

Parallelopdrag for
en strukturplan
for Refshaleøen
og en masterplan
for første etape

—
Vurdering

Parallelopdrag for
en strukturplan
for Refshaleøen
og en masterplan
for første etape

—
Vurdering



Indhold

7	Grundejers forord
8	En grundig proces
10	Refshaleøen gør København større — Vision
12	Om parallelopdraget
14	Opgaven
16	Tværgående perspektiver på de fem forslag
21	Dogme 1: Vi vil kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel
27	Dogme 2: Vi vil gå ambitiøst til den grønne omstilling!
31	Dogme 3: Vi vil udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber!
37	Dogme 4: Vi vil skabe en ærkekøbenhavnsk bydel!
43	Vurdering af de enkelte forslag
45	Team Arkitema Refshaleøen – Vandet, værftet og hverdagen
63	Team COBE Refshaleøen – Byens Kant
81	Team Henning Larsen Refshaleøen – Den forbundne bydel mellem kaj og kyst, mellem fortid og fremtid
99	Team Tredje Natur Fra Skibsværft til Byværft
117	Team Tegnestuen Vandkunsten Refshalebyen – Et nyt kryds (felt) i byen



Grundejers forord

”Vi skal lære af Refshaleøen” var kongstanken, da vi som grundejere sammen med By & Havn i 2022 igangsatte en flerårig visions-, idé- og planproces for videreudviklingen af det industrihistoriske og kulturelle åndehul i Københavns inderhavn.

Ligesom Refshaleøen gennem halvandet århundrede konstant var vokset og muteret, blev der nu løbende lagt nye lag af viden og gode idéer til – i undersøgelser, via debatter, på værkstedsmøder og i konkurrenceforslag. Her opstod en broget mosaik af bidrag fra fagfolk, almindelige københavnere og aktører på Refshaleøen som afsæt for en samlet vision om også i fremtiden at gøre København større.

Det var, hvad fem arkitektledede teams skulle stå på skuldrene af, da de i efteråret 2025 gik i gang med deres forslag til en strukturplan for Refshaleøen og en masterplan for videreudviklingens første etape som deltagere i et parallelopdrag for Refshaleøen.

Denne rapport samler vurderingen af de fem forslag.

Processen blev indledt i september 2025 med en opstartsdag på Refshaleøen, hvor de fem hold blev vist rundt på øen og introduceret til programmet for opgaven. I november 2025 præsenterede de deres foreløbige forslag for vurderingskomitéen og dens rådgivere og fik feedback til brug for det videre arbejde frem mod den endelige aflevering og præsentation i februar 2026. Vurderingskomitéen og rådgiverpanelet har nu vurderet forslagene ud fra de vurderingskriterier og øvrige krav, der fremgår af programmet for parallelopdraget.

Refshaleøens Ejendomsselskab vil først og fremmest takke de deltagende teams for deres imponerende og idérige bidrag til billeder på og grundige overvejelser om den videre udvikling af Refshaleøen. Vi takker også fagdommerne og By & Havn for kompetente faglige bidrag til vurderingen og Københavns Kommune for engageret og konstruktiv rådgivning undervejs. Der skal desuden lyde stor tak til repræsentanterne for Amager Øst Lokaludvalg, Christianshavns Lokaludvalg, Indre By Lokaludvalg og Østerbro Lokaludvalg for deres fortsatte engagement i udviklingsprocessen og for at give deres input til vurderingen.

Parallelopdraget har på én gang både vist en stor fællesmængde på tværs af de fem indleverede forslag og en række unikke greb og valg, der viser forskellige veje at gå. Parallelopdraget har også kastet lys på flere emner og sammenhænge, som får brug for yderligere oplysning og bearbejdelse forud for udarbejdelsen af et nyt plangrundlag for Refshaleøen.

Det er et arbejde, Refshaleøens Ejendomsselskab nu ser meget frem til at igangsætte på baggrund af læringerne fra parallelopdraget.

Refshaleøens Ejendomsselskab, maj 2026.

En grundig proces

I foråret 2023 samlede grundejerne på Refshaleøen nær 100 indspark fra københavnere og andre interesserede i et stort idékatalog sammen med stribevis af kommentarer og anbefalinger fra 14 fageksperter i en nedsat visionsfølgegruppe.



Med inspiration fra de mange indspark og anbefalinger skrev grundejerne en bearbejdet vision for videreudviklingen af Refshaleøen, som blev vedtaget af bestyrelserne i Refshaleøens Ejendomsselskab og By & Havn.





I efteråret 2023 blev der udskrevet en åben idékonkurrence i fem temaer, hvor både fagprofessionelle og almindelige københavnere gav svar på hovedudfordringer i videreudviklingen af Refshaleøen.

Et bedømmelsesudvalg bestående af fagdommere og grundejere offentliggjorde i vinteren 2024 10 vinderforslag og 13 mindre præmier som afslutning på idékonkurrencen.



Der blev indleveret i alt 75 gennemarbejdede forslag, som vil være en kilde til gode idéer i også det fremtidige arbejde.

De mange forslag, idéer og andre indspark, som er blevet lagt frem siden 2023, har tjent som inspiration i udarbejdelsen af programmet for dette paralleloppdrag.



Refshaleøen gør København større

Refshaleøen blev skabt som skibsværft og er i dag kendt som Københavns kreative og kulturelle bydel med et attraktivt byliv, uhøjtidelig stemning, blå og grønne kvaliteter og en levende kulturhistorie.

Her har byen fået en eksperimenterende kant, som skaber et stærkt fundament for den kommende videreudvikling af øen. Refshaleøens Ejendomsselskab og By & Havn vil med disse fire dogmer bygge bro mellem fortid, nutid og fremtid.

Vi vil lære af det bedste af København, tage ansvar for klimaet, give bynaturen plads og skabe rum for menneskers trivsel, så Refshaleøen fortsat bidrager til at gøre København større.

Vision

1 Vi vil kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel!

Det kreative miljø og de kulturelle aktiviteter er et omdrejningspunkt for Refshaleøen i dag og i fremtiden.

Vi bevarer og transformerer alle eksisterende bygninger, medmindre særlige forhold taler imod det.

2 Vi vil gå ambitiøst til den grønne omstilling!

Vi har ambitionen om som minimum at bygge inden for den frivillige bæredygtighedsklasse og med tiden at kunne skabe ny by inden for de planetære grænser.

Vi skaber en fremadskuende bydel med kollektiv og lokal forsyning, der understøtter CO₂-reduktion, og en infrastruktur hvor cyklen og den kollektive trafik er attraktive og naturlige førstevalg.

3 Vi vil udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber!

Vi skaber en bydel, hvor de grønne og blå kvaliteter er fremtrædende i planen, hvor der er fokus på biodiversitet, og hvor vi etablerer varierede byrum af høj kvalitet med adgang for alle.

Vi giver plads til idræt og bevægelse, understøtter social diversitet og arbejder fællesskabsorienteret med fokus på fysisk og mental sundhed.

4 Vi vil skabe en ærkekøbenhavnsk bydel!

Vi skaber en tæt og blandet bydel med skæve gadeforløb, et mangfoldigt by- og handelsliv, arkitektonisk kvalitet og stedsspecifikke bykvarterer med egenart, karakter og byrumshierarki.

Vi udvikler boliger og erhvervslokaler i forskellige størrelser, typer og ejerformer, så flere erhvervs-, befolknings- og indkomstgrupper kan etablere sig på Refshaleøen.

Om parallelopdraget

Deltagere i parallelopdraget

Team ArkitemaEffekt: Arkitema med Effekt Arkitekter, COWI, Beta Mobility samt Ellen Braae og Kristine Kjørup Rasmussen.

Team COBE: COBE med Dorte Mandrup, WSP Danmark og RAW Mobility, samt Metropolitan Metaculture, Culture Works, Aiming Spaces, Havnens Hænder, Marie Stender, EY, Jenny Grettve Studio.

Team Henning Larsen: Henning Larsen med ADEPT, LOIDL, Rambøll og BC Architects, samt VOLCANO og Planscape.

Team Tredje Natur: Tredje Natur med BRIQ, Arup, Over Byen Arkitekter, Aaen Engineering og DGE

Team Tegnestuen Vandkunsten: Tegnestuen Vandkunsten med Arcgency, Marianne Levinsen Landskab, EKJ Rådgivende Ingeniører, LINQ Trafikrådgivning, Cushman & Wakefield/RED samt advisory board

Vurderingskomité

- Jes Transbøl, Refshaleøens Ejendoms-selskab (RE)
- Louise Panum Baastrup, RE
- Carsten Rasmussen, RE
- Nikolaj Heltoft, RE
- Rita Justesen, By & Havn
- Ingvar Sejr Hansen, By & Havn
- Trude Mardal, fagdommer
- Tom Nielsen, fagdommer

Rådgivere for vurderingskomitéen:

- Lars Jensen, Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen, Københavns Kommune
- Lise Laurberg, Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen, Københavns Kommune
- Jonas Sangberg, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune
- Tue Rex, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

Følgende lokaludvalg har leveret input til vurderingen:

- Amager Øst Lokaludvalg
- Christianshavns Lokaludvalg
- Indre By Lokaludvalg
- Østerbro Lokaludvalg

Sekretær for vurderingskomitéen:

- Inger Borchmann, Grandville
- Svend Erik Rolandsen, Grandville

Vurderingskriterier

På baggrund af præsentationen og det afleverede forslag har vurderingskomitéen foretaget en helhedsvurdering af de enkelte forslags samlede kvaliteter. Der er i vurderingen lagt særligt vægt på:

- At forlaget giver overbevisende svar på, hvordan grundejernes vision kan omsættes til en samlet og robust strukturplan for Refshaleøen.
- At forslaget giver overbevisende svar på, hvordan strukturplanen kan konkretiseres i en masterplan for udviklingens første etape, som vil være et åbningstræk, der afspejler visionen for den fremtidige videreudvikling af Refshaleøen til et tæt, blandet og attraktivt byområde.
- At forslaget giver overbevisende svar på programmets krav, ønsker og forudsætninger.
- At masterplanforslaget i forhold til en kvalitativ vurdering fremstår planmæssigt, teknisk, markedsmæssigt og økonomisk realiserbart.

Opgaven

En strukturplan for hele området



-  Udviklingsområde
(80 ha)
-  Programmerbar
zone på vand
-  Potentiel udvidelse med
BIOFOS' areal (35 ha)
-  Kystlandskab
Lynetteholm

 1:10.000
0 200 m

En masterplan for den første etape



Tværgående perspektiver på de fem forslag

Indledning

De fem forslag til strukturplaner peger samlet set på en central problemstilling i arbejdet med langsigtet byudvikling: skellet mellem det overordnede strukturelle greb og de mere situationsbestemte løsningsforslag. Hvad i planen skal stå fast, og hvad skal være tilpasningsdygtigt?

Refshaleøens realisering vil finde sted over en lang periode, hvor både lovgivning, byggeteknikker, mobilitetsformer og boformer må forventes at ændre sig markant. Strukturplanen anno 2026 kan og skal ikke forudsige alle fremtidige behov. I stedet bliver det afgørende at identificere de definerende greb, der kan fastholde byens særkende gennem forandring. Karin Helms betegner dette som *The Guardian of the Project*.

I forslagene tildeles denne hovedrolle til forskellige greb: Hos Team COBE er det kanterne, der får den vogtende funktion. Hos Team Vandkunsten og Team ArkitemaEffekt betros ansvaret til 'krydset', mens Team Tredje Natur præsenterer en tilgang, hvor det nære og decentrale løftes frem som identitetsskabende og strukturerende princip. Hos Team Henning Larsen ligger denne rolle i netværket af forbindelser – gader, rum og grønne strukturer – der tilsammen binder bydelen sammen.

Masterplanerne viser samtidig, hvor kompleks oversættelsen fra strukturplanens overordnede greb til den lokale skala er. Området rummer allerede i dag en række stærke eksisterende strukturer, bygninger og funktioner, som både skaber kvaliteter og sætter tydelige rammer for udviklingen. Flere af masterplanerne fremstår derfor som lokale tilpasninger til de eksisterende forhold snarere end direkte udfoldelser af strukturplanens greb.

De fem forslag demonstrerer forskellige styrker i spændet mellem det overordnede strukturelle greb og arbejdet med de nære situationer. Hvert forslag repræsenterer en sammenhængende og gennemarbejdet tilgang til Refshaleøens udvikling. Læst på tværs giver forslagene en række værdifulde perspektiver på stedets potentialer og udfordringer og bidrager samlet til en kvalificeret forståelse af, hvordan visionen om en robust og genkendelig bydel kan omsættes i den videre planlægning.

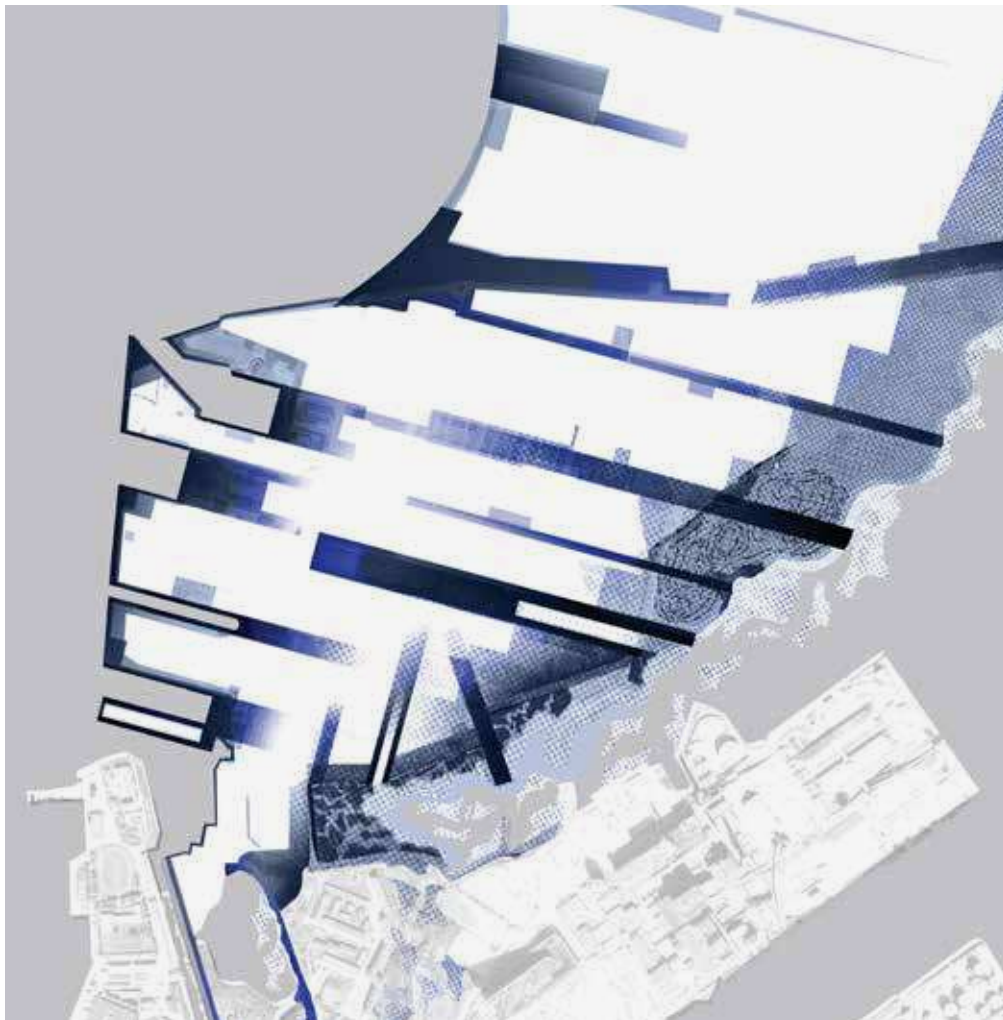
Vurderingskomitéen anerkender den ekstraordinært store indsats, de fem teams har ydet i deres bud på Refshaleøens fremtid. Forslagene rummer et omfattende og grundigt materiale med analyser, strategier, planforslag og konkrete idéer, som har givet komitéen et stærkt grundlag for at vurdere de enkelte forslag og samtidig kvalificere drøftelserne om de overordnede linjer i Refshaleøens fremtidige udvikling.

