING, SOM OPLEVES NÆR-VÆRENDE

Flere input peger på frustration over klassiske hørings- og mødeformer og på et ønske om processer, hvor lokale perspektiver faktisk får betydning. Samti-dig er der stor opmærksomhed på, at mange mennesker normalt ikke deltager i formelle møder.

DER ER MISTILLID TIL, HVEM DER BLIVER LYTTET TIL

Flere input kredser om repræsentation og legitimitet. Nogle oplever, at be-stemte grupper fylder meget i debatten, mens andre peger på, at lokale stem-mer og hverdagsliv risikerer at blive overset i større udviklingsinteresser.

DER ER STOR OPMÆRKSOMHED PÅ LÅSTE PRÆMISSER OG BESLUTNINGSGRUNDLAG

Mange spørgsmål handler om, hvorvidt centrale rammer allerede er fastlagt. Flere peger på usikkerhed omkring scenarier, analyser, bebyggelsesprocenter og hvor stort det reelle handlerum faktisk er.

LOKALE FÆLLESSKABER OG EKSISTERENDE MILJØER FYL- DER MEGET I DELTAGERNES BLIK PÅ UDVIKLINGEN

Flere input peger på, at områdets eksisterende miljøer, mødesteder og fælles-skaber opleves som noget værdifuldt, der risikerer at blive presset af udviklin-gen. Der er stor opmærksomhed på hverdagsliv, lokale relationer og de steder, hvor livet allerede udfolder sig.

DISKUSSIONERNE HANDLER OGSÅ OM HVILKEN BY KØBEN-HAVN SKAL VÆRE

Flere input peger på, at debatten ikke kun handler om Bådehavns-gade, men om en bredere bekymring for fortætning, belastning og udviklingsretning i Kø-benhavn. Materialet rummer tydelige spændinger mellem ønsket om flere bo-liger og ønsket om at bevare lokale kvaliteter og fællesskaber.



BYRUM OG ARKITEKTUR

Deltagernes input til byrum og arkitektur

SYDHAVNENS IDENTITET OPLEVES SOM NOGET SÆRLIGT – OG SÅRBART

Mange beskriver Sydhavnen som et byområde med en særlig karakter, stemning og kultur, som ikke må forsvinde i mere standardiseret byudvikling. Flere peger på, at ny arkitektur og udvikling bør tage tydeligere afsæt i lokalområdets historie, havnemiljø, industriarv og eksisterende hverdagsliv fremfor generiske løsninger.

Der er samtidig en tydelig bekymring for, at området omkring Bådehavns­gade gradvist kan komme til at ligne andre nyere bydele i København og miste forbindelsen til det skæve, lokale og uformelle.

”Sydhavnen skal fortsat være Sydhavnen.” | ”Vi skal ligne Sydhavnen - ikke alle andre bydele i København.” | ”København skal ikke ligne alle andre byer.”

DER ER STÆRKE ØNSKER OM AT BEVARE NATUREN OG DE BLÅ-GRØNNE KVALITETER

Natur, biodiversitet, adgang til vandet og grønne områder fylder meget i materialet. Flere beskriver naturen som Sydhavnens største kvalitet og som afgørende for både trivsel, ro og identitet. Der var flere kommentarer om manglen på grønne og sammenhængende ruter for fodgængere og særligt Tippen og de mere uformelle grønne rum fremhæves som noget, der giver Sydhavnen karakter og adskiller Sydhavnen fra andre dele af København.

”Naturen i området er det største aktiv.” | ”Tippen skal ikke bebygges.”

MANGE ER BEKYMREDE FOR HØJ TÆTHED OG STORE VOLU-MENER

Der er mange reaktioner på tæt og højt byggeri. Flere udtrykker bekymring for, at området omkring Bådehavns­gade mister luft, grønne kvaliteter og menneskelig skala, hvis der bygges for massivt. Der er også input, som peger på behovet for flere boliger i København og på ønsket om et lokalområde med

mere liv, flere funktioner og større aktivitet.

”HOLD OP med at bygge så tæt som I gør!” | ”Undgå at gå for højt - 3-4 etager er Max.” | ”Man får kun et godt lokalområde, hvis der mennesker nok til understøtte caféer og byliv.”

FISKERHAVNEN OG DE EKSISTERENDE MILJØER FYLDER MEGET FØLELSESMÆSSIGT

Fiskerhavnen, de kreative miljøer, klubberne og de eksisterende mødesteder beskrives som noget helt særligt. Flere oplever dem som centrale for lokalområdets identitet og frygter, at de bliver presset eller forsvinder.

”Unikt havnemiljø.” | ”Respekt for sydhavnen og fiskerhavnen som de særlige steder de er.”

DER ER STOR OPMÆRKSOMHED PÅ HVERDAGSLIV OG MEN- NESKELIG SKALA

Mange input handler ikke kun om bygninger, men om hvordan lokalområdet opleves i hverdagen. Der peges på behovet for mødesteder, kultur, børneliv, ophold, tryghed og steder hvor mennesker faktisk har lyst til at være.

”Unge har brug for steder at opholde sig.” | ”Manglende kulturbehov. Alt er overbooket.”

DER ER BEKYMNING FOR GENTRIFICERING OG TAB AF LO- KALE MILJØER

Flere input peger på en bekymring for, at udviklingen gør området omkring Bådehavns­gade dyrere, mere ensartet og mindre lokalt forankret. Der er stor opmærksomhed på, hvem lokalområdet udvikles til, og om eksisterende miljøer og hverdagsliv risikerer at blive presset ud.

”Mere byggeri fører ikke til lavere husleje.” | ”Byg boliger til sydhavnerne.”



TRAFIK

Deltagernes input til trafik

TRAFIK OPLEVES ALLEREDE SOM ET STORT PROBLEM

Mange beskriver området omkring Bådehavnsvej som presset af trafik, støj og utrygge situationer. Særligt Bådehavnsvej opleves som belastet, og flere peger på, at lokalområdet allerede har svært ved at håndtere den nuværende trafikmængde. Selv blandt deltagere med stor modstand mod nye veje er der samtidig mange, som efterspørger konkrete og realistiske løsninger på den trafik, der allerede findes.

”Der er allerede pres på Bådehavnsvej.” | ”Hvordan forbedrer vi den i forvejen pressede trafik?” | ”Få bilerne afviklet hurtigt væk fra Bådehavnsvej.”

FRAGTVEJ OG NYE VEJFORBINDELSER SPLITTER TYDELIGT

Forslag om nye vejforbindelser skaber stærke reaktioner. Flere ser dem som en alvorlig trussel mod natur, kolonihaver og lokale miljøer, mens andre peger på behovet for bedre trafikafvikling og adgangsforhold.