Materialet har desuden givet anledning til en god faglig dialog og en erkendelse af, at der i alle scenarier vil være behov for en videre bearbejdning og udvikling af både struktur- og masterplanerne for området.

Team COBE:

"I videreudviklingen af Refshaleøen skal så mange som muligt have glæde af kantens kvaliteter"

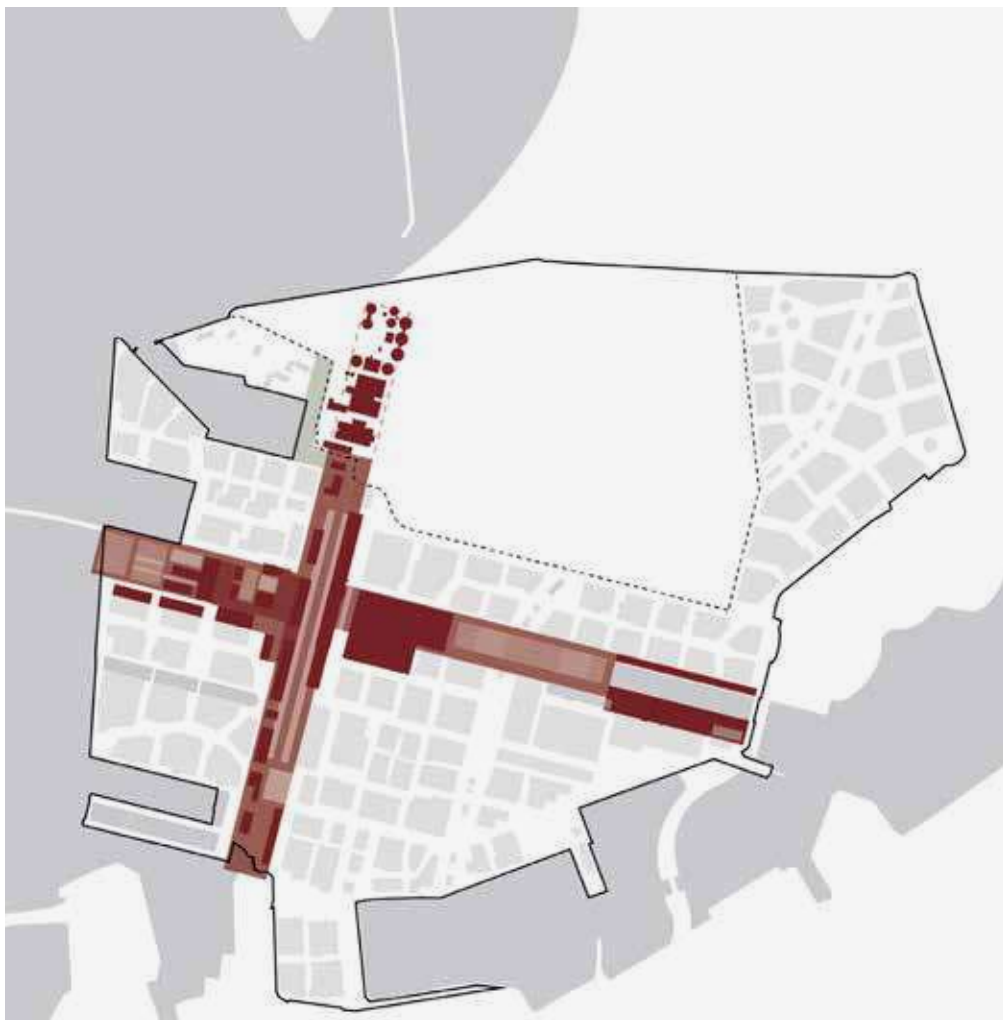
(Kanten)

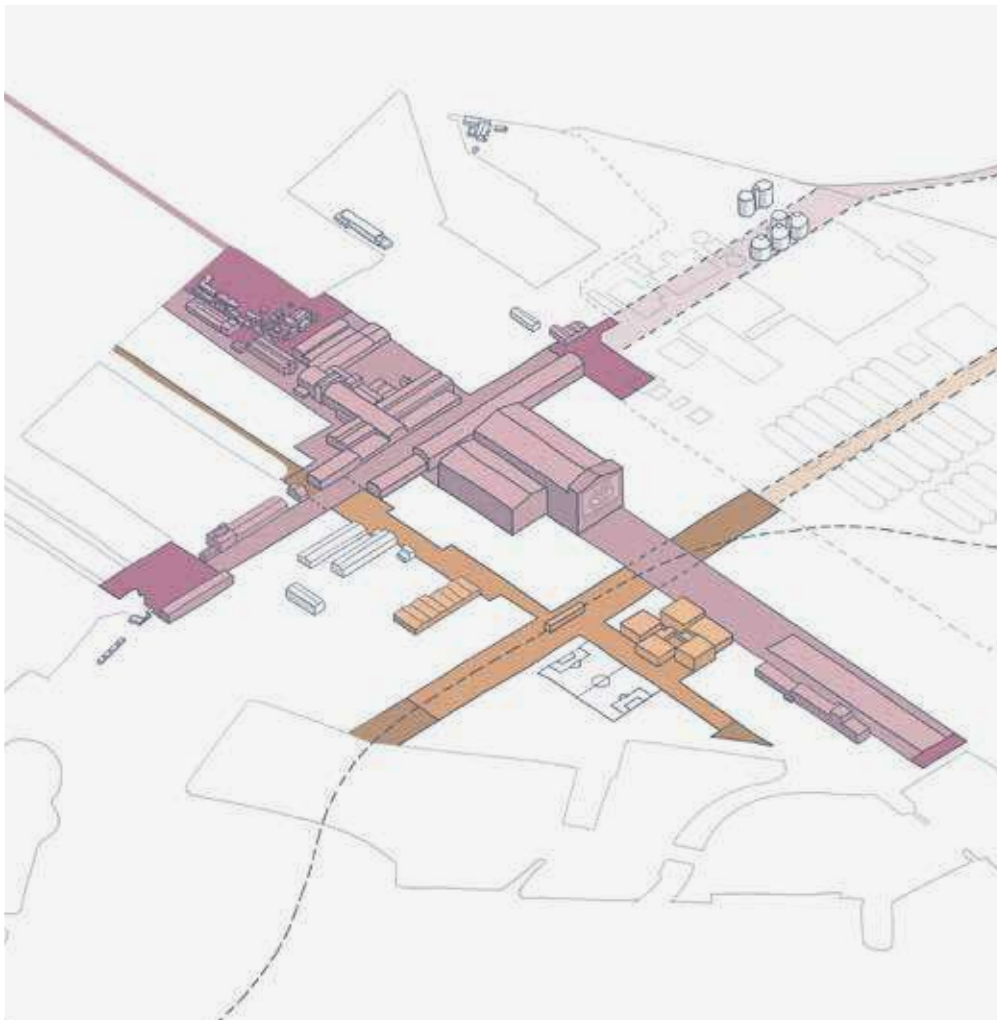


Team Vandkunsten:

"I Refshalekrydset aktiveres kulturarven og bringes i spil som en drivkraft for byliv og identitet"

(Det, vi arver)





Team ArkitemaEffekt:

"På den måde fungerer krydsene som noder i området, hvor bevægelser samles, og hvor hverdagsliv, ophold og byfunktioner flettes sammen"

(B&W-krydset og hverdags-krydset)



Team Tredje Natur:

"Dokken gentages som et samlende rum i hvert nabolag og fungerer både som grønt fællesrum, orienterende struktur og integreret del af klimatilpasningen"

(Doklands-kabet)

Team Henning Larsen:

"Netværket er de byrum man færdes i når man bruger de direkte supercykelstier, går på opdagelse i den industrielle kulturarvs byrum, ankommer til Refshaleøen eller mødes i bydelens parkrum"

(Netværket)





Dogme 1:

Vi vil kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel

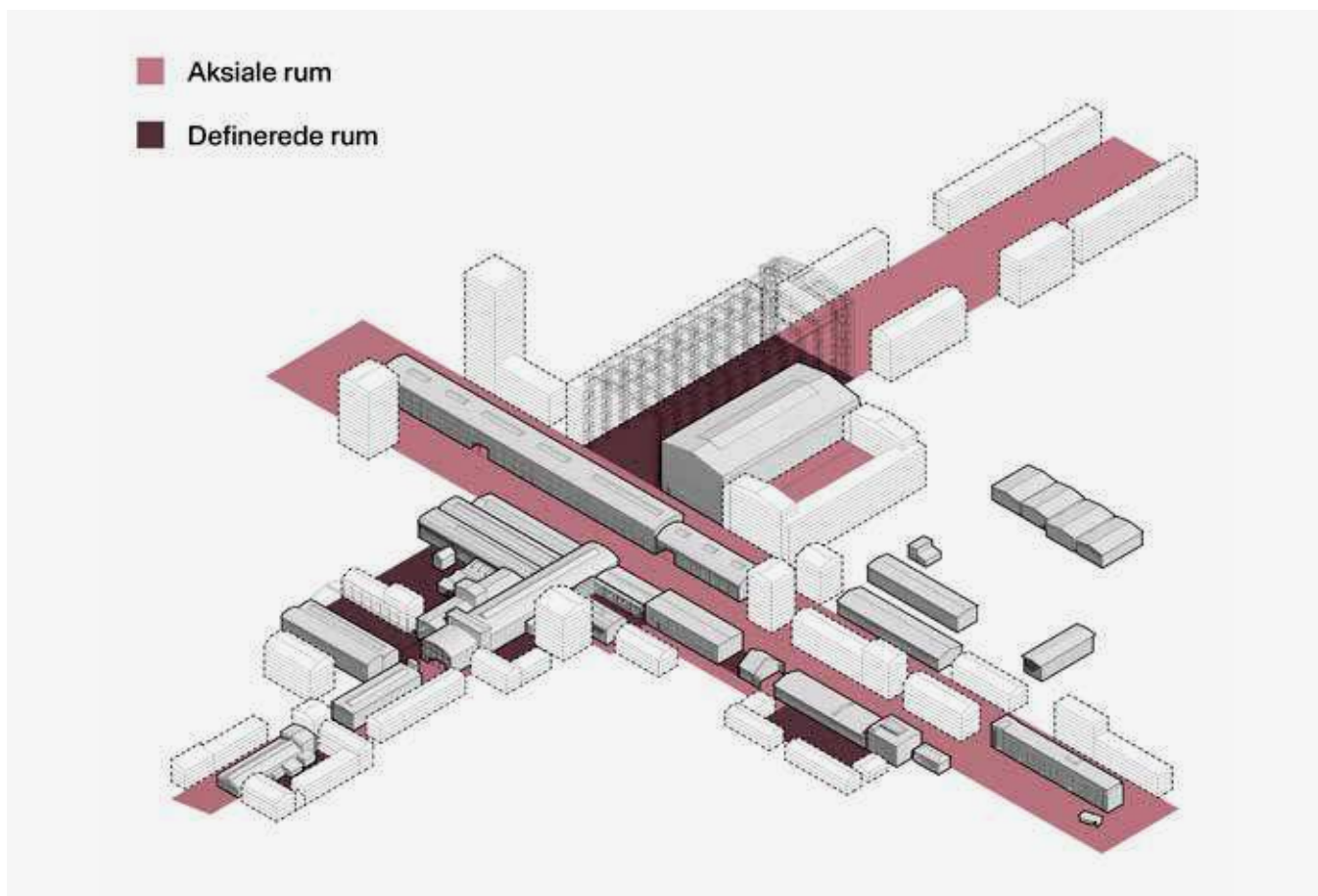
Dogmet om, at Refshaleøen fortsat skal kunne genkendes i den nye bydel, behandles i forslagene gennem en række forskellige perspektiver. På tværs af de fem forslag tegner der sig særligt tre temaer: arbejdet med værftets historiske spor, videreførelsen af stedets aktører og aktiviteter samt spørgsmålet om, hvordan stedsidentitet kan håndteres i et udviklingsområde af Refshaleøens størrelse.

Et centralt underpunkt handler om at bevare og transformere de eksisterende bygninger. Dette tema behandles på et overordnet, strategisk niveau i alle fem forslag og fremstår som et stærkt og gennearbejdet element på tværs af forslagene. Forslagene bekræfter præmissen fra opdraget: At det er vigtigt at bevare langt det meste, og at de eksisterende bygnings- og landskabselementer rummer essentielle kvaliteter, der kan fastholdes og udvikles i den nye bydel.

De følgende afsnit fokuserer på tre temaer, hvor forslagene tilbyder forskellige perspektiver på, hvordan Refshaleøens identitet kan videreføres i den fremtidige bydel.

De historiske links

Forslagene engagerer sig gennemgående i stedets historie og viser, hvor mange niveauer der kan aktiveres i arbejdet med at videreføre fortællingen om Refshaleøens fortid som skibsværft. På tværs af forslagene arbejdes der både med de fysiske spor – bygninger, strukturer og materialer – og med mere immaterielle lag i form af fortællinger om værftets arbejdsgange og stedets særlige pragmatik.



Team COBE (*Principper for fortætning*)

Hos Team COBE tager læsningen af stedet udgangspunkt i en forståelse af værftets logik og pragmatiske organisering. Frem for at kopiere de historiske former søger forslaget at videreføre de principper og virkninger, som har formet værftets strukturer.

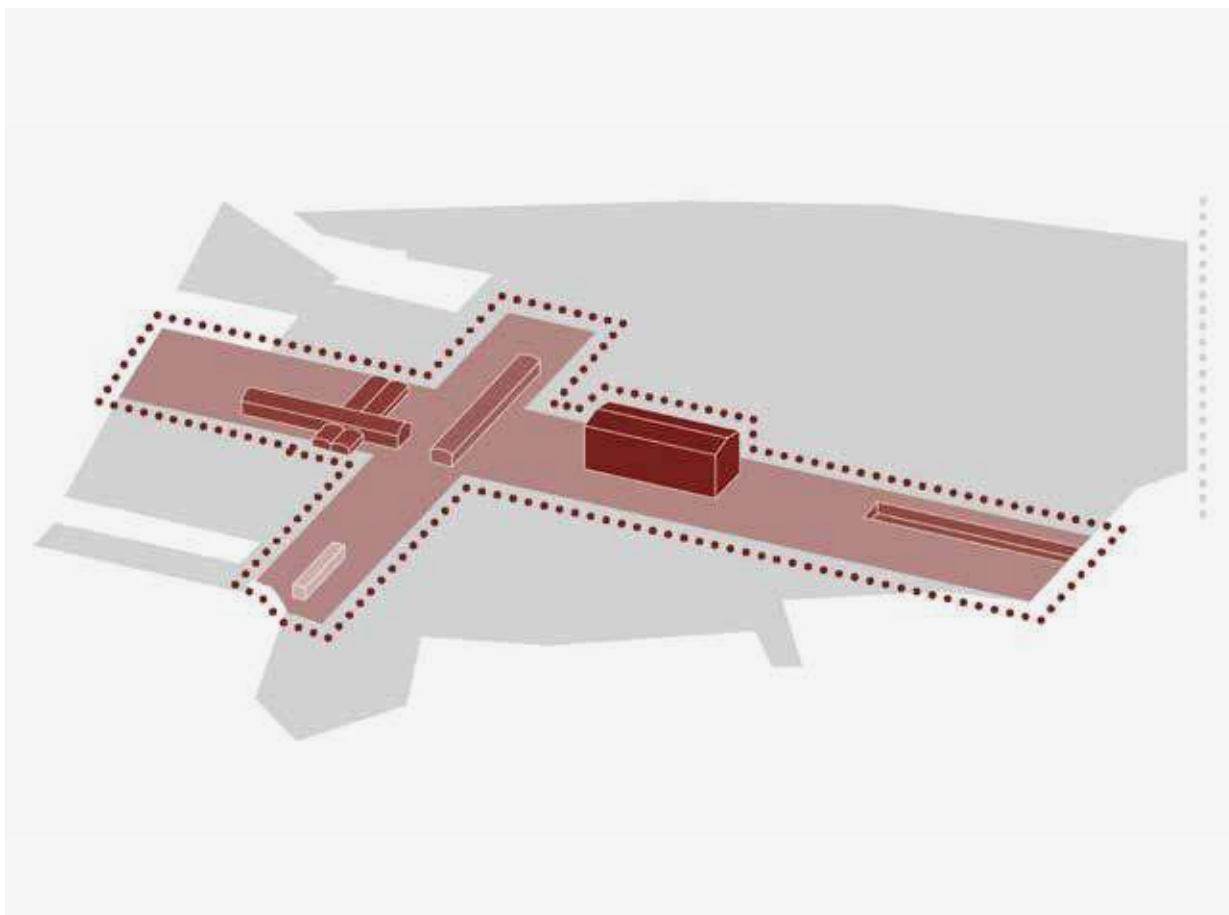
Team Vandkunsten introducerer, sammen med deres blik for helheden i kulturmiljøet, et dialogværktøj, der kan understøtte inddragelsesprocesser i transformationen af de eksisterende bygninger.

Hos Team Tredje Natur ses et stærkt fokus på den nære læsning og fortolkning af de eksisterende bygninger samt på de spor, værftets tidligere aktiviteter har efterladt – i form af samlingsrum, brugsmønstre og stednavne.

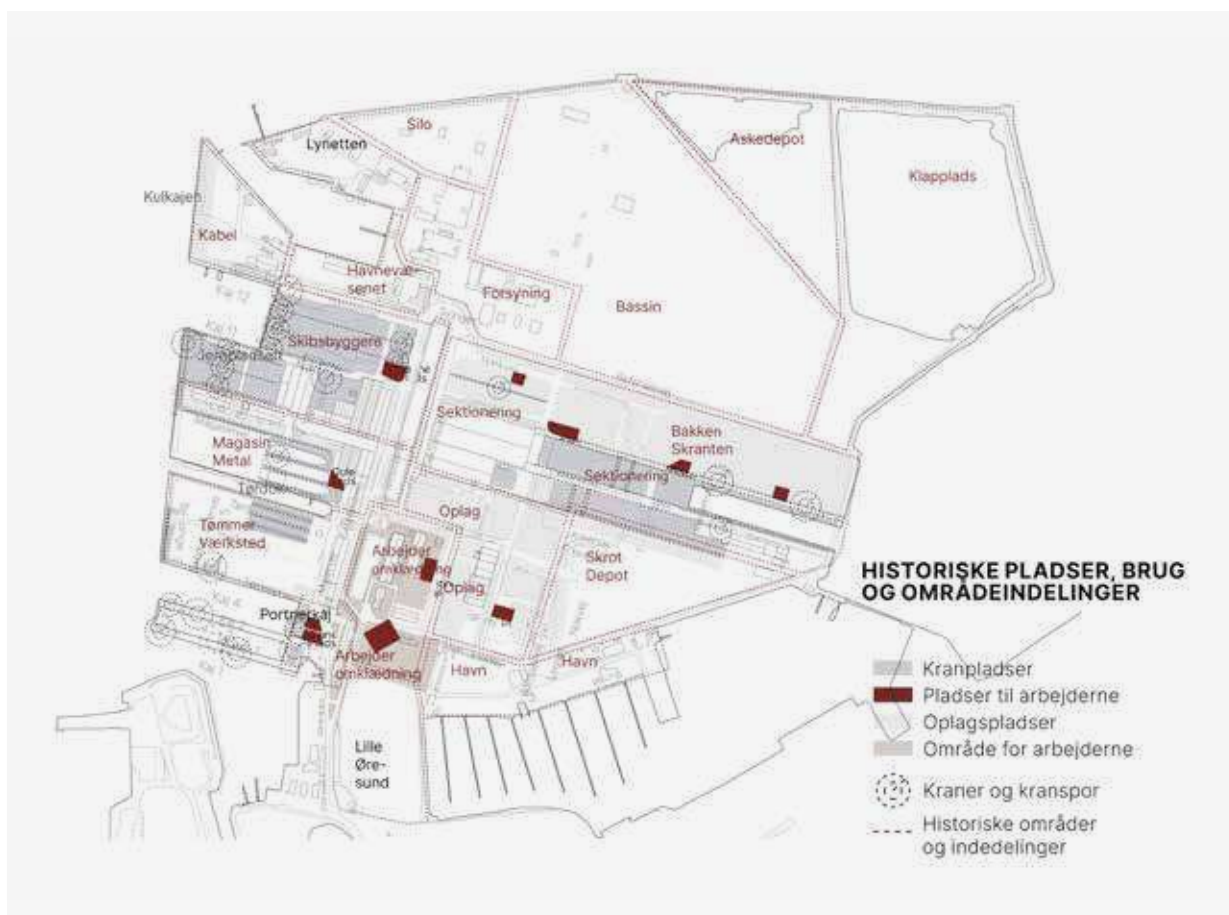
Team ArkitemaEffekt bruger værftets bebyggelsesstruktur som inspiration til at genetablere – på fodaftrykssniveau – nu forsvundne bygninger, som et formmæssigt modspil til blandt andet en karréstruktur.

Team Henning Larsen argumenterer for, at en andel af de eksisterende bygninger gives tilbage som byrum ved at bringe de indre rumligheder i spil som åbne, relativt uprogrammerede byrum og derved udvide forståelsen af kulturarv fra facade til rum.

Samlet viser forslagene en bred vifte af strategier for, hvordan fortællingen om værftet kan videreføres i den nye bydel: gennem gade- og pladsnavne, gennem genbrug af tidligere bygningers fodaftryk, gennem fortolkninger i ny bebyggelse med et industrielt præg eller gennem en mere principiel videreførelse af værftets pragmatiske logik i byens organisering. Temaet peger dermed på, at stedets historie kan aktiveres både konkret og som fortolkning i udviklingen af den nye bydel.



Team Vandkunsten (*Bevar kulturmiljøet som en helhed*)



Team Tredje Natur (*Historiske pladser, brug og områdeinddelinger*)

Aktør- og aktivitetsfokus

Et centralt spørgsmål i programmet for parallel-opdraget er, hvordan Refshaleøens eksisterende kreative miljø og kulturelle aktiviteter kan videreføres som en identitetsskabende kraft i den fremtidige bydel.

Forslagene forholder sig imidlertid meget forskelligt til dette tema. I nogle forslag gives aktører og aktiviteter en begrænset opmærksomhed, og grundejernes ambition om at videreføre den særlige energi, der i dag præger Refshaleøen, følges derfor kun i begrænset grad af bud på, hvordan ambitionen kan omsættes i praksis.

Hos Team Vandkunsten arbejdes der mere eksplicit med at udvikle en social og kulturel infrastruktur omkring bydelen. Her foreslås blandt andet midlertidighed og kunst som strategiske redskaber, ligesom der introduceres organisatoriske greb – eksempelvis en bydelsforening og et bylivsudvalg – der kan understøtte kontinuiteten i Refshaleøens eksperimenterende miljø.

Team Tredje Natur arbejder endnu mere omfattende med dette perspektiv. Forslaget kobler et tydeligt fokus på eksisterende og potentielle aktører med idéer til fremtidig programmering og med fysiske rammer, der kan understøtte udviklingen af stedets kreative og kulturelle miljø.

Set i et længere udviklingsperspektiv må temaet forstås i lyset af den væsentlige forandring, Refshaleøen står over for. Hvor området i dag rummer få boliger og et stort råderum for midlertidige og eksperimenterende aktiviteter, vil udviklingen af en bydel med en markant andel af boliger skabe nye vilkår for stedets kreative miljø. Hvis denne kulturbærende kraft tages for givet, risikerer den at blive svækket. Samtidig kan en større beboermasse skabe et bredere publikum og nye muligheder for aktiviteterne. Spørgsmålet bliver derfor ikke alene, hvordan miljøerne kan fastholdes, men hvordan de kan udvikles og understøttes gennem både organisatoriske greb og fysiske rammer i den videre planlægning. Samtidig betyder det lange tidsperspektiv for udviklingen af dele af Refshaleøen, at den 'bykultur' og de kommercielle praksisser, der præger området i dag, næppe vil være uforandrede, men snarere udvikle sig i takt med bydelens gradvise udbygning.

Egenart

Forslagene rejser et grundlæggende spørgsmål om forholdet mellem stedsidentitet og skala i udviklingen af Refshaleøen. Hvordan kan det særlige ved stedet videreføres i et udviklings-

område på omkring 80 hektar, og i hvilken grad giver det mening at tale om én samlet Refshaleø-identitet for hele området?

På tværs af forslagene bliver det tydeligt, at udviklingsområdet rummer meget forskellige situationer – både i mødet med eksisterende omgivelser og i relation til fremtidige udviklings-scenarier. Samtidig viser forslagene, at det kan være en vanskelig øvelse at forsøge at distribuere en entydig identitet til alle områdets hjørner og overgange.

I syd møder Refshaleøen den eksisterende by ved Margretheholms Havn, hvor forbindelsen udfordres af både begrænsede pladsforhold og en allerede i dag – og fremover – belastet infrastruktur. Flere forslag viser, at dette møde er vanskeligt at løse smidigt.

Mod nord forholder forslagene sig til et endnu ukendt fremtidsscenario i form af Lynetteholm, hvilket tydeligt aflæses i de variationer af hovedgrebet, der udspiller sig her. Hos Team COBE arbejdes der med en fortætning omkring den kommende metrostation, hvor højere bebyggelse danner en modpol til de store eksisterende værftsbygninger. Team ArkitemaEffekt tager udgangspunkt i landskabets niveauforskelle og foreslår en mere gradvis overgang i form af en grøn og blå landskabszone, hvor fraværet af bebyggelse netop bliver det rumlige greb.

På tværs af forslagene peger temaet dermed på, at udviklingsområdets størrelse og meget forskellige kontekster kalder på en mere situationsbestemt tilgang til stedsidentitet.

Der er naturligt stort fokus på B&W-bygningerne, særligt i masterplanområdet, men kystlandskabet og havnerummene er mange steder lige så vigtige og endda mere oplagte kontekster at dyrke.

Læst i forhold til visionens første dogme – at Refshaleøen skal kunne genkendes i den nye bydel – fremstår stedets identitet på tværs af forslagene som et samspil mellem flere lag: stedets industrielle historie, de aktører og aktiviteter, der i dag præger området, de rumlige strukturer, der skal bære udviklingen i fremtiden, samt det landskab, som både øen og vandet udgør. Forslagene viser forskellige måder at vægte disse lag, men peger samlet set på, at genkendeligheden ikke alene ligger i enkelte fysiske elementer. Den opstår i mødet mellem historien, bylivet, landskabet og de nye bystrukturer.



Dogme 2:

Vi vil gå ambitiøst til den grønne omstilling!

Programmet for parallelopdraget inviterer til at tænke Refshaleøens udvikling ind i et længere tidsperspektiv og til at forestille sig, hvordan en ny bydel med tiden kan udvikles inden for de planetære grænser.

På tværs af forslagene ses meget forskellige bud på, hvor langt ind i fremtiden denne tidsrejse rækker. Nogle forslag arbejder primært med de værktøjer og målemetoder, der allerede er kendte i dag, mens andre i højere grad forsøger at tænke videre frem og indarbejde det uvisse som en præmis for planlægningen.

Team Tredje Natur arbejder meget indgående med dette perspektiv. Forslaget bruger betydelig plads på at udforske, hvordan byggeri og levevis kan udvikle sig inden for de planetære grænser og peger åbent på de indbyggede dilemmaer – ikke mindst spændingen mellem ambitionen om at bygge over én million kvadratmeter og ønsket om at holde sig inden for de planetære grænser.

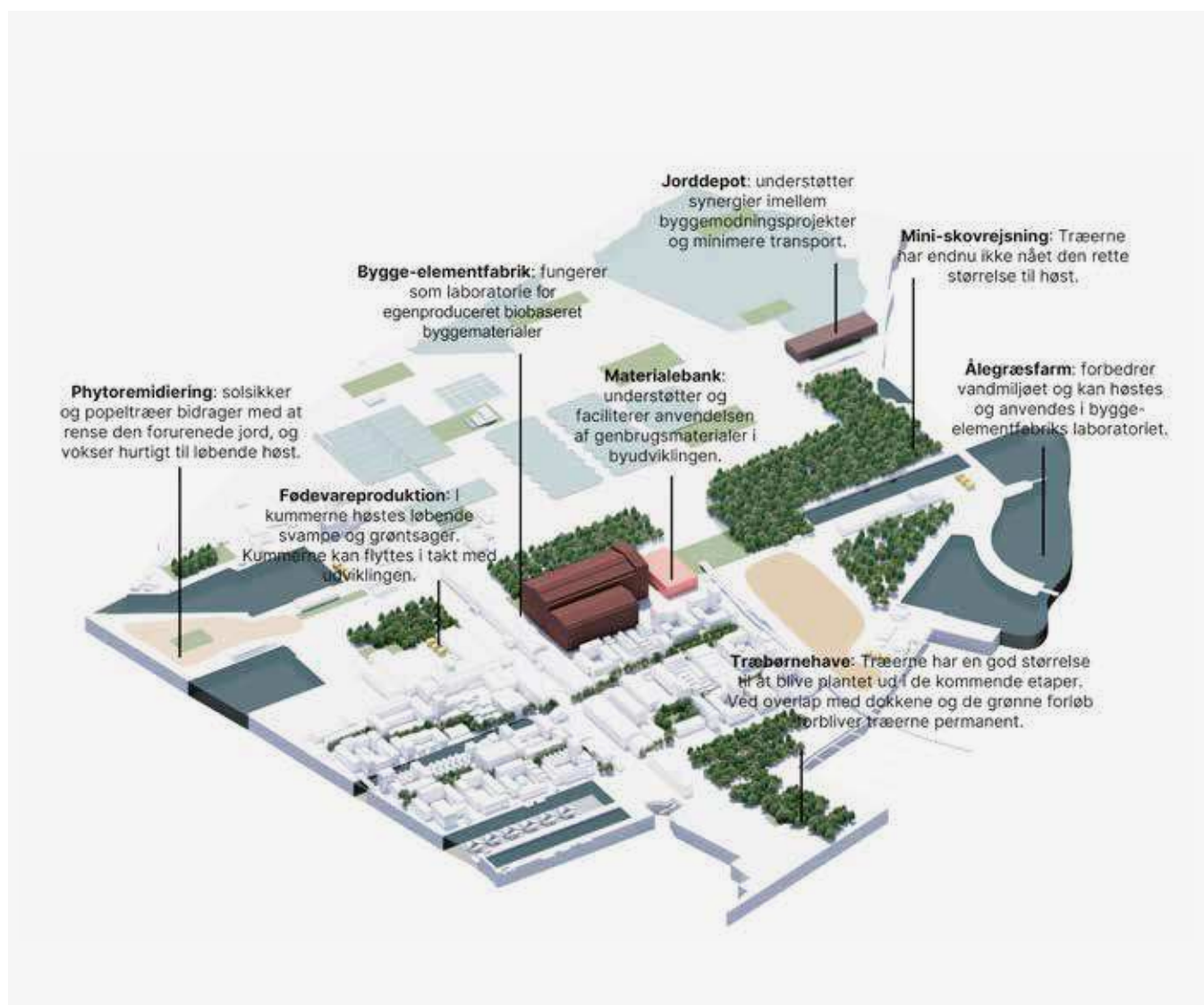
Hos Team Vandkunsten ses en meget håndgribelig tilgang. Her tager bæredygtighedskonceptet udgangspunkt i en enkel idé: at fremskridt opstår ved at tage det næste rigtige skridt – der hvor man står – og gentage det konsekvent. Forslaget peger blandt andet på muligheden for løbende at fastsætte og justere ambitionerne gennem et baselinepanel, tænkt som et uafhængigt fagligt forankret organ.