”Frugtvej og biltrafik bør skrottes!” | ”Trafikafvikling af biler skal afhjælpes igen med ny vej.”

DER ER STÆRKE ØNSKER OM BEDRE FORHOLD FOR GÅENDE OG CYKLISTER

Mange input peger på behovet for tryggere forbindelser, bedre cykelinfrastruktur og stærkere koblinger mellem det gamle og nye Sydhavn samt til metroen. Flere beskriver Sydhavnen som et sted, der bør udvikles med mindre

bilafhængighed og større fokus på bløde trafikanter. Der er tydelige ønsker om at undgå mere gennemkørende trafik.

”Nej til udvidelse af Frugtvej!” | ”Sydhavnen skal være et ’cykelsted’ - ikke et ’bilsted.” | ”Vi har et meget stort ønske om en bro mellem Bådehavnsvej og metroen.”

TRAFIKDISKUSSIONERNE HÆNGER TÆT SAMMEN MED BEBYGGELSE OG KAPACITET

Mange kobler trafikproblemer direkte sammen med spørgsmål om tæthed, befolkningstilvækst og lokalrådets samlede bæreevne. Flere stiller spørgsmål ved, hvor meget området i praksis kan rumme.

”15% befolkningstilvækst på 1% af KBH areal.” | ”Hvor meget kan lokalområdet i det hele taget bære?”

DER ER STOR OPMÆRKSOMHED PÅ TRAFIKSCENARIER OG BESLUTNINGSGRUNDLAG

Flere spørgsmål retter sig mod, hvem der har defineret trafikscenarierne, hvilke muligheder der undersøges, og hvor åbne præmisserne reelt er. Det gælder især koblingen mellem trafik, bebyggelse og lokalrådets samlede kapacitet.

”Hvem har defineret infra-scenarierne?” | ”Hvis nu trafikanalyser viser, at man rent trafikalt ikke kan holde de procenter - så må man være åben for, at man kan gå længere ned.”

INDDRAGELSE

Byvandring d. 18 maj

Fase 1

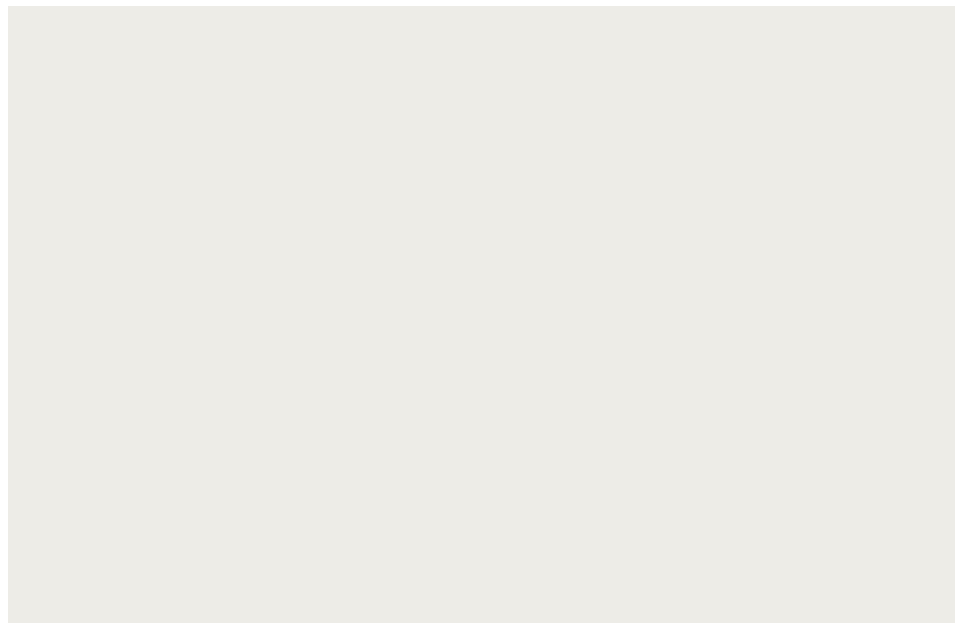
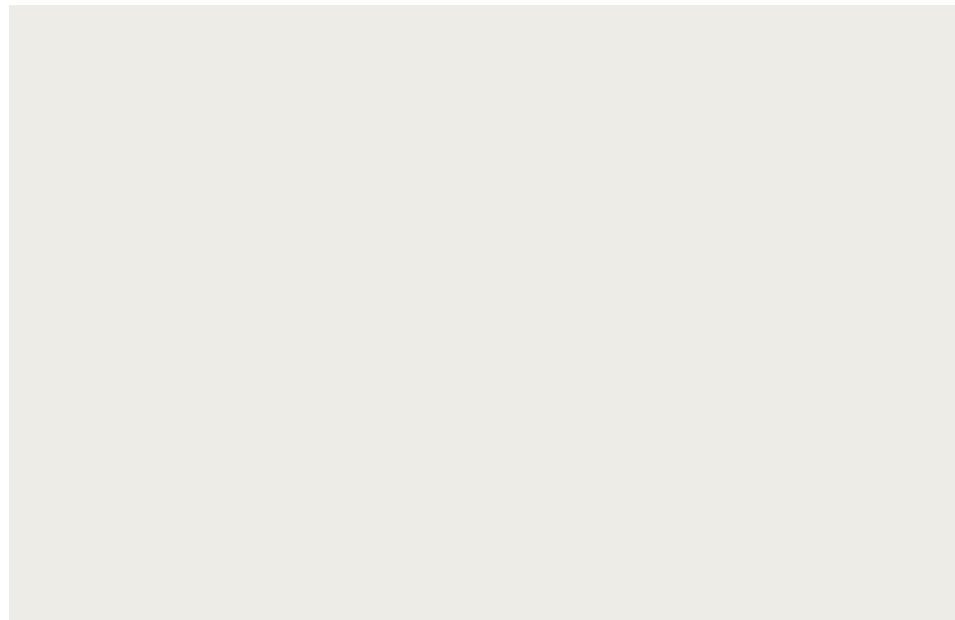
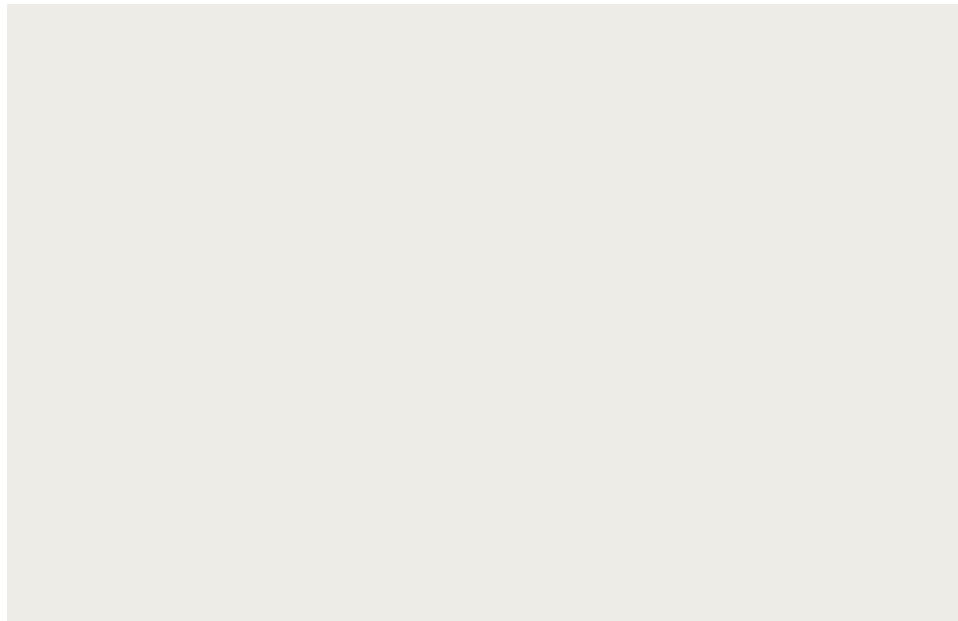
Byvandringen blev gennemført som en del af inddragelsesprocessen i fase 1 med det formål at skabe en fælles oplevelse og forståelse af Bådehavsgades eksisterende forhold, kvaliteter og udfordringer.