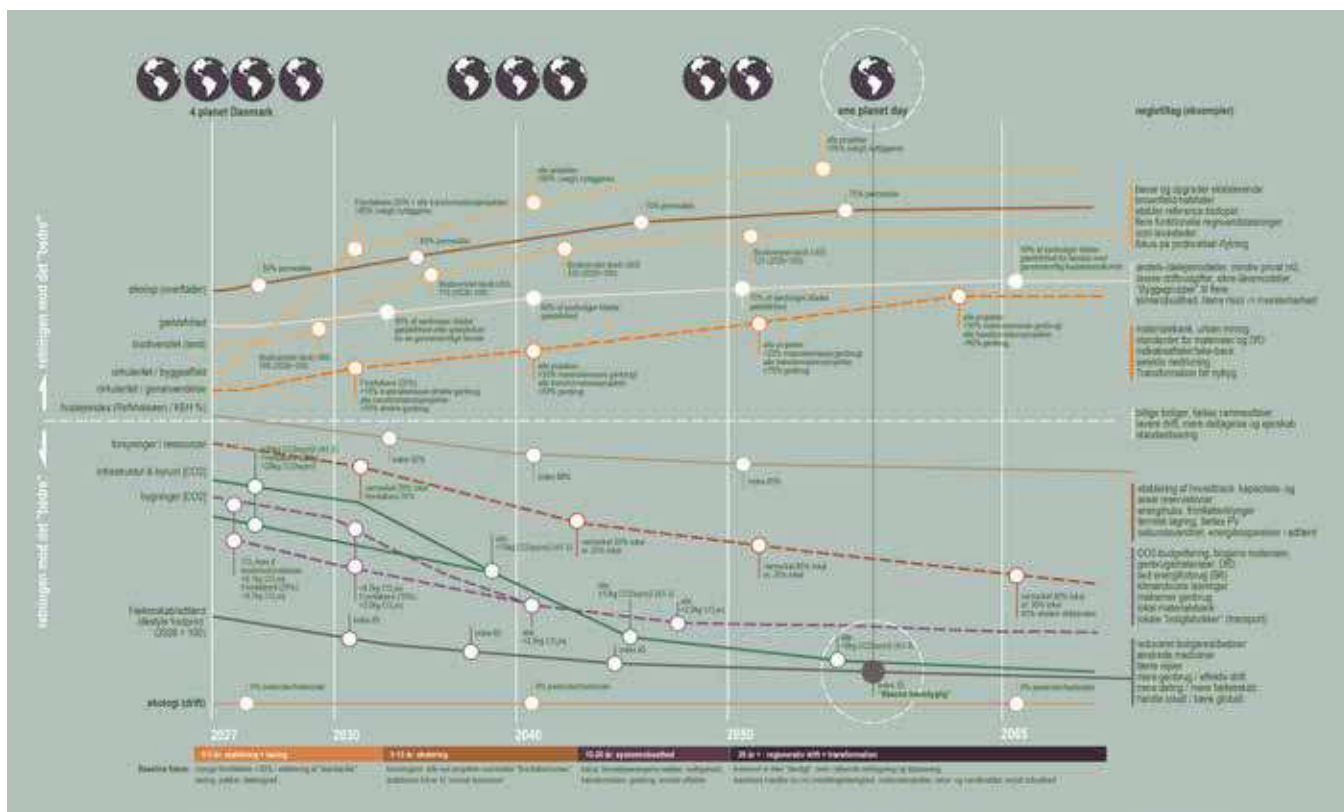
På tværs af forslagene rejser temaet dermed spørgsmålet om, hvordan det endnu uvisse kan håndteres i planlægningen. Samtidig peger flere forslag på Refshaleøens potentiale som et sted for udvikling af cirkulære byggematerialer – hvor eksisterende haller og bygninger kan danne ramme om byværksteder, materialebanker og eksperimenter. Refshaleøen kan dermed udvikle sig til et egentligt materialelaboratorium, hvor nye cirkulære praksisser afprøves og udvikles i takt med byens opbygning.

Set i lyset af bydelens størrelse og den lange udviklingshorisont peger parallelopdragets resultat imidlertid også på et behov for en mere tydelig stillingtagen til, hvordan Refshaleøens udvikling kan bidrage aktivt til den nødvendige grønne omstilling. At udvikle en ny bydel af dette omfang uden samtidig at formulere klare bud på nye metoder, strukturer eller praksisser risikerer at fastholde planlægningen inden for velkendte rammer, netop dér hvor den videre udvikling af Refshaleøen rummer potentialet til at afprøve og udvikle nye veje.

"Vi bilder ikke nogen ind, at Refshaleøen i fremtiden kan være selvforsynende med hverken fødevarer eller byggematerialer. Men vi tror på potentialet i at udnytte ventetiden med grøn byggemodning i form af forskellige, midlertidige produktionslandskaber"

(Nedslag af aktive planetære initiativer i 2030-2040)





Team Vandkunsten:

"Vores bæredygtighedskoncept tager udgangspunkt i en enkel idé: fremskridt opstår ved at tage det næste rigtige skridt – der hvor vi står – og gentage det konsekvent"

(En ansvarlig byudvikling – en blød, handlingsorienteret tilgang)



Refshaleøen

Dogme 3:

Vi vil udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber!

Grønne strukturer – sammenhæng og robusthed

Alle forslagene arbejder med grønne forbindelser som et centralt element i bydelens struktur. Forskellene ligger især i, hvordan de grønne rum organiseres: om de samles i større sammenhængende landskaber eller fordeles i et tæt net af smallere forbindelser.

Spørgsmålet om bynatur og biodiversitet adresseres på ret forskellige niveauer i forslagene. Team Vandkunsten peger interessant på naturlig succession og frøspredning som en form for meddesigner i udviklingen af landskabet. Team COBEs forslag arbejder derimod med ubebyggede områder af en størrelse, der begynder at ligne

mere end blot symbolske markeringer af 'natur' i en tæt bystruktur. Forslaget peger desuden ikke kun på livet på land, men også på livet under vandet som noget, byudviklingen må forholde sig aktivt til.

På tværs af forslagene peger vurderingen på, at de grønne strukturer får størst tyngde, når de gives plads som en del af planens bærende hovedgreb. Hvor de i højere grad placeres i rum, der også skal håndtere en række andre funktioner, opstår en velkendt kamp om pladsen, som ikke altid får et frodigt udfald i mødet med brandredning, renovation, afsætning og anden nødvendig drift.

Et element går imidlertid igen i alle forslag: friholdelsen af hele arealet fra den østlige kyst og ind mod S2 som et sammenhængende parkrum. Uanset navn – Ulveparken, Stållinjen eller andre betegnelser – bekræfter alle forslag dette rum som en central landskabelig struktur, der fastholder Refshaleøens karakteristiske storskala og råhed og giver plads til rekreative landskaber og større eventflader med en tydelig lokal identitet.

Kajkanterne som regionale attraktionspunkter

Refshaleøens lange kajkanter og Øresundskysten rummer et betydeligt potentiale som offentlige destinationer med regional tiltrækningskraft. På tværs af forslagene rejser dette spørgsmålet om, hvordan bydelen kan rumme en summende offentlighed langs vandet, samtidig med at de nærliggende boligområder sikres basale kvaliteter som ro, tryghed og plads til de nære fællesskaber mellem naboer.

Flere forslag arbejder med tydelige rumlige greb og programmering langs kajkanterne mod vest, mens andre i mindre grad adresserer denne balance. Temaet peger dermed på betydningen af at tage aktivt ansvar for disponeringen af kajrummene – både i udformningen af de offentlige opholdsrum, i placeringen af aktiviteter og i udformningen af stueetager og boligområder i baglandet.

Metrotracéet – barriere, byrum og bevægelsesakse

Metrotracéet har været genstand for mange drøftelser i vurderingen af de fem forslag. I programmet er der reserveret et tracé på omkring 48 meters bredde til en fremtidig metro på højbane, hvilket gør forløbet til et af planens mest markante rumskabende elementer – med en iboende risiko for at skabe en barriere mellem bydelens østlige og vestlige dele, men også et betydeligt potentiale for at fungere som en forbindelse på tværs og et karaktergivende element. I kraft af sin længde og bredde fremstår tracéet som et af de største sammenhængende byrum i planen.

Flere af forslagene peger på, at dette rum rummer et betydeligt potentiale som ramme for aktiviteter, bevægelse og fællesskabsorienterede opholdsrum i tråd med visionens fokus på fysisk og mental sundhed. Nogle af forslagene arbejder mere eksplicit med at programmere rummet langs og under banen, blandt andet gennem værkstedsbygninger, idrætsfaciliteter og andre aktiviteter, der kan give forløbet en tydelig identitet og bidrage til liv i bydelen.

På tværs af forslagene fremstår det derfor som overraskende, at dette rum – både i sin skala og i sin potentielle barrierevirkning – ikke er højt prioriteret i alle forslagene. Vurderingen peger samtidig på, at en trafikløsning, hvor et vejtracé følger metrotracéet gennem området, vil kunne skabe en dobbelt barriere i planen. Det understreger betydningen af at arbejde bevidst med metroforløbet som byrum, hvor klare krydsninger og aktive rumforløb kan styrke sammenhængen i bydelen både på tværs og langs banen.

Refshalevej som centralt byrum

Alle forslagene lægger forståeligt stor vægt på den nord-sydgående del af Refshalevej, der løber gennem den tætte koncentration af værftsbygninger og historie, som i dag udgør Refshaleøens kulturelle kerne. Gaden vil uden tvivl blive en af bydelens primære besøgsdestinationer, og dens udformning har derfor givet anledning til engagerede drøftelser i vurderingen.

Forslagene viser en betydelig spændvidde i tilgangen til rummet. Nogle arbejder med at fastholde gadens brede profil og industrielle storskala, mens andre foreslår en mere møbleret og nedskaleret gade gennem mindre bygningsmæssige tilføjelser og opholdsrum. Tilsvarende varierer forslagene mellem et helt bilfrit gågademiljø og en gade med gennemkørende trafik og cykler. Også i atmosfæren spænder forslagene fra en fastholdt rå værfts-karakter til mere møblerede byrum, hvor menneskelig skala tydeligt er i højsædet.

Drøftelserne i vurderingskomitéen har derfor kredset om en række centrale spørgsmål: hvordan gadens markante skala håndteres, hvordan trafik og ophold kan balanceres, og hvordan programmeringen af stueetager og aktiviteter kan understøtte det byliv, man ønsker at skabe.

Team COBE:

"Kanterne er Refshaleøens strukturerende landskabsgreb. Kanterne skal altid fritholdes fra bebyggelse. De skal forlænges dybt ind på Refshaleøen, og være med til at inddele og tilføre kvalitet, fællesskaber og rum for midlertidighed"

(Landskabskanterne)



Team Henning Larsen:

"For eksempel er det i forbindelse med skolen oplagt at programmere felterne under metroen med åbne værksteder, atelierer og faciliteter til sport og bevægelse"

(Metrobåndet)

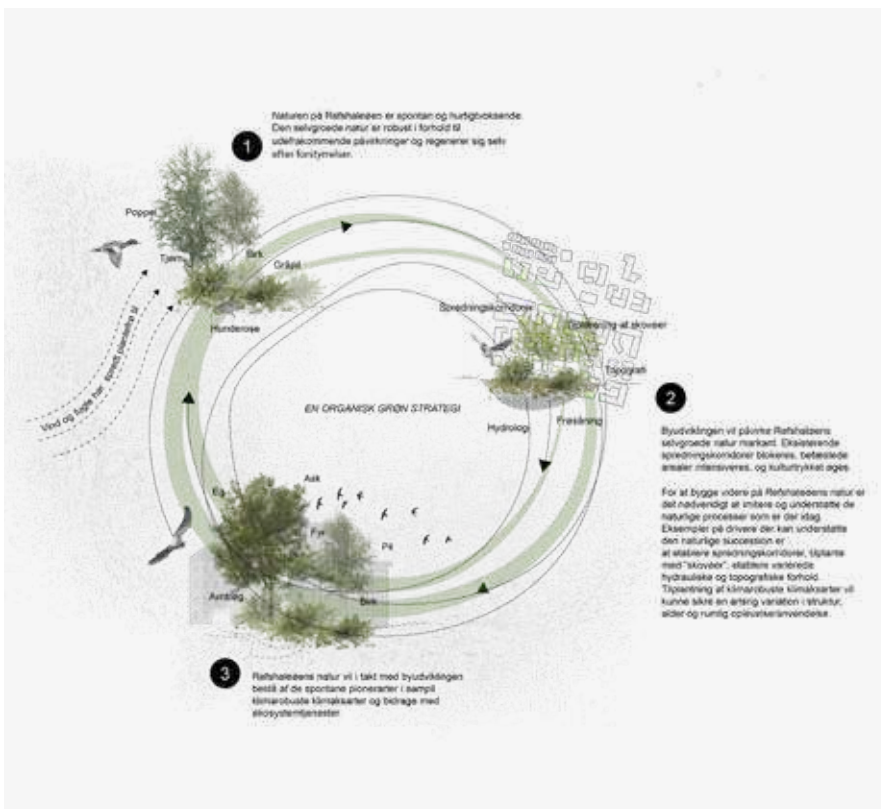




Team ArkitemaEffekt:

"Der etableres et klart vejhierarki, hvor bydelsgaderne afgrænser zoner med delvist bilfri områder. Inden for disse zoner udfoldes et finmasket vejnet, der kombinerer praktisk adgang med høj bylivskvalitet"

(Vejhierarki og delvist bilfri områder)



Team Vandkunsten:

"For at bygge videre på Refshaleøens natur er det nødvendigt at imitere og understøtte de naturlige processer, som er der i dag"

(En organisk grøn strategi)

"Refshaleøens transport-system er tilrettelagt, så bevægelse, tilgængelighed og byliv balanceres. Gader på alle niveauer understøtter mennesker, aktivitet og nabolagsliv, samtidig med at de håndterer nødvendige trafikstrømme"

(Gadehierarki)



Drøftelserne i vurderingskomitéen peger på, at Refshalevejs fremtidige karakter i høj grad vil blive formet af balancen mellem trafik, ophold og aktiviteter. Historiske fotografier fra værftets tid viser en gade præget af et tæt mylder af mennesker, biler og store træer – et rum med en tydelig energi og urban virak. Læst sammen med de illustrationer af Refshalevej, som forslagene præsenterer, peger denne historie på, at rummet kan bære – og måske endda kalder på – en relativt høj grad af aktivitet. Refshalevejs identitet synes dermed ikke nødvendigvis at ligge i det afdæmpede, men i en vis intensitet i brugen af rummet. Samtidig giver det anledning til at overveje, hvor meget trafik, bylivsambitionerne for gaden kan bære. Vurderingskomitéen peger derfor på, at det videre arbejde med området i højere grad må afklare trafikmængder og de optimale vejforløb. Disse beslutninger vil være afgørende, blandt andet for karakteren af Refshalevej.

Læst i forhold til det tredje dogme – om bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber – fremstår arbejdet med bydelens større byrum som et centralt, strukturerende lag i udviklingen af Refshaleøen. Kystlandskabet, kajkanterne, metrotracéets store rum, parken øst for S2 og Refshalevej som hovedgade tegner tilsammen et net af byrum, hvor rekreative kvaliteter, daglig bevægelse og socialt liv kan udfolde sig.

Forslagene viser samtidig, at disse rum skal rumme forskellige – og til tider modsatrettede – krav: som lokale fællesskabsrum, som destinationer med regional tiltrækningskraft og som en del af en bystruktur, hvor byliv, trafik og tekniske funktioner nødvendigvis må sameksistere.

På tværs af forslagene står det derfor klart, at kvaliteten i disse byrum i høj grad vil afhænge af, hvor tydeligt deres rolle defineres i den videre planlægning – i disponeringen af kystlandskabet og de grønne korridorer, i programmeringen af kajkanterne, i aktiveringen af metrotracéets store rum, i udformningen af parken ud for S2 og i balancen mellem byliv og trafik langs Refshalevej.

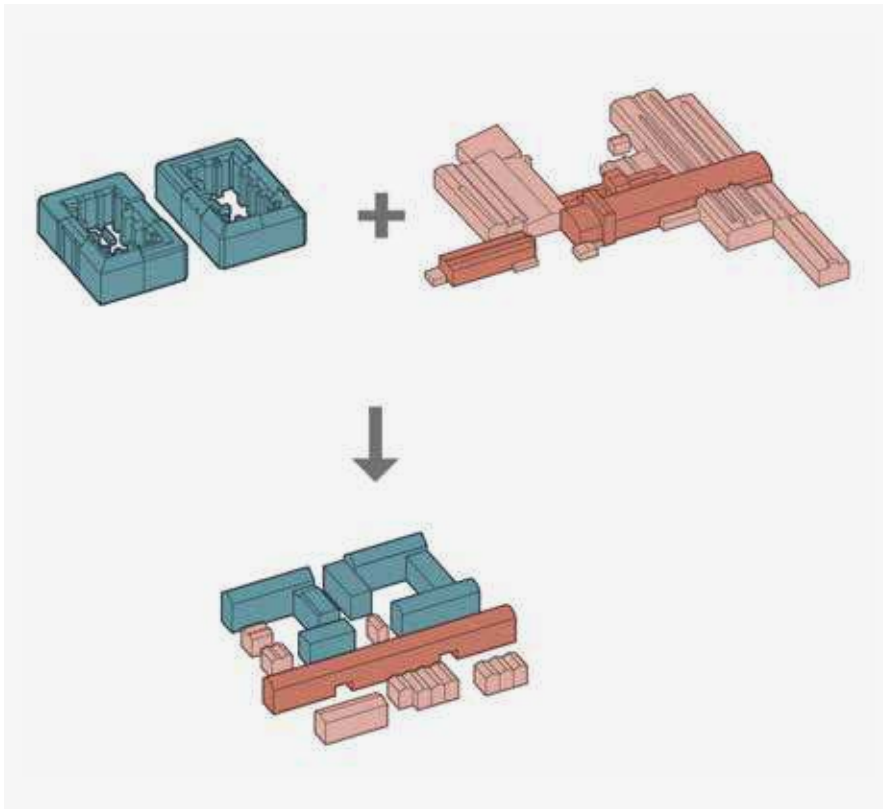


Dogme 4:

Vi vil skabe en ærkekøbenhavnsk bydel!

Dogmet om en ærkekøbenhavnsk bydel rejser et grundlæggende spørgsmål om, hvad dette begreb egentlig dækker over i en ny bydel på Refshaleøen. Handler det om gadestruktur og byrumsskala, om relationen mellem bolig, gård og gade, eller om den urokkelige homogene bygningsmasse, som kendetegner store dele af den historiske københavnske by?

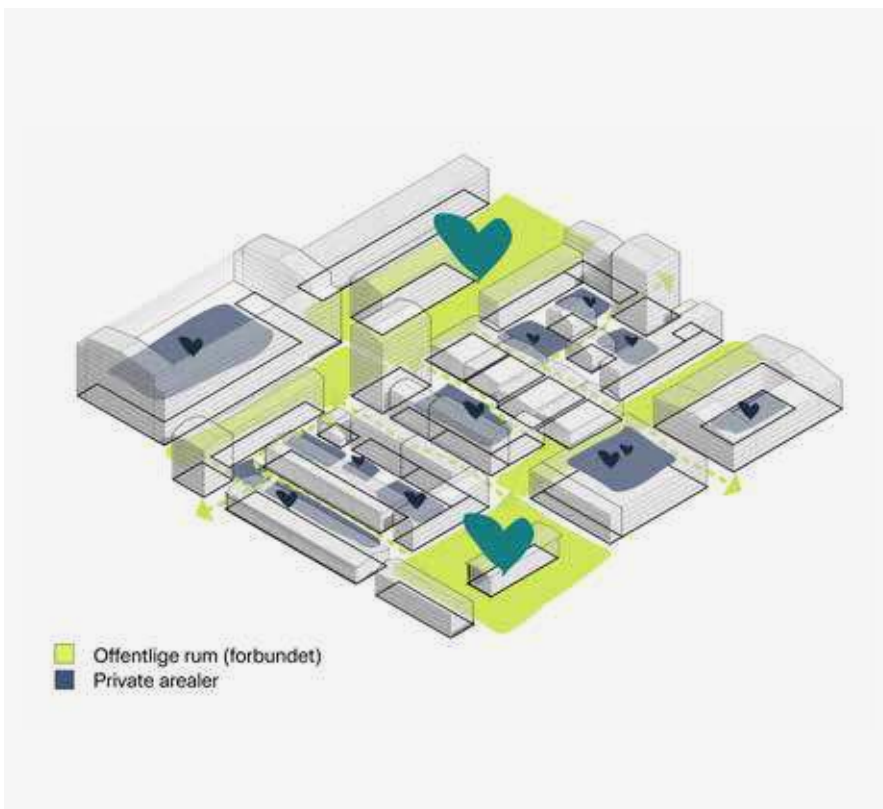
På tværs af forslagene fremstår det ærkekøbenhavnske mindre som en bestemt form og mere som en samling af byplanmæssige erfaringer og værdier om den gode by. Nogle af forslagene arbejder med en tydelig skelnen mellem det 'refshaleøske' og det ærkekøbenhavnske som to forskellige sfærer, mens et andet forslag peger på, at de to i højere grad må forstås som gensidigt forbundne. I sidstnævnte forslag af Team COBE fremhæves det eksempelvis, at Refshaleøen er København, og at der derfor ikke nødvendigvis ligger en gevinst i at definere de to identiteter som adskilte størrelser i udviklingen af den fremtidige bystruktur.



Team ArkitemaEffekt:

"Det ærkekøbenhavnske kommer til udtryk gennem den klassiske karrébebyggelse, som rummer velafprøvede bymæssige kvaliteter. Disse kvaliteter kombineres med Refshaleøens mere sammensatte og uformelle karakter"

(Det ærkekøbenhavnske og det refshaleøeske)



Team COBE:

"De offentlige rum er prioriteret og udlagt efter devisen, at den enkelte bolig har de arealer, den har behov for – men ikke private arealer til overflod (...) Det, man er fælles om, er opprioriteret til gavn for fællesskabet"

(Public luxury – private necessity)

Byrumshierarki

Forslagene viser ikke i alle tilfælde en tydelig forståelse for betydningen af et differentieret byrumshierarki. De største attraktioner og destinationer i planerne giver i vid udstrækning sig selv, og der arbejdes samtidig med at tilføje de helt nære rum i boligkvartererne til naboskab og hverdagsliv. Flere steder savnes der dog en bevidst stillingtagen til de byrum, der ligger mellem disse to skalaer.

Mellem de store regionale destinationer og de små lokale gård- og gaderum bør der findes byrum, som kan få stor betydning for bylivets og kvarterernes variation. Det er ofte her, byens mere uformelle fællesskaber opstår – steder for lokale arrangementer, fællesspisninger eller det samlende rum i kvarteret, hvor juletræet naturligt vil stå. I vurderingen efterlyses derfor en tydeligere programmering og placering af disse mellemstore byrum i den samlede bystruktur.

Karréfortolkninger

Spørgsmålet om det ærkekøbenhavnske bliver i mange forslag konkret i fortolkningen af karréen som byens grundlæggende byggeklods. Karréstrukturen rummer en række velafprøvede kvaliteter – naboskab, fællesskab og tillid omkring det semiprivate gårdrum – og bliver derfor et centralt sted, hvor dogmet om den københavnske by omsættes til konkrete bybilleder.

Forslagene arbejder med forskellige grader af transformation af denne typologi. Team Arkitema-Effekt arbejder med en åben fortolkning af karréen, hvor typologien kombineres med referencer til Refshaleøens industribygninger i form af længer og gavlmotiver. Team Vandkunsten indbygger ambitionen om social og boligtypologisk variation i hver enkelt karré og åbner gårdrummene mod de omkringliggende byrum. Team Tredje Natur fastholder i højere grad det omkransede gårdrum med dets velafprøvede effekter på naboskab og fællesskab, samtidig med at det arkitektoniske udtryk fortolkes i lyset af både biogene byggemetoder og stedets industrielle identitet.

Hos Team COBE arbejdes der i stedet med byggefeltet som repræsentant for en volumetrisk virkning, hvor variation i skala og bygningsmotiver skaber en sammensat bystruktur med oplevelsen af forgrund, mellemgrund og baggrund i bybilledet. Team Henning Larsen arbejder med en fortolket karréstruktur, hvor hvert byggefelt rummer en kombination af det ærkekøbenhavnske, det eksperimenterende og det eksisterende.

Samtidig viser forslagene, at Refshaleøens særlige landskabelige situation – ikke mindst de store vandrum og kajkanternes rekreative potentiale – kan påvirke bebyggelsens organisering langs kanten. I vurderingskomitéens drøftelser er der i den forbindelse peget på, at en mere åben karréstruktur i første række mod vandet kan hænge sammen med, at beboere her i høj grad vil orientere sig mod kajkanten som en forlængelse af deres nære rekreative areal.

Samtidig understreges det i vurderingen, at den semiprivate gård fortsat spiller en væsentlig rolle i opbygningen af naboskab, børns leg og hverdagslivets mere stille ophold.

Læst i forhold til fjerde dogme peger forslagene samlet set på, at det ærkekøbenhavnske ikke først og fremmest handler om bestemte former eller typologier, men om en række bymæssige principper. Tæthed, blandede funktioner, tydelige gaderum og et differentieret hierarki af byrum fremstår som centrale elementer i denne forståelse.

Samtidig viser forslagene, at disse principper kan fortolkes på forskellige måder i mødet med Refshaleøens særlige landskab, historie og skala. Det ærkekøbenhavnske fremstår derfor ikke som et fast forbillede, men som et sæt værdier, der kan omsættes og videreudvikles i en ny bydel med sin egen karakter.

Tid, skala og mobilitet

Ud over visionen med dens fire dogmer peger vurderingen på en række mere overordnede forhold, der går på tværs af forslagene. De knytter sig til Refshaleøens udviklingshorisont, til stedets landskabelige og rumlige skala og til de mobilitetsprincipper, der vil forme hverdagslivet i den fremtidige bydel.

Flere forslag har bidraget med værdifulde øjebliksbilleder af, hvordan Refshaleøen kan udvikle sig over tid – enten gennem etapeplaner eller gennem mere fuldt ud tegnede fremtidsbilleder, som eksempelvis Team Henning Larsens bud på en plan i 2040. Sådanne billeder giver en konkret fornemmelse af den fremtidige by, men peger samtidig på betydningen af også at forestille sig Refshaleøen i de mange mellemliggende årtier. Udviklingen vil strække sig over lang tid, og i store dele af denne periode vil nye boligkvarterer eksistere side om side med de store åbne flader og midlertidige aktiviteter, som i dag præger stedet – festivaler, koncerter og andre begivenheder. Refshaleøens identitet vil derfor i mange år være formet af en samtidighed mellem transformation og fortsat brug af de store rå arealer.

Et andet gennemgående tema i vurderingen er spørgsmålet om skala. Den knytter sig ikke alene til byens gaderum og bygninger, men i høj grad også til de store vandrum, der omgiver bydelen. Refshaleøen ligger mellem Øresund og Københavns Havn og rummer dermed nogle rumlige forudsætninger, som kun få steder i byen kan tilbyde. De store vandflader og det øst-vestgående parkrum giver adgang til betydelige mængder dagslys og udsyn, som kan trænge dybt ind i bystrukturen.

Netop disse særlige lys- og landskabsforhold peger på muligheden for en mere bevidst differentiering af byens tæthed og højde. I flere af forslagene savner vurderingskomitéen en mere tydelig udpegning af de steder, hvor en større koncentration og bygningshøjder kan give mening – ikke mindst som modspil til de store landskabsrum og vandflader. En sådan koncentration kunne samtidig være med til at give en mere klassisk københavnsk skala i andre dele af planen.

Skalaen bliver dermed ikke alene et spørgsmål om højde eller tæthed, men om at arbejde bevidst med forskelle i byens rumlige karakter – hvor mødet mellem de store landskabelige rum og den tætte by kan give Refshaleøen en særlig og stedsspecifik bymæssig identitet.

Parallelopdraget efterspørger greb, hvor der illustreres to bebyggelsestætheder på henholdsvis 150 % og 160 % for at belyse forskellige scenarier. Forslagene viser samlet set, at begge scenarier er forenelige med en tæt og varieret by. I vurderingen har dette tema imidlertid fyldt relativt lidt, idet forskellen mellem de to tæthedsniveauer i begrænset omfang vurderes at påvirke de bærende strukturelle og bymæssige kvaliteter i forslagene.

Mobiliteten udgør samtidig en afgørende ramme for, hvordan bydelen vil fungere i hverdagen. Programmet lægger op til en delvis bilfri bydel, og alle forslag arbejder derfor med strategier for at reducere biltrafikken og prioritere gang, cykling og kollektiv transport som det naturlige førstevalg. I vurderingen står det dog også klart, at mobilitetsløsningerne fortsat rummer en række åbne spørgsmål. Trafikmængder, vejforløb og prioriteringer mellem forskellige tracéer vil skulle udvikles og præciseres i det videre arbejde, uanset hvilken overordnet løsning der lægges til grund.

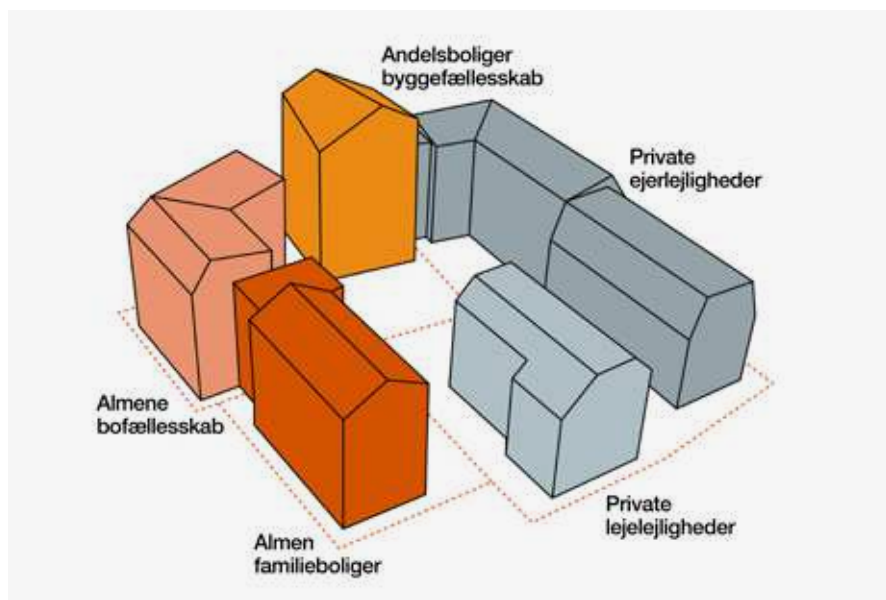
En delvis bilfri bydel forudsætter samtidig en omhyggelig disponering af parkeringen. Placeringen og størrelsen af parkeringshuse vil have stor betydning for trafikbelastningen på de omkringliggende gader og for, hvordan man bevæger sig gennem bydelen. Med afstande på 400–600 meter mellem parkering og destination bliver oplevelsen af bevægelsen gennem byen i sig selv en væsentlig del af mobiliteten. Kvaliteten af disse daglige gåture – fra parkering, metro eller cykel til bolig, arbejdsplads eller byliv – bliver derfor en central faktor i realiseringen af visionen om en mere bæredygtig og mindre bilorienteret bydel.