Gennem en fælles bevægelse gennem de tre udviklingsområder fik deltagere fra Kgs. Enghave Lokaludvalg, Sidste Mole, Sydhavnens Venner, repræsentanter for grundejere i Bådehavsgade Nord samt Aalborg Universitet København mulighed for at dele lokale erfaringer, perspektiver og bekymringer med rådgiverteamet og Københavns Kommune.

Byvandringen fungerede både som et dialogformat og som et konkret redskab til at identificere steder, dilemmaer og potentialer, der kan få betydning for det videre arbejde med helhedsplanen. Dette afsnit samler nogle af de tydeligste refleksioner, opmærksomhedspunkter og dilemmaer, der trådte frem gennem byvandringen.

I modsætning til materialet fra kick off-arrangementet bygger dette afsnit ikke primært på direkte interessentinput i rå form, men på rådgivergruppens bearbejdning af de input, perspektiver og spændinger, der opstod gennem mødet med lokale aktører, steder og miljøer i lokalområdet. Afsnittet skal derfor ikke læses som rådgivergruppens egne holdninger eller anbefalinger, men som en analytisk bearbejdning af de temaer, usikkerheder, konflikter og udviklingsretninger, som blev tydeligere gennem byvandringen og de efterfølgende dialoger.

Fokus er særligt rettet mod de spændinger, potentialer, dilemmaer og erkendelser, som rådgivergruppen hæftede sig ved gennem mødet med lokalområdet og de forskellige aktører.





Konklussion fra Byvandring:

Balance mellem udvikling og stedets særlige karakter fylder meget

Flere dialoger og refleksioner kredser om spændingen mellem byudviklingens realiteter og ønsket om at bevare Sydhavnens særlige identitet, det skæve og det uplanlagte. Materialet peger flere steder på, at områdets kvaliteter ikke alene handler om bygninger, men i høj grad om de miljøer, stemninger og sociale relationer, som allerede findes i lokalområdet, og som blandt andet er betinget af de lave huslejer i de gamle industribygninger.

Samtidig træder der en opmærksomhed frem omkring, hvordan disse kvaliteter kan få plads i en større helhedsplan og ikke blot fungere som fortællinger om noget eksisterende, der langsomt forsvinder. Flere input og refleksioner kredser om, hvordan man kan skabe en udvikling, der ikke alene bevarer enkelte bygninger, men som giver plads til det skæve, kreative og uformelle som en aktiv del af fremtidens bydel.

Materialet rummer også en tydelig spænding mellem ønsket om at skabe en stærk samlet plan og frygten for, at planlægningen bliver så stram og kontrolleret, at netop de kvaliteter, man ønsker at bevare, forsvinder.

”Byudvikling må gerne være besværligt!”

”Vi bør finde en kreativ måde at få bevaret tonen/sjælen.”

”Plads til midlertidighed, det skæve og det kreative.”

Natur, børn og frie rum opleves som særligt værdifulde kvaliteter

Flere dialoger og refleksioner kredser om betydningen af Tippen, naturen og de uformelle rum som noget særligt værdifuldt. Materialet peger flere steder på et ønske om at bevare steder, hvor børn, unge og voksne kan opholde sig mere frit og mindre programmeret end i mange nyere byområder.

Samtidig træder der en forståelse frem af, at naturen ikke alene opleves som rekreativ værdi, men som en central del af lokalområdets identitet og sociale liv. Flere input beskriver naturen som noget, der giver lokalområdet karakter, ro og frihed – og som risikerer at blive presset af både fortætning og mere formaliseret byudvikling.

Der er også en tydelig opmærksomhed på, at netop de uplanlagte og mindre kontrollerede rum kan være svære at tænke ind i klassisk planlægning, fordi de ofte opstår i sprækker, mellemrum og midlertidige situationer.

”Børn har ret til krat. Børn har ret til huler.”

”Nordens største naturlegeplads.”

”At frede naturen - fordi dens betydning er uvurderlig for mennesker.”

Kreative miljøer og midlertidighed ses som afgørende for lokalområdets identitet

Flere dialoger og refleksioner kredser om, hvordan kreative miljøer, midlertidighed og uplanlagte funktioner kan få plads i fremtidens udvikling. Materialet peger flere steder på, at mange af lokalområdets eksisterende kvaliteter netop er opstået uden for klassisk planlogik og gennem midlertidige eller eksperimenterende miljøer.

Samtidig træder der en opmærksomhed frem omkring, at disse miljøer ofte er økonomisk sårbare og kan have svært ved at overleve i takt med stigende grundværdier og mere traditionel byudvikling. Materialet rummer derfor et tydeligt dilemma mellem ønsket om mere permanent udvikling og ønsket om at bevare fleksibilitet, kreativitet og uformelle miljøer.

Flere input og refleksioner kredser også om, hvordan man kan skabe rammer, hvor nye miljøer fortsat kan opstå fremfor blot at bevare eksisterende steder som historiske rester.

”Efterlad nogle felter tomme!”

”Plads til midlertidighed, det skæve og det kreative.”

”Hvordan kan man i planlægningen tage højde for det skæve, det kreative og midlertidige?”



Grundejere opleves både som en ressource og et potentielt dilemma

Flere dialoger og refleksioner kredser om, hvordan grundejere kan påvirke helhedsplanen på lige fod med borgere og andre aktører, i stedet for at dominere retningen for helhedsplanen. Materialet peger flere steder på, at grundejerne både rummer vigtige ressourcer, engagement og udviklingskraft, men samtidig også repræsenterer interesser, som ikke nødvendigvis er sammenfaldende med øvrige ønsker til lokalområdet.

Samtidig træder der en tydelig opmærksomhed frem omkring behovet for at skabe processer, hvor grundejere oplever sig inviteret ind som medspillere fremfor modparter. Flere input og refleksioner peger dog også på, at dette kræver tydelige rammer og høje krav til kvalitet, samarbejde og helhedstænkning.

Materialet rummer derfor en tydelig spænding mellem samarbejde og styring: Hvordan skaber man reel dialog og fælles retning uden samtidig at miste muligheden for at stille krav eller fastholde lokalområdets særlige kvaliteter?

”Grundejernes største vision og drøm: at bygge boliger med gode gårdrum”

”Hvordan udnytter vi den ressource bedst, uden at de dikterer indholdet?”

”Hvor skrappe og ambitiøse krav vi kan stille til grundejerne.”

Trafik opleves som en grundlæggende strukturerende konflikt

Trafik, Fragtvej og forbindelser opleves som nogle af de mest konfliktfyldte og afgørende spørgsmål for lokalområdets fremtid. Flere refleksioner peger på, at infrastrukturen i høj grad kommer til at definere, hvilken type bydel området bliver.

Samtidig er der en tydelig spænding mellem ønsket om at forbedre tilgængelighed og trafikafvikling og frygten for, at nye vejforbindelser vil ødelægge natur, lokale forbindelser og lokalområdets særlige karakter. Flere refleksioner peger på, at trafikdiskussionen derfor ikke kun handler om mobilitet, men om hvilke værdier og prioriteringer der skal være styrende for lokalområdets udvikling.

Der er også opmærksomhed på, at nogle infrastrukturelle løsninger kan skabe nye barrierer mellem området omkring Bådehavnsvej og dermed modarbejde ønsket om mere sammenhængskraft mellem gammel og ny Sydhavn.

”Ingen vej (fragtvej).”

”En stor vej her ville ødelægge forbindelsen.”

”Trafik og infrastruktur kommer til at afgøre hvordan bydelen bliver for et rum.”

Der er stor opmærksomhed på forbindelser og sammenhængskraft

Flere dialoger og refleksioner peger på behovet for bedre forbindelser mellem det nye og gamle Sydhavn og mellem bydelens forskellige miljøer. Materialet peger flere steder på, at lokalområdet opleves opdelt af trafik, infrastrukturelle barrierer og manglende sammenhænge.

Samtidig træder der en forståelse frem af, at ønsket om sammenhængskraft ikke kun handler om fysisk infrastruktur, men også om sociale, kulturelle og mentale forbindelser mellem forskellige miljøer og brugergrupper i lokalområdet.

Materialet rummer derfor også et vigtigt dilemma i, hvordan man kan skabe mere sammenhæng uden samtidig at udviske de forskelligheder og lokale særpræg, som mange oplever som lokalområdets styrke.

”Sydhavnsvej danner en barriere.”

”Hvordan skaber vi tydeligere forbindelser mellem områderne i det nye og gamle Sydhavn?”

”Vi bliver nødt til at tænke helhedsorienteret ift. børn, kultur, natur osv.”

UDVIDET INDDRAGELSE

Opsummering på afsnittet

De væsentligste pointer fra inddragelsens fase 1 er opsummeret nedenfor.

- Der er et stærkt lokalt engagement i lokalområdet fremtid og et tydeligt ønske om reel indflydelse på udviklingen. Mange efterspørger gennem-sigtighed omkring beslutningsprocesser, handlerum og de præmisser, der ligger til grund for helhedsplanen.
- Sydhavnens identitet, kulturmiljøer og særlige karakter opleves som nogle af lokalområdets vigtigste kvaliteter. Der er et gennemgående ønske om, at udviklingen tager afsæt i historien for området omkring Bådehavns-gade og de eksisterende miljøer og lokale egenart.
- Fiskerhavnen, de kreative miljøer, foreningerne og de eksisterende møde-steder tillægges stor betydning for lokalområdets sociale og kulturelle liv. Mange peger på behovet for at sikre plads til disse kvaliteter i den fremti-dige udvikling.
- Naturen, biodiversiteten, de blå-grønne forbindelser og adgangen til van-det fremhæves som centrale styrker ved lokalområdet. Der er et gennem-gående ønske om at bevare og udvikle disse kvaliteter, og særligt Syd-havnstippen fremhæves som et vigtigt rekreativt og identitetsskabende område for Sydhavnen.
- Der er et ønske om at bevare menneskelig skala, hverdagsliv og uformelle opholdsrum. Særligt fremhæves betydningen af frie rum for børn, unge og fællesskaber.

- Flere peger på en grundlæggende spænding mellem ønsket om byudvik-ling og behovet for at bevare lokalområdets eksisterende kvaliteter. Sær-ligt spørgsmål om tæthed, bygningsvolumener og lokalområdets bære-evne fylder i debatten.
- Der er bekymring for, at udviklingen kan føre til gentrificering og tab af lokale miljøer. Mange efterspørger en udvikling, der også skaber plads til eksisterende brugergrupper, kreative erhverv og forskellige boligformer.
- Trafik opleves som en af de største udfordringer i området omkring Både-havnsgade. Der er bred enighed om behovet for løsninger, men uenighed om hvilke greb der bedst understøtter lokalområdets fremtidige udvikling.
- Forbindelser og sammenhængskraft mellem det gamle og nye Sydhavn er et gennemgående tema. Der efterspørges bedre forhold for gående og cyklister samt stærkere koblinger mellem bydelens forskellige delområder og destinationer.
- Der er et ønske om, at den videre udvikling sker i tæt samspil mellem kom-mune, grundejere, lokale aktører og borgere. Samtidig peger materialet på behovet for at balancere forskellige interesser og skabe en fælles retning for lokalområdets fremtid.

Visionsprojekt fra lokaludvalget

Bådehavns-gade med kant

Dette er et udpluk af materiale fra Kongens Enghave Lokaludvalgs visionsprojekt "Bådehavns-gade med kant" udarbejdet af Lauge Floris fra Drømmekontoret og Knud Arup Kappel fra Atelier for Byers Rum og offentliggjort maj 2026.