Samlet peger temaerne om tid, skala og mobilitet på nogle af de grundlæggende vilkår for Refshaleøens udvikling. De handler ikke alene om konkrete løsninger, men om at arbejde bevidst med de lange udviklingsforløb, de store landskabelige rammer og de mobilitetsvalg, der i sidste ende vil forme bydelens hverdagsliv.

Team Vandkunsten:

"Det ærkekøbenhavnske hierarki med offentlige gader og semiprivate gårde er generelt det styrende bebyggelsesprincip – dog med et refshaleøsk touch, hvor det er muligt at bevæge sig på tværs af gårdrum gennem passager og porte"

(Fra klassisk københavnerkarré til refshalebykarré)



Team Tredje Natur:

"Værksteds kvarteret formes af de offentlige vandkanter, og karré-strukturen organiserer en tydelig overgang fra aktive kanter til mere beskyttede, private gårdrum"

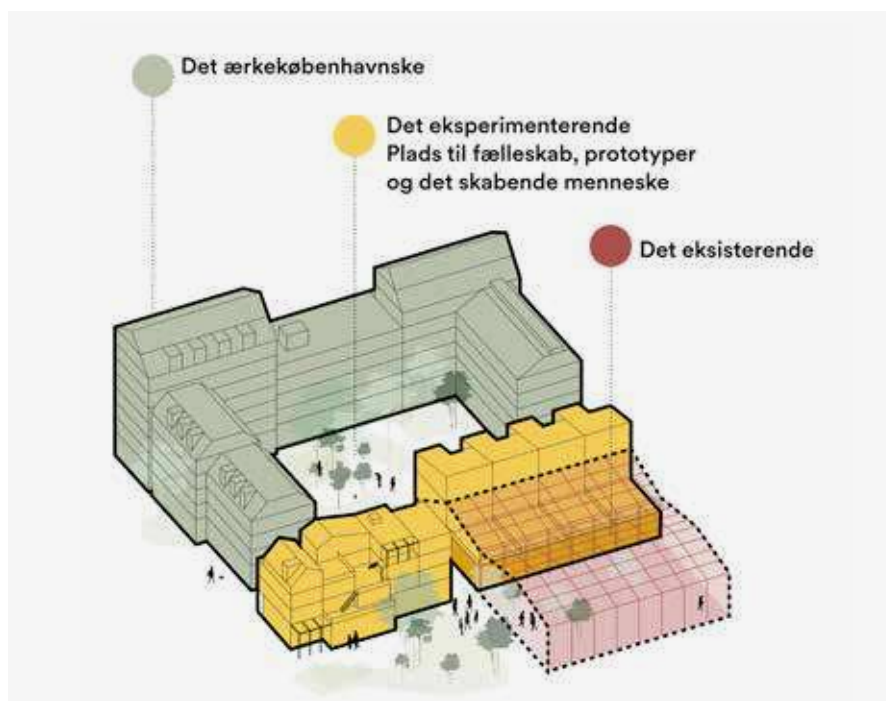
(Arkitektoniske typologier og karakter)



Team Henning Larsen:

"For at bydelen kan udvikles med både refshaleøsk identitet og københavnsk genkendelighed, rummer hvert delområde tre lag: det ærkekøbenhavnske, det eksisterende og det eksperimenterende"

(Refshaleøkarréen)



Refshaleøen



Vurdering af de enkelte forslag

45 Team **ArkitemaEffekt**

Arkitema med Effekt Arkitekter, COWI, Beta Mobility samt Ellen Braae og Kristine Kjørup Rasmussen

63 Team **COBE**

COBE med Dorte Mandrup, WSP Danmark og RAW Mobility, samt Metropolitan Metaculture, Culture Works, Aiming Spaces, Havnens Hænder, Marie Stender, EY og Jenny Grettve Studio

81 Team **Henning Larsen**

Henning Larsen med ADEPT, LOIDL, Rambøll og BC Architects, samt VOLCANO og Planscape

99 Team **Tredie Natur**

Tredje Natur med BRIQ, Arup, Over Byen Arkitekter, Aaen Engineering og DGE

117 Team **Tegnestuen Vandkunsten**

Tegnestuen Vandkunsten med Arcgency, Marianne Levinsen Landskab, EKJ Rådgivende Ingeniører, LINQ Trafikrådgivning, Cushman & Wakefield/RED samt advisory board



Arkitema med Effekt Arkitekter, COWI, Beta Mobility samt Ellen Braae og Kristine Kjørup Rasmussen.

Forslagets titel:

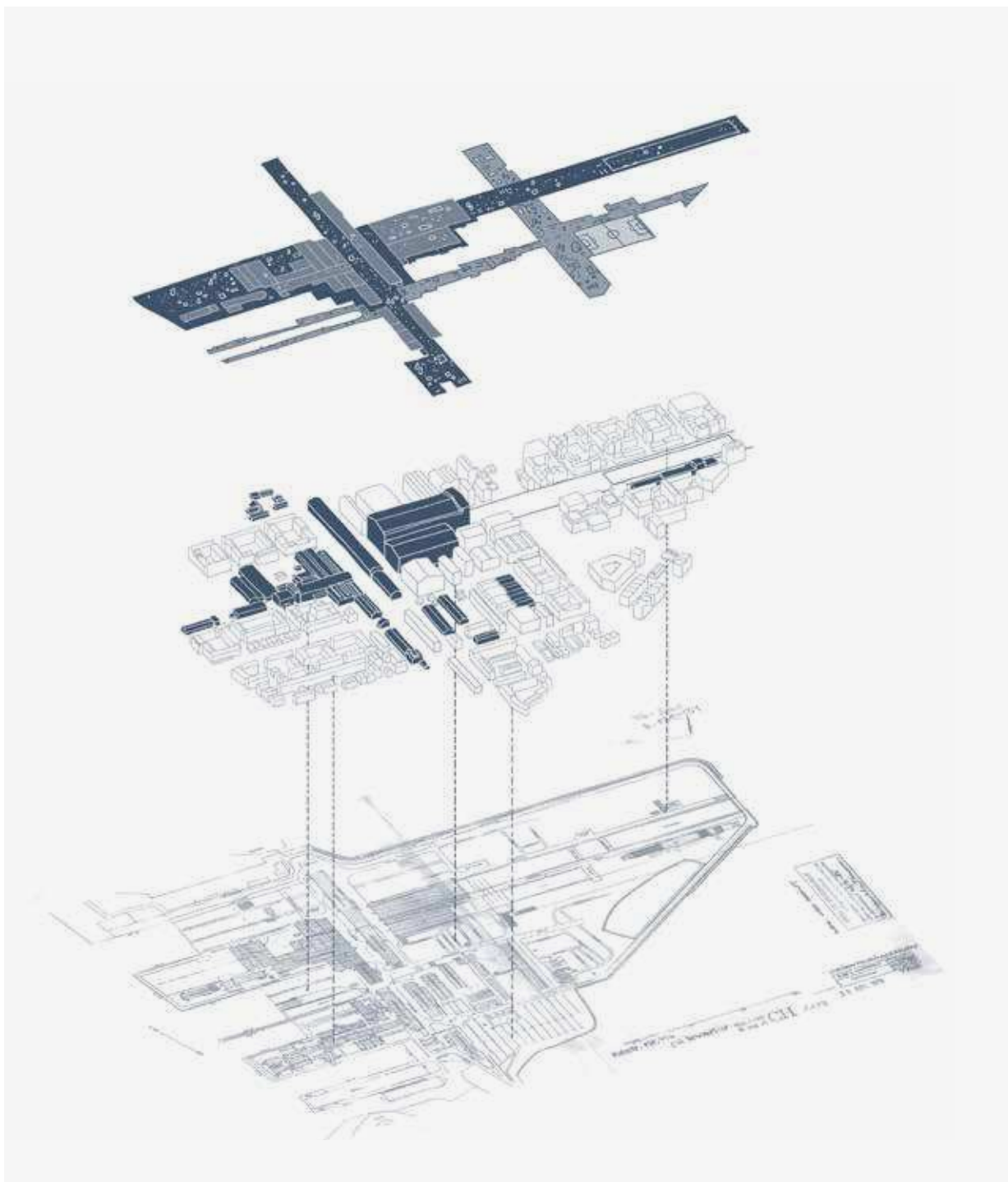
Refshaleøen – Vandet, værftet og hverdagen

Strukturplan



Masterplan





Øverst:
B&W-krydset
og hverdagskrydset

Midt:
Ny bebyggelsesstruktur

Nederst:
Værftsplanen 1978

Vision og strukturplan

Vision

Vurderingskomitéen vurderer forslaget positivt særligt for den overordnede strategi, der viser en differentiering mellem fire forskellige byrumstyper, og som viser en opmærksomhed på byrum til idræt og bevægelse. Det understøttes bl.a. af forslagets interessante 'Nolli-kort', der viser forbindelser og opdagelser i masterplanområdet. Ligeledes vurderes opmærksomheden på pladser til midlertidige aktiviteter positivt.

Forslaget om at bruge Konijnendijks 3-30-300 princip vurderes positivt som et enkelt og klart kommunikerbart princip, der kan fungere som et godt styrings- og monitoreringsværktøj i forhold til at sikre, at træerne får en plads på Refshaleøen, og at åbne og rekreative rum opleves som tilgængelige.

Vurderingskomitéen savner til gengæld et klarere fokus i forslaget på kajkanterne og deres rolle som byrum – fra visionen og frem til strukturplan og masterplan. Dette bliver særligt tydeligt i oversættelsen fra vision til plan, hvor behandlingen af Sønder Hoved i høj grad er præget af et bolig- og hverdagslivsperspektiv. Resultatet vurderes at blive ret privatiserende og dermed mindre refshaleøsk i sin karakter.

Spørgsmålet om det refshaleøske er ellers behandlet flere steder i forslaget, blandt andet gennem arbejdet med bygninger med kulturhistorisk værdi, som indgår i alle bykvarterer. Læst på tværs af de fem forslag fremstår dette perspektiv dog svagere her.

Forslaget behandler visionen om bæredygtighed, og fokus på Urban LCA-værktøjet til at styre og monitorere er relevant og klart kommunikeret. Men det vurderes, at det ikke overbevisende tydeligt bidrager til at sætte en retning, der kan indfri dogmet om at gå ambitiøst til den grønne omstilling og på sigt at kunne skabe ny bydel inden for de planetære grænser.

Strukturplan

Det foreslåede 'dobbeltkryds' (B&W-krydset og hverdagskrydset) er et centralt greb i forslaget. Øst-vestforbindelsen fra metro er rigtigt set og understøtter flow til og fra metro og ud i området. Dette greb peger på en central kvalitet, der bør dyrkes i den fremtidige udvikling. Men det vurderes også, at grebet i forslaget ikke på overbevisende vis understøttes af bebyggelsesstrukturen og den foreslåede programmering. Dette aflæses også på masterplanniveau.

Den viste karréstruktur forekommer generisk og uvarieret på tværs af strukturplanen og masterplanen, og forslaget til karréstrukturen viser samlet set ikke overbevisende tilpasninger til de forskellige steder på Refshaleøen. Der formuleres ambitioner om at skabe intime og varierede byrum, men planen viser ikke tydeligt, hvordan disse kvaliteter skal opnås. Selvom der ikke kræves en høj grad af detaljering, fremstår dette svagt i både strukturplanens principper og i masterplanen.

Strukturplanen angiver tydeligt placering af de forskellige typer af funktioner i bydelen. Dog vises det på meget overordnet niveau, hvordan man i planen kan koncentrere placeringen af dagligvarebutikker og publikumsorienterede serviceerhverv med afsæt i kvaliteterne omkring de historiske bygninger og kajkanterne.

Forslaget rummer en god oversigt over planens klimapåvirkning ved brug af Urban LCA. Principper for forsyningsanlæg mv. er forholdsvis overordnet beskrevet.



"Fra tørre, næringsfattige tag-
landskaber over urbane parker
og tekniske anlæg til nye kyst- og
lavvandszoner (...) tilsammen skabes
en varieret økologisk gradient med
plads til mennesker, planter og dyr"

(Klimasikring og biodiversitet)



"Hvordan arealerne under
metrotracéet ved højbanen
i nærheden af stationen kan
aktiveres til gavn for både
skolen og det omkring-
liggende byområde"

(Planudsnit)



"Et område med primær boligbebyggelse. Der arbejdes bevidst med et tydeligt hierarki mellem offentlige og semioffentlige og private grønne områder"

(Planudsnit)



Illustration: miljø ved Refshalevej





Vurderingskomitéen har hæftet sig ved, at forslaget til landskabsrummene (havnerum, dokke osv.) vises i de enkelte kvartersudsnit på en måde, hvor de spiller en central rolle for at skabe det refshaleøske, og til at give karakter. Det vurderes positivt. Samtidig er princippet hverken tydeligt beskrevet eller konsekvent udviklet i den måde, forslaget i øvrigt præsenteres på. Det vurderes, at udformningen af bebyggelsen og behandling af kajkanterne generelt i forslaget ikke understøtter oplevelsen eller brugen af de store landskabsrum på en overbevisende måde. Det er mindre tydeligt, hvordan den blå biodiversitet langs Refshaleøens kanter understøttes.

Illustrationen af at det nordøstlige område – Kystkvarteret – ved metrostoppet ved Lynetteholm er noget særligt, der kræver en særlig behandling og en særlig identitet. Forslaget hertil har bidraget vigtigt til diskussionen i vurderingskomitéen af netop dette område. Forslaget peger på, at det kræver en særlig behandling, der i højere grad forholder sig til kystlandskabet og metrostoppet og i mindre grad til det tidligere værftsmiljø. Vurderingskomitéen har diskuteret forslaget om parken mod nord. Den kan både ses som en positiv måde at behandle og dyrke en forskel mellem Refshaleøen og Lynetteholm, og som en pragmatisk måde at løse den niveauforskel der er der. Men parken mod nord kan også komme til at være en unødvendig barriere. Forslaget peger også på det svære i en sådan tilgang, og at det kræver en opmærksomhed på, at strukturplanen ikke 'lukker af' mod Lynetteholm.

Placeringen af fodboldbanen som noget af det mest stationære omkring metrostationen vurderes hverken rumligt arkitektonisk, program-mæssigt eller kommercielt at udnytte dette sted på den bedst mulige måde.

Opdeling af trafik rundt om Gl. Svejsehal vurderes positivt. Der foreslås et finmasket net for fodgængere, understøttet af lokalgaderne. De overordnede cykelforbindelser synes at være prioriteret lavt. Primært vurderes relationen mellem den øst-vest-gående cykelsti og bebyggelsesstruktur samt mellem bystruktur og sydgående cykelsti at understøtte hinanden.

Strategien for parkering fremstår rationel og realiserbar med placering af parkeringshuse i tilknytning til overordnede veje, dog med langt den største del af kapaciteten placeret i den nordlige del af strukturplanen.

De lokale veje foreslås organiseret i to niveauer, hvilket giver en fornuftig struktur. Der vises robuste tværsnit på bydelsgader (24 meter) og lokalgader (16,5 meter). Lege- og opholdsgader er smalle (12 meter) og enkelte er ret lange set i forhold til vejtypen, hvor der kan opstå udfordringer med trafikafvikling i det smalle gadeprofil med et spor.

Det vurderes, at forslaget samlet giver et overbevisende svar på, hvordan grundejernes vision kan omsættes til en samlet og robust strukturplan for Refshaleøen, men at det har flere mindre overbevisende elementer.

Forslaget rummer samlet set en meget overbevisende og systematisk besvarelse af programmets krav, ønsker og forudsætninger.

Masterplan

Generelt vurderes forslaget på masterplanniveau at have for stort fokus på at skabe stille og relativt aflukkede boligområder. Særligt behandlingen af Sønder Hoved som en bolighalvø, hvor et offentligt liv langs kajkanten hverken understøttes eller indarbejdes i forslaget, fremstår som et mindre overbevisende svar på denne del af masterplanen. Den åbne og meget porøse kant mod syd og den lukkede ryg mod nord vurderes ikke i tilstrækkelig grad at udnytte potentialerne i disse markante og karaktergivende rum.