Materialet er gengivet med tilladelse fra Drømmekontoret og Atelier for byers rum samt Kongens Enghave Lokaludvalg:

Vision:

For at skabe en vision for fremtiden i Bådehavns-gade Syd området, er det væsentligt at se området i en større kontekst og trække på en bredere inspiration og opmærksomhed fra omkringliggende områder som Fiskerhavnen og Sydhavnstippen samt fra det gamle Sydhavn og den nye Stejlepladsen. Samtidig skal en god vision tage afsæt i nutiden og pege ind i fremtiden på flere niveauer – den bør ud over bygninger og bygningskarakteristika også omhandle en forståelse

for traditioner for, hvordan mennesker lever i Sydhavnen i form af fællesskaber, samlivsformer og forskellige boformer, behov for frirum og udfoldelsesmuligheder og for at kunne sætte forskellige præg på lokalområdet.

Vi kalder visionen for BÅDEHAVNSGADE MED KANT!

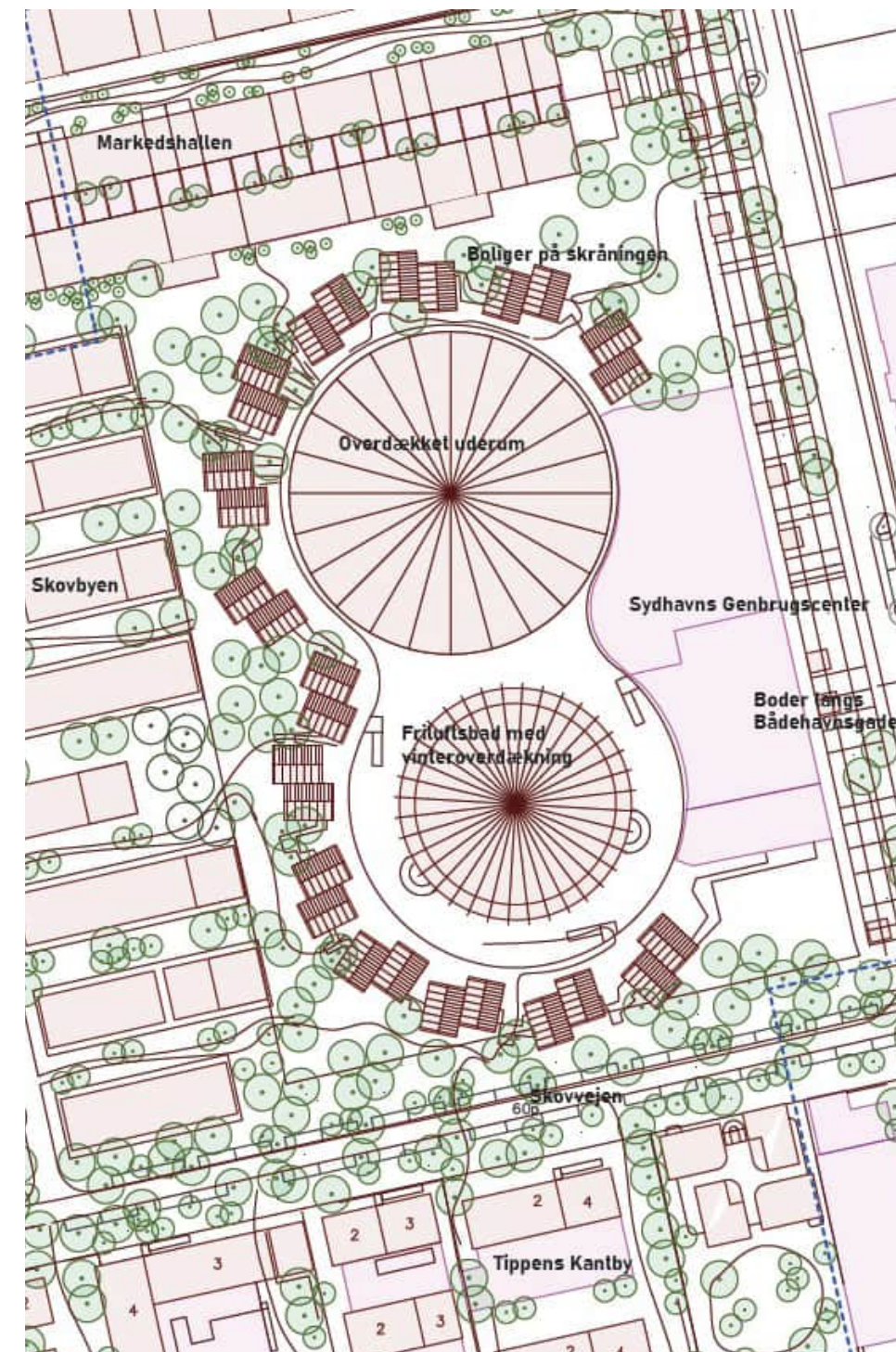
Bådehavns-gade med kant kræver at vi sætter barren højt i alt hvad vi gør. For at holde fokus har vi udviklet en række dogmer for områdets fremtid – dogmer der i bydeform sætter fokus på en række vigtige parametre og tematikker. Bådehavns-gade med kant kan realiseres gennem at invitere byudviklingen som forandringsenergi, men på særlige præmisser og betingelser. Vi ved udviklingen kommer – vi skal være med til at svare på hvordan

den bliver. At skabe et Bådehavns-gade med kant, er at gøre noget andet end man gør andre steder, vi ønsker at eksperimentere og ændre vaner, at give det komplekse og nuancerede plads, at være sydhavnere og københavnere og være generøse.

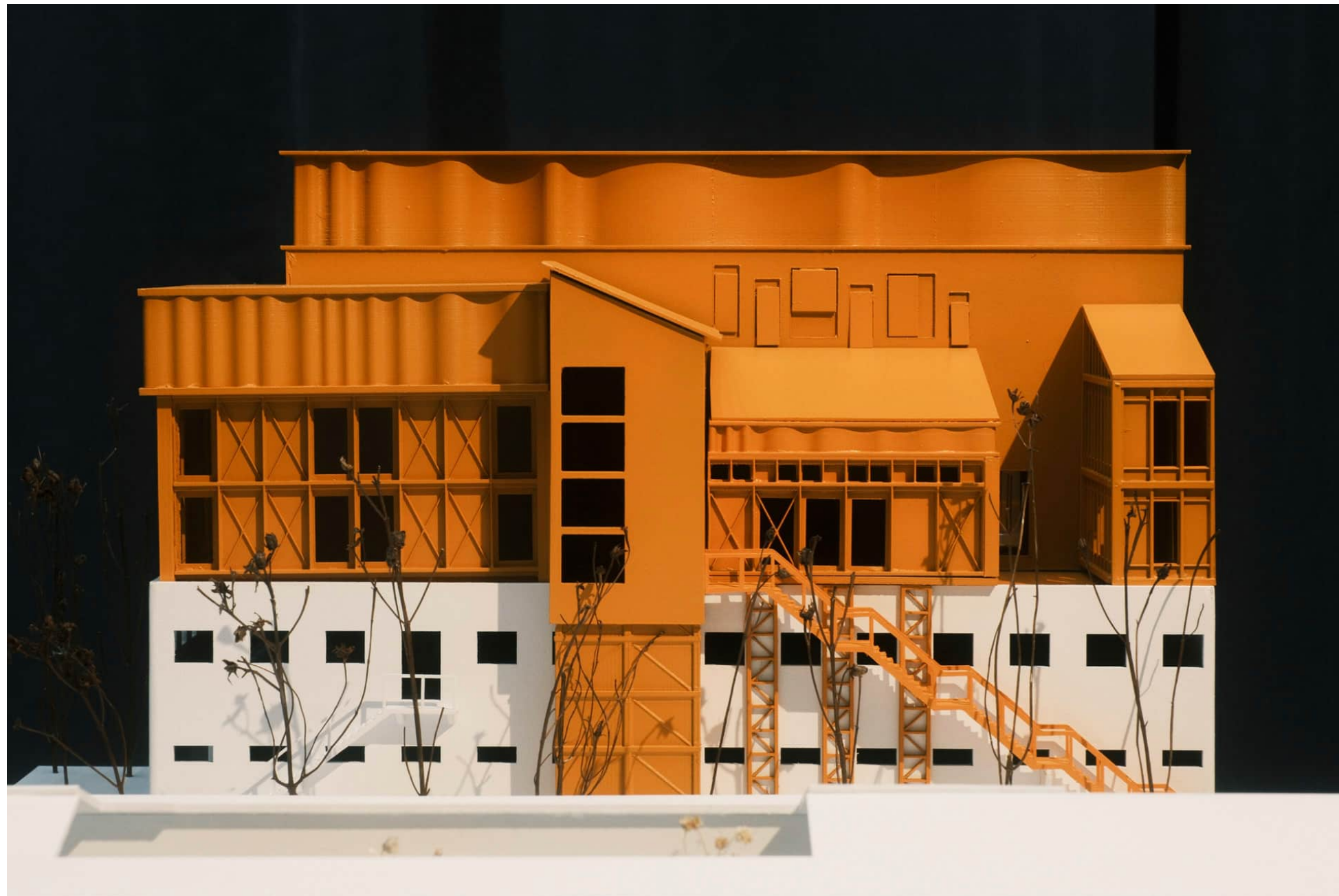
Dogmerne for Bådehavns-gade med kant:

- Bevar den eksisterende arkitektur
- Mangfoldig og nænsom ny arkitektur
- Blandet by – maximalt mix af funktioner
- Et kvarter for lette trafikanter
- Kulturelt omdrejningspunkt
- Egenart(er) – i flertal
- Grøn og blå byudvikling
- Eksperimenterende bykvarter





Materiale fra Bådehavnsgade med kant



Materiale fra Bådehavnsgade med kant

opsummering

VÆRDIER, POTENTIALER, SYNERGIER OG KONFLIKTER

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Samlet opsummering

Foreløbige værdier, potentialer, synergier og konflikter

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Registrering og kortlægning i fase 1, har givet et overblik over helhedsplanområdets kompleksitet, værdier og mangler. Det er en faktuel og nøgtern registrering samt kortlægning, der danne en base for det efterfølgende arbejde. For at kunne evaluere resultaterne af kortlægningen, teste forskellige prioritering indenfor helhedsplanens forskellige emner har vi valgt at gøre brug af en matrix, der opsummerer foreløbige ”værdier, potentialer, synergier og konflikter”. Kortlægningen har bl.a. vist, at der er store rekreative værdier i form af Kalvebod Kile og Sydhavnstippen udenfor udviklingsområderne. At mængden af idrætsfaciliteter, kulturtilbud, byrum og handel er begrænset. Der er store kontraster i området for helhedsplanen hvad angår bygnings- og boligtypologier samt den demografiske sammensætning. I udviklingsområderne kan bevaring og konvertering af eksisterende industribygninger til fx kulturelle, kreative, sportslige og sociale formål være en stor værdi for områdets egenart og byliv. Der er en del bygningstyper i udviklingsområderne, som vil kunne danne ramme om meget af det, der kan binde borgerne sammen på tværs af områderne og Sydhavnen. Bygninger, som på den ene side er en del af kommunens klimadagsorden ’Bevar eller forklar’ og på den anden side en del af kommunens målsætning om at skabe plads til 40.000 nye boliger over de næste 12 år ved fortætning, nedrivning og nybyggeri fortrinsvis i kommuneplanens byudviklingsområder. Et dilemma som udforskes i næste fase.

TRAFIK OG MOBILITET

Sydhavnsgade, Sjællandsbroen og Øresundsbanen, som omgiver området omkring Bådehavnsgade og Frederikskaj, samt hegningen af de to industriområder og kolonihavnerne udgør store barrierer for fodgængere og cyklister, som bevæger sig til og fra området. Det vanskeliggør adgang til den kollektive trafik, herunder Metro, idet der ikke er direkte stier, samtidig med at flere cykelstier er smalle eller i dårlig stand samt til offentlige institutioner som fx skoler i nærområdet. Der er primært for gående adgang til store rekreative områder såsom Kalvebod Kile og Sydhavnstippen. De trafikale forbindelser til områderne er præget af kapacitetsmæssige flaskehalse for køretøjer- og kollektiv trafik, som resulterer i kødannelse på og omkring Bådehavnsgade i myldretid. Der er et stort pres på områdets parkeringspladser, hvorfor det kan være svært at finde ledige P-pladser langs sidevejene og langs med den sydlige del af Bådehavnsgade. Bådehavnsgade er ikke betjent af offentlige busser.

Den samlede støjbelastning fra trafikken – både eksisterende og fremtidig – vil have en indvirkning på placering og udformning af ny bebyggelse i områderne. Samtidig vil evt. nye vejforbindelser i eksisterende boligområder medføre trafikstøj som skal håndteres efter krav i miljø- og planlovgivningen.

INDDRAGELSEN

Fase 1 har samlet set bidraget til et mere nuanceret billede af Bådehavsgades eksisterende kvaliteter, centrale konflikter og de spændinger, som det videre arbejde med helhedsplanen skal navigere i. Gennem kick off-arrangement, byvandring, dialoger og bearbejdning af input er der opstået en større forståelse for de forskellige perspektiver, interesser og følsomheder, der præger området. På tværs af materialet står spørgsmål om identitet, natur, forbindelser, trafik, menneskelig skala og balancen mellem nybyggeri og bevaring, som gennemgående temaer. Samtidig peger forløbet på, at mange af områdets mest værdsatte kvaliteter er tæt knyttet til det lokale, det uformelle og det vanskeligt planbare – kvaliteter, som flere oplever som afgørende for Sydhavnens særlige karakter og hverdagsliv.