Princippet om at bruge kulturhistorien aktivt som strukturerende princip vurderes sympatisk, men forslaget viser også, at det er svært med baggrund i fodaftryk fra nu nedrevne, tidligere eksisterende bygninger både at skabe en meningsfuld forbindelse til historien og samtidig møde programmets krav om en udnyttelsesprocent på (150%/160%). De historiske spor fremstår som et kunstgreb, der ikke formår at blive brugt i tilstrækkelig grad i planen.

Masterplanen fremstår generelt realiserbar og rummer klassiske bygningstypologier, som i deres disponering fremstår robuste. Forslaget udnytter i mindre grad de vestvendte kajkanter til funktioner, der knytter sig til bylivet og de rekreative kvaliteter på kajkanterne.

Det vurderes, at forslaget giver et mindre overbevisende svar på, hvordan strukturplanen kan konkretiseres i en masterplan for udviklingens første etape, som vil være et åbningstræk, der afspejler visionen for den fremtidige videreudvikling af Refshaleøen til et tæt, blandet og attraktivt byområde.

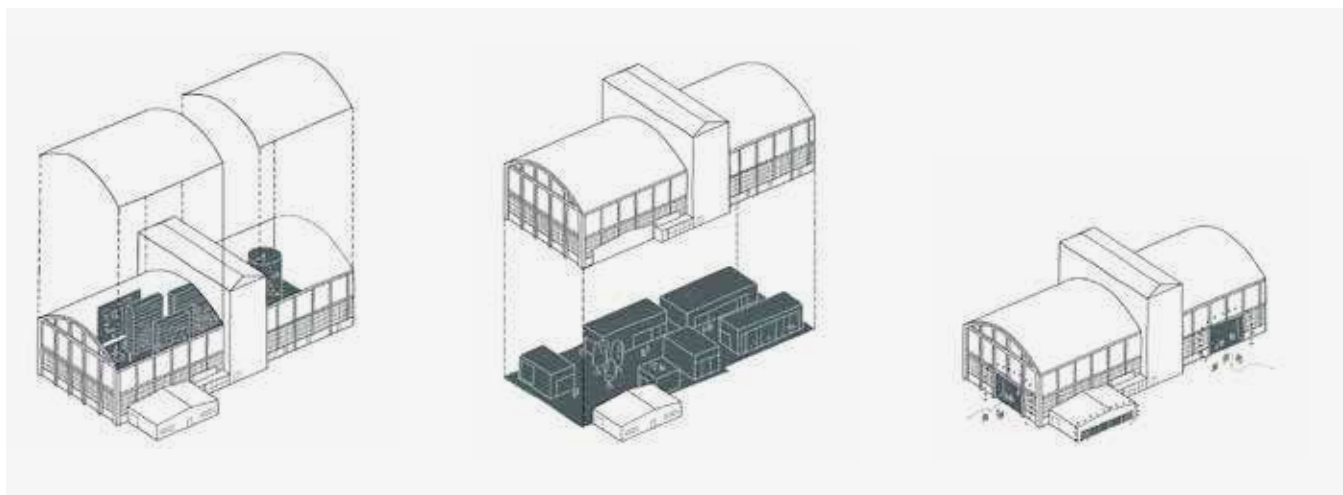
Diagram: ankomster og overgange



Illustration: langs Riggerloftet og
Opmærkningshallen set mod øst







Programmeringen skal tage afsæt i hvad bygningerne allerede er egnet til. Funktionerne tilpasses lokale klimazoner – f.eks. sport eller dyrkning i kølige haller”

(Program og afsæt i egnethed)

”Der skelnes mellem to typer bygninger: åbne haller og bygninger med traditionelle etagedæk og fast vinduesrytme. I de åbne haller skabes nye rum som ”rum i rum””

(Transformationspotentiale)

”Nye åbninger placeres som udgangspunkt i både de eksisterende bygningsforhold og de strategiske forbindelser i masterplanen, så de understøtter sammenhængen mellem bygninger og omkringliggende byrum”

(Åbne facader)

”Kortet søger at tydeliggøre, hvordan Refshaleøens karakter – på trods af industristrukturernes klare aksiale opbygning – rummer forløb, der er komplekse og sammensatte”

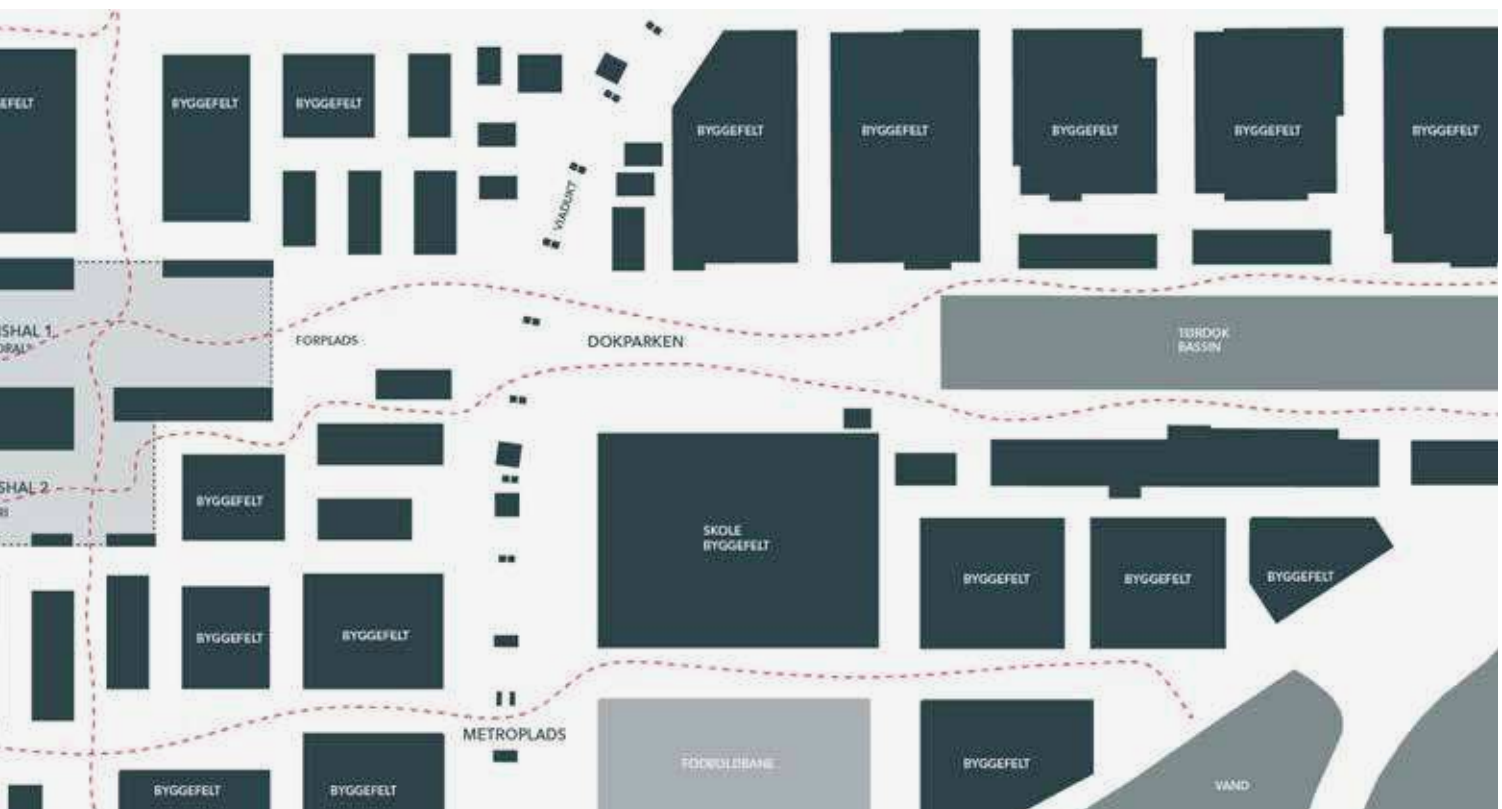
(Fastholdelse og forandring)





"Det tætte netværk af grønne byrum og forbindelser understøtter et aktivt og levende byliv, hvor sundhed, kultur og bevægelse er integrerede dele af hverdagen (...) Et særligt tyngdepunkt etableres i centrum af Refshaleøen omkring de historiske B&W-haller og den nye metrostation"

(Strukturplan - Levende by)





"Byrum før bygninger er et bærende princip i udviklingen af Refshaleøen. Udgangspunktet er etableringen af en klar og sammenhængende byrumsstruktur bestående af forskellige byrumstyper, herunder pladser, parker og strøg, som til sammen danner rammen om byliv og ophold"

(Byrumstyper)



"Som del af ambitionen om at udvikle Refshaleøen indenfor de planetære grænser arbejdes der med en målsætning om, at mindst 25% af det samlede areal skal udgøres af semi-naturlige landskaber (bynatur)"

(25% bynatur pr. km²)

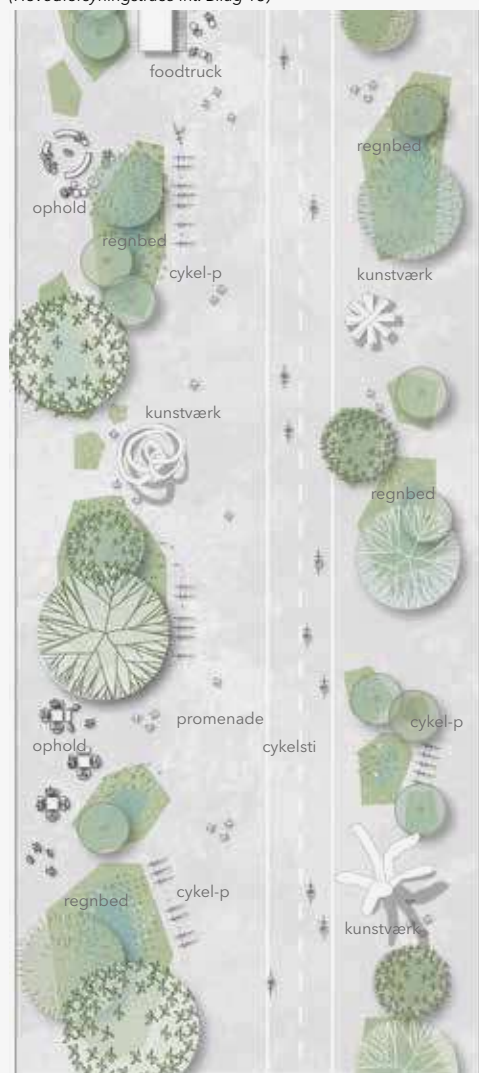


"Som et supplerende målbart parameter anvendes 3-30-300 princippet (...) 3 træer synlige fra hver bolig; min 30% krondække; max 300 meter afstand til offentlig park/byrum"

(3-30-300)



Principsnit Gammelvej 1:400
(Hovedforsyningstracé iht. Bilag 13)



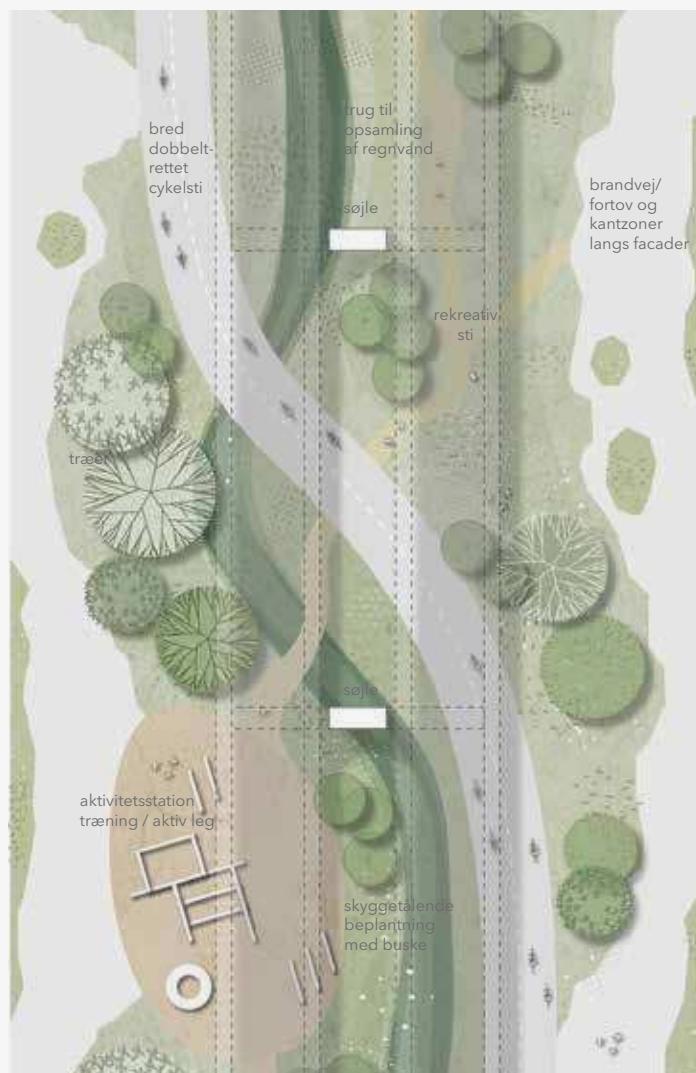
Principplan Gammelvej 1:400

"Udviklingen af Refshaleøen baseres på principperne om 15-minutters by og en delvis bilfri bydel (...). Bydelens funktioner planlægges med korte afstande og god indbyrdes tilgængelighed som sammenhængende offentlige byrum"

(Mobilitet)



Principsnit Metroparken 1:400



Principplan Metroparken 1:400

"Metrostrøget fortsætter nordpå som Metroparken – en aktiv park, der fungerer i tæt samspil med skole, tørdok og de omkringliggende byrum og skaber en tydelig grøn forbindelse gennem området"

(Levende by)



COBE med Dorte Mandrup, WSP Danmark og RAW Mobility, samt Metropolitan Metaculture, Culture Works, Aiming Spaces, Havnens Hænder, Marie Stender, EY, Jenny Grettve Studio.