Forløbet har bidraget til et mere kvalificeret grundlag for det videre arbejde og samtidig tydeliggjort behovet for løbende at kunne tilpasse både proces og involvering i takt med, at nye indsigter, dilemmaer og relationer opstår. Erfaringerne fra fase 1 peger samtidig på, at den videre proces med fordel kan bygge videre på en høj grad af åbenhed, fleksibilitet og nærvær i involveringen. Inddragelsen har i denne fase primært omfattet lokale borgere og aktører med en eksisterende tilknytning til området. I fase 2 er ambitionen derfor at inddrage en bredere kreds af interessenter, herunder grundejere, fremtidige beboere, unge, børnefamilier og andre relevante målgrupper, så flere perspektiver bliver en del af det videre arbejde. Gennem en bred involvering kan processen blive mere gennemsigtig og skabe bedre muligheder for reel indflydelse på udviklingen af helhedsplanen.

VÆRDIER, POTENTIALER, SYNERGIER OG KONFLIKTER

Matrixen gennemgår systematisk de kortlagte emners værdier og potentialer. Samtidig sætter den fokusområderne i spil ift. hinanden og udpeger mulige synergier og konflikter. Værdierne og potentialerne fortæller noget om områdets særlige muligheder. Synergierne viser, hvor flere problematikker potentielt kan løses på én gang. Konflikterne peger på områder, hvor der skal prioriteres eller tænkes i nye baner for at håndtere modsatrettede hensyn. Det er i disse prioriteringer mm., hvor den udvidede borgerinddragelse, trafikanalyserne og det brede blik på Sydhavnen og helheden skal sætte sit præg på projektet.

Foreløbige værdier og potentialer



BYENS LIV:

Byudviklingsområderne er præget af en bred vifte af erhverv, iværksætteri samt Aalborg Universitets campusmiljø.

Der findes billige lokaler, som skaber grobund for byens vækstlag af nye virksomheder, musikere og kunstnere og lignende.

Der er et stort potentiale i at udnytte AAU, samt den eksisterende bygningsmasse til at skabe byliv og rum for Sydhavnens mangel på kultur og idrætstilbud, samt butikker og andre funktioner, som mangler.



ÅBNE AREALER

De åbne arealer til parkering og oplag er en del af stedets historie og egenart. De giver områderne en fleksibilitet i brugen og store udendørs "mulighedsrum".

Områdets åbne arealer kan i fremtiden håndtere mange funktioner og skal tilrettelægges for et højt brugspres: både bynatur, regnvandshåndtering, ophold, rekreation, sport og fritidsaktiviteter, samt parkering og brandredning.



BEBYGGELSE OG BOLIG

Områdernes eksisterende byggeri består primært af erhverv og industri, og ingen boliger.

Bygningerne kan bevares på flere måder, f.eks. gennem renovering, tilpasning og transformation. De indeholder værdier og kvaliteter der kan bygges videre på i nye bygningstyper- og typologier og derved sikre områderne mange forskellige typer af rum og måske også boliger med særlige udformninger, højt til loftet, anderledes detaljer etc..



MOBILITET

Områderne er i dag tilrettelagt for bil- og lastbil kørsel, og de bløde trafikanter har dårlige kår.

Der er et stort potentiale i at udvikle et mobilitetsdesign, som matcher byens fremtidige liv, således at det samspiller og understøtter identiteten, værdierne og grad af formelt eller uformelt byliv. Mobilitet er derfor ikke en løsrevet teknikalitet, men kan bruges som en del af arbejdet områdernes egenart.



VANDHÅNDTERING

I dag løber regnvandet i rør til havneløbet og flere af områderne ligger relativt lavt ift. havvandsstigning og stormflodsbeskyttelse.

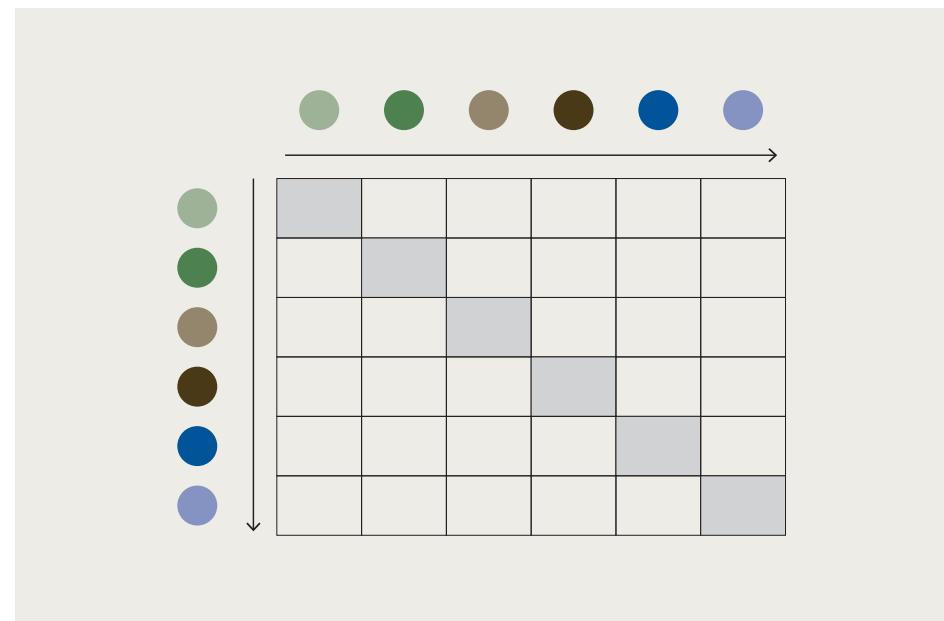
Der er et stort potentiale for at bruge krav til regnvandshåndtering til at sikre multifunktionelle åbne rum, som kan bruges både til håndtering af vand OG byrum, grønne rum, sportsbaner og eventarealer.



BYGNINGSARV

De eksisterende industri- og erhvervsbygninger, som repræsenterer et tidsspænd fra midt 50'erne til i dag, har en historie og nogle kvaliteter som er værd at tage vare på. Og som bygninger har de også både værdi og potentialer der kan bygges videre på. Både for den historiske kontinuitet, for egenarten, oplevelsesværdien og for at sikre billige lokaler til værksteder, foreninger, iværksætteri og måske også boliger.

Foreløbige synergier og konflikter



BEBYGGELSE OG BOLIG X BYENS LIV

KONFLIKT:

Det eksisterende byliv vil i nogle tilfælde blive presset af og i andre tilfælde blive styrket ved flere boliger og beboere i området.

Byens liv understøttes af både bygninger, åbne rum og særlige faciliteter. De eneste bylivsskabendefunktioner, som er planlagt fra kommunal side er dagsinstitutioner, og alt andet (butikker, foreninger, idrætsanlæg, iværkstæteri etc.) skal derfor opstå på privat initiativ.

SYNERGI:

Nyt byggeri og flere beboere kan skabe kritisk masse for nye eller større knudepunkter for byfunktioner og byliv.



BYENS LIV X ÅBNE AREALER

KONFLIKT:

Indenfor udviklingsområderne er de åbne areal indrettet til parkering og oplag og ikke til byliv. Indenfor helhedsplanens område er der mange barrierer, som opleves tydeligt i den manglende sammenhæng mellem f.eks. de rekreative arealer, og kvartererne og bylivet opleves som adskilt.

SYNERGI:

Der skal arbejdes med at sammenkoble de åbne arealer i fodgængervenlige forløb, for at understøtte byens liv og sammenhæng.



BEBYGGELSE OG BOLIG X ÅBNE AREALER

KONFLIKT:

Planen skal balancere de åbne arealer med byggeri og bolig. Udbygningen med flere boliger vil kræve udearealer, hvilket kræver plads og vil skubbe bebyggelseshøjden op. Samtidigt er der et ønske om at bygge så lavt som muligt, hvilket giver en bebyggelse med et større fodaftryk og dermed færre åbne arealer.

SYNERGI:

Sammenhængen imellem det byggede og det ubebyggede er afgørende for helhedsplanens succes.



MOBILITET X BYENS LIV

KONFLIKT:

Den trafikale belastning fra bydelens udvikling vil belaste det trafikale system. Der kan være tale om at maksimale kapaciteter nås, som gør, at områdets byliv og kultur vil blive bremsset.

SYNERGI:

Mobilitetsdesignet skal matche byens liv, således at det samspiller og understøtter bylivet og oplevelsen af et byområde med en klar identitet.



MOBILITET X ÅBNE AREALER

KONFLIKT:

Den trafikale afvikling kan betyde, at adgangen til de åbne arealer afskæres, så borgernes adgang og færden begrænses.

SYNERGI:

Stisystemerne skal tænkes ind i strukturen for bydelen og give styrket adgang til natur og åbne arealer.



MOBILITET X BEBYGGELSE OG BOLIG

KONFLIKT:

Boligernes udformning vil være påvirket af, og potentielt begrænset af det trafikale system, hvor støjgener og visuelle gener kan begrænse boligudformning og udearealer.

SYNERGI:

Boligudfordmning og bebyggelsesstrukturer skal afspejles i trafikal løsning, og en løsning for parkering, kollektiv trafik og cyklisme bør vælges. Hastighedsnedsættelser og reducerede vejbredder, udvalgte steder, kan understøtte udviklingen.



VANDHÅNDTERING X BYENS LIV

KONFLIKT:

Terænhævning om sikring mod stormfloder og regnvandshåndtering kan skabe uhensigtsmæssige terrænspring og grøfter mellem nyudviklede byggefeltter og eksisterende bebyggelse, som kan opleves som forhindringer i byrummene.

SYNERGI:

Vandhåndtering og sikring skal tænkes ind i bebyggelsesstruktur og byrum, så det understøtter bylivet og ikke skaber barrierer.



VANDHÅNDTERING X ÅBNE AREALER

KONFLIKT:

Der skal håndteres en vis mængde regnvand i byens rum, som ikke må gå ud over brugen og den visuelle oplevelse.

SYNERGI:

Regnvandshåndteringen kan påvirke udformningen, placering og udstrækningen af de åbne rum og det landskabelige, og give nye kombinationer og udformninger af de åbne arealer.



VANDHÅNDTERING X BEBYGGELSE OG BOLIG

KONFLIKT:

Vandhåndteringen skal sikre at nyt byggeri sikres mod oversvømmelse mange år frem.

SYNERGI:

Regnvandshåndteringen kan påvirke udformningen af bebyggelsesstrukturer.



VANDHÅNDTERING X MOBILITET

KONFLIKT:

Mobilitetsstruktur og regnvandshåndtering har hver sine tekniske krav.

SYNERGI:

Mobilitetsstruktur og regnvandshåndtering skal tænkes sammen, så de to understøtter hinanden og områdernes fremtidige identitet.



BYGNINGSARV X BYENS LIV

KONFLIKT:

Den nuværende bygningsmasse er både tegnet i en anden tid og til nogle helt andre funktioner.

SYNERGI:

Bygningsarven består af andre bygningstyper end boliger, hvilket giver rammer for udvikling af byens liv i de eksisterende bygninger. F.eks. sport og idræt i store haller, butikker, foreningsliv og iværksætteri i de mindre bygninger. Det sker allerede på flere matrikler.



BYGNINGSARV X ÅBNE AREALER

KONFLIKT:

Den eksisterende bygningsarv er kendetegnet ved store belagte oplagsarealer. Disse arealer er i konflik med ønsket om mere grønt, bygningsmæssig fortætning og ønsket om en menneskelig skala.

SYNERGI:

Oplagsarealerne kan omdannes med inspiration i områdets bygningsarv. Eksisterende bygninger kan også omdannes ved at ”vende bygninger om” og omdanne de indre hal-arealer til fremtidige byrum.



BYGNINGSARV X BEBYGGELSE OG BOLIG

KONFLIKT:

De nuværende industribygninger er ikke nødvendigvis oplagte eller velegnede til fremtidige funktioner - f.eks. boliger

SYNERGI:

Ved at bevare og transformere de eksisterende bygninger, bevares en vigtig del af stedets histoie og egenart samtidig med at der måske kan opstå nye og helt særlige løsninger.



BYGNINGSARV X MOBILITET

KONFLIKT:

Der er ikke store konflikter her, men et opmærksomhedspunkt er, at der ofte ønskes særlige løsninger til vej, belysning og belægning når bygningsarven skal repræsenteres. Dette kan være i form af genbrug af materialer og sten som repræsenterer arven. Det kan være udfordret i regler og lovgivning.

SYNERGI:

Der kan vælges spændende og unikke løsninger som repræsenterer arven, og som understøtter den ønskede adfærd.



BYGNINGSARV X VANDHÅNDTERING

KONFLIKT:

Det meste eksisterende byggeri ligger lavt i terrænet ift. fremtidig sikringskote for havvandstigning og i forhold til at få skybrudsvand til at løbe væk fra området.

SYNERGI:

Nogle eksisterende bygninger kan evt. strippes for facader og omdannes til blå-grønne byrum og derved udnytte den lave placering i terrænet, samtidig med at eksisterende strukturer bevares.