Forslagets titel:

Refshaleøen – Byens Kant

Strukturplan



Masterplan

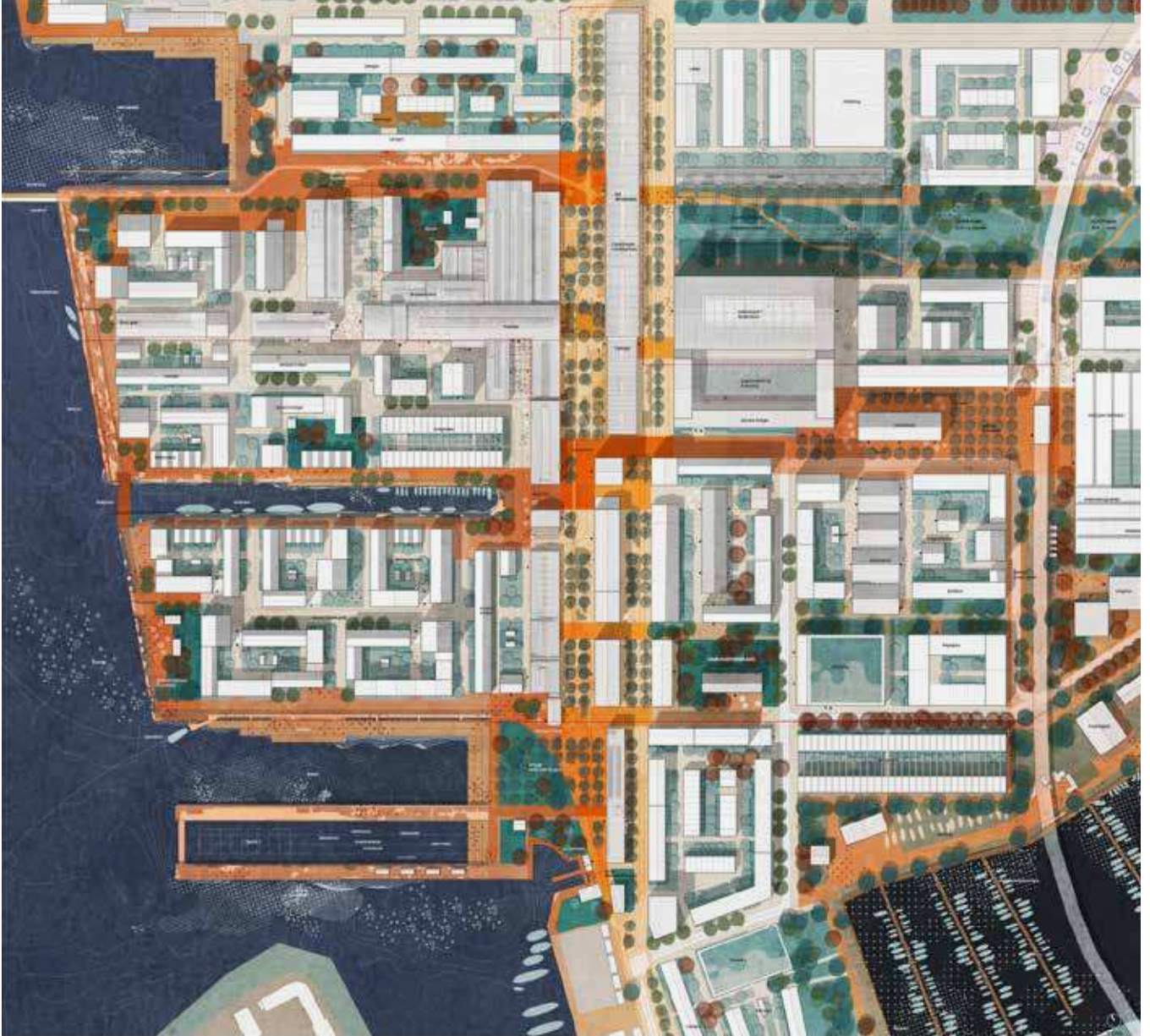




Illustration: strukturplan for Refshale-
øen inklusive BIOFOS

Vision og strukturplan

Vision

Forslagets store styrke, som rækker fra visionsniveau til strukturplanniveau, er den meget overbevisende læsning af stedet og oversættelsen af denne læsning til et meget stærkt hovedgreb med fokus på kanten og krydset.

Også læsningen af det refshaleøske som et rumligt arkitektonisk princip karakteriseret ved skalaspring og sammenstillinger og et bygget miljø, der opleves dynamisk som skiftende sætstykker, er en meget overbevisende læsning og princip. Forslaget er analytisk stærkt. Det rummer gode beskrivelser af logikkerne, som oversættes til en række principper for, hvordan udviklingen af bebyggelsen kan styres. Forslagets dyrkelse af det refshaleøske følger primært en arkitektonisk analyse. Det er ikke tydeligt, hvordan det organisatoriske og indholdsmæssige omkring aktører kan kobles til den arkitektoniske vision.

Endelig indeholder forslaget den i parallel-opdraget mest udfoldede fortolkning af dogme 3 om at udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber.

Forslaget vurderes som mindre overbevisende på dogmet om at gå ambitiøst til den grønne omstilling. Der savnes substantielle overvejelser om, hvordan byudviklingen på sigt kan skabes inden for de planetære grænser.

Strukturplan

Forslagets primære kvaliteter ligger i strukturplanen. Grebet med 'Kanten' i dens mange betydninger fremstår som et overbevisende hovedprincip, der konsekvent følges op i planens overordnede disposition.

Også landskabsgrebet fremstår stærkt. De grønne og blå kvaliteter er tydeligt fremhævet i planen, blandt andet gennem de blågrønne 'kant-rum', der fungerer som markante øst-vestgående strukturer. Disse rum har en skala, der både giver dem en tydelig oplevelsesmæssig karakter og gør dem i stand til at fungere som egentlige strukturerende elementer i byudviklingen, som bebyggelsen må tilpasse sig.

Samtidig har rummene en størrelse og en kobling til de større landskabstræk langs kysten, der gør dem til nogle af de mest troværdige greb på tværs af de fem forslag i forhold til at indfri opdragets ambitioner om at styrke biodiversitet og bynatur.

Landskaberne og særligt kystnaturen, der gives fylde og vægt, vises på en måde, der overbeviser om, at de kan understøtte forskellige typer liv. Forslaget bidrager til og drager fordel af kystlandskabet – det er stærkt.

Ulempen ved et fokus på kystlandskabet og krydset som strukturerende greb er, at metro-tracéet, der vil udgøre en markant og strukturerende nord-sydgående struktur, ikke gives en præcis rolle i forslaget.

Strukturplanen angiver en placering for de forskellige typer funktioner i bydelen. Det er vanskeligt at aflæse, hvilken strategi der ligger til grund for placeringen af butikker og publikumsorienterede serviceerhverv.

Forslaget rummer en meget overordnet angivelse af forskellene på strukturplanerne med bebyggelsesprocenter på hhv. 150% og 160%. Det er vanskeligt at vurdere forskellene på de to scenarier i forhold til bygningshøjder, dagslys mv.

Forslagets arbejde med skala og idéerne om at gå i højden ved de eksisterende sektionshaller vurderes positivt og som en overbevisende måde at bevare og videreføre det refshaleøske, uden at det er en decideret bevarende strategi.

Forslaget bidrager på strukturplanniveau også med at pege på potentialerne i at arbejde med forskel i tæthed, så der opstår særlige bydele med mere massiv bebyggelse omkring metrostationerne ved Lynetteholm og i Krydset. Selvom forslagets programmeringsstrategi ikke er særligt udfoldet, understøtter den også princippet og de to mere fortættede centre omkring metrostationerne.

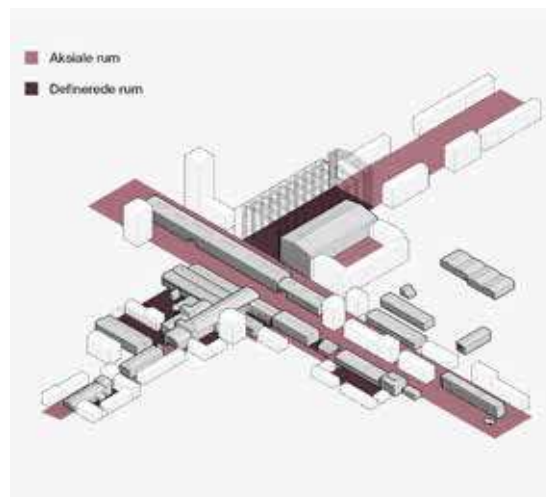
Illustration: "Ulveparken" mellem byggedokken og Sektionshal 2





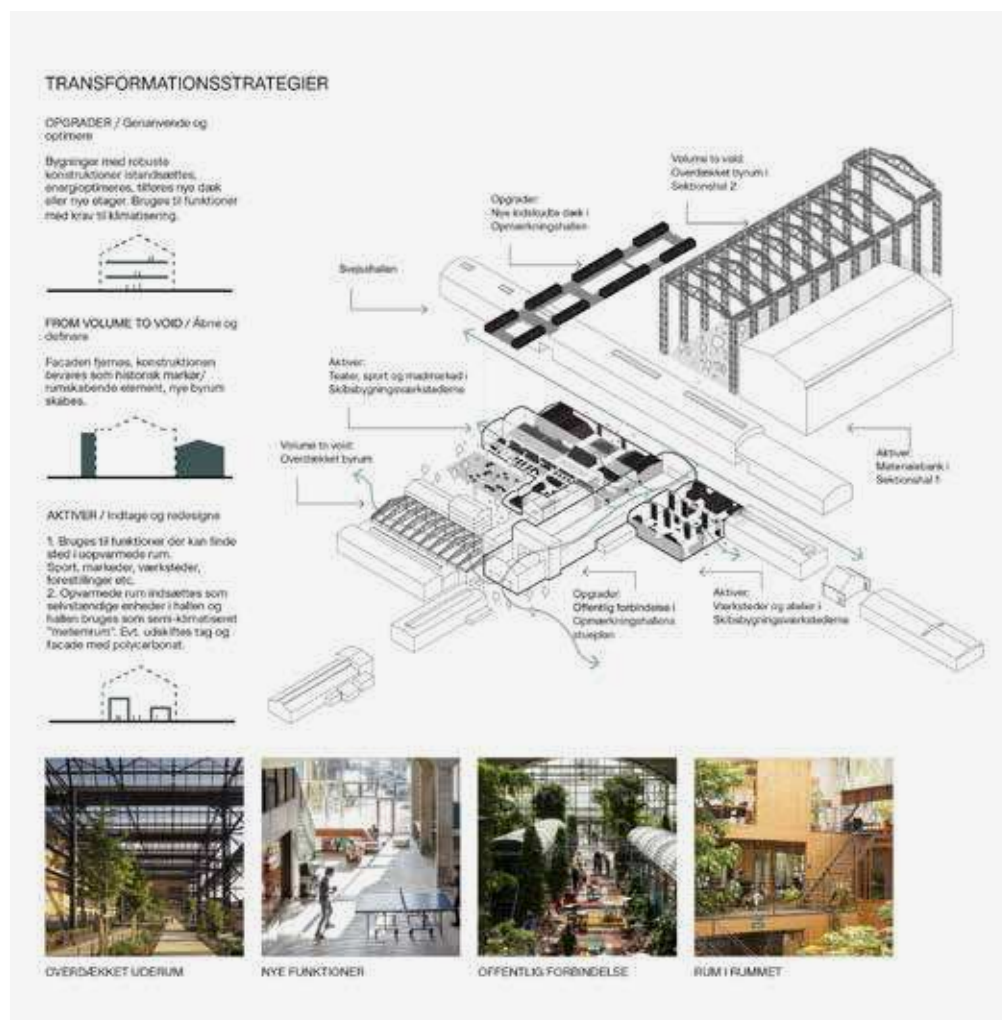
"Skalamiks og højdeskift skal fortsættes. Tæthed skal understrege det aksiale. Nye bygninger skal være vinkelrette på hovedretningerne. Mellemrum skal underordne sig de lineære eller forskudte bevægelsesretninger"

(Principper for fortætning)



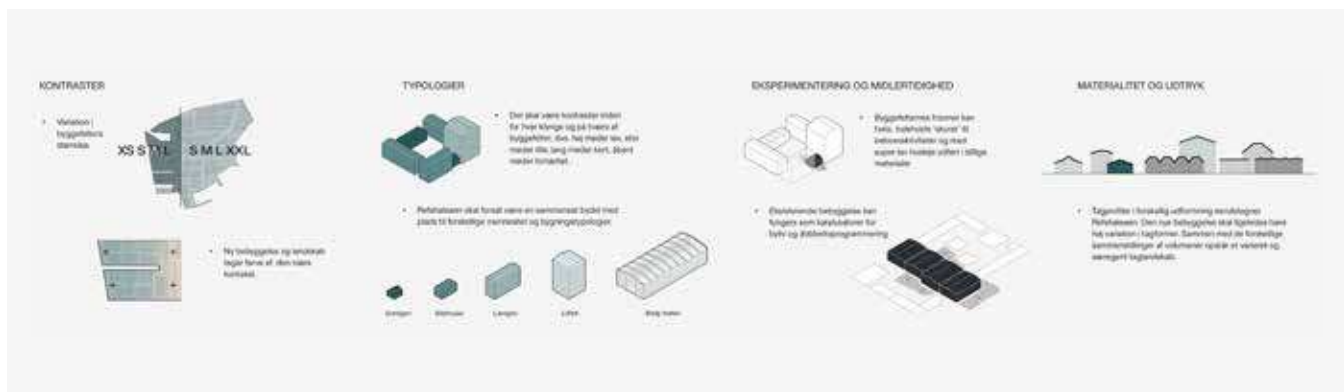
"Den grønne kant spænder fra kyst-sikring over tørdokken og hele vejen ind i hjertet af sektionshallen"

(Ulveparken)



"De tre transformationsstrategier sikrer at bygningerne enten opgraderes til nye formål, aktiveres i deres nuværende form eller bevares delvist som historiske markører"

(Transformationsstrategi)

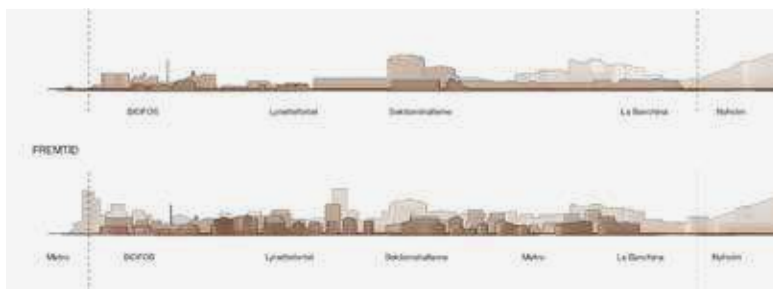


"Det nye byggeri tager farve af den skalasammensatte og arkitektonisk varierede identitet, vi finder i Refshaleøens eksisterende bebyggelse"

(Den nye by vokser frem)

Højere og mere markante bygningskroppe tegner de strategiske steder, mens lavere strukturer og åbne rum fastholder forbindelsen til Refshaleøens kant og genkendelige karakter"

(Vi vil kunne genkende Refshaleøen)



"Byens nye volumener træder frem som en rumlig fortælling i forgrund, mellemgrund og baggrund, der giver dybde og variation i den store københavnske skala"

(Vi vil kunne genkende Refshaleøen)

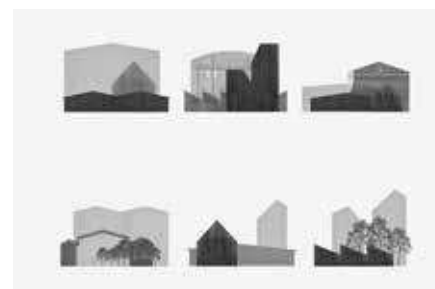






Illustration: miljø ved Refshalevej

Forslagets trafikstruktur er ikke overbevisende. Det er positivt, at der er to muligheder for at krydse 'havnesnittet' i forhold til Margretheholms Havn. De lokale gader skal bære meget trafik. Nogle af de lukkede loops bliver meget lange, og det er vanskeligt at se, hvordan de fører frem til boligerne f.eks. i forhold til renovation. Nogle af forslagens parkeringshuse kobles direkte op på de overordnede veje, mens andre er koblet på de mindre, lukkede loops. Det vurderes at være vanskeligt at afvikle trafikken til og fra større parkeringshuse på mindre, lokale veje.

Forslagets princip om 'garagefrizoner' i hvert byggefelt er interessant som en nuancering af fortolkningen af det refshaleøske som arkitektonisk princip. Som programmatisk greb skal det kvalificeres. Det virker urealistisk at udrulle det i det omfang, der foreslås her.

Trods en noget overfladisk behandling af visionens dogme 2 vurderes forslaget samlet set at give et meget overbevisende svar på, hvordan grundejernes vision kan omsættes til en samlet og robust strukturplan for Refshaleøen.

Forslaget rummer samlet set en meget overbevisende besvarelse af programmets krav, ønsker og forudsætninger, dog er besvarelsen på nogle punkter meget overordnet.



"Når vi samler vores helhedsgreb, opstår der en struktur – grundlaget for en by – der forholder sig til vandet, gennemskæres af grønne korridorer og gør det muligt at opleve og mærke øens særlige oprindelse"

(Helhedsgrebet)

Masterplan

Kvaliteterne på strukturplanniveau følges imidlertid ikke tilsvarende overbevisende op i masterplanen. Forslaget forholder sig kun i begrænset omfang til den eksisterende bebyggelse i masterplanområdet, og generelt fremstår bearbejdningen på dette niveau mindre overbevisende.

Konkretiseringen af de store strukturerende træk, der står klart på strukturplanniveau, er ikke tydeligt videreført i masterplanen. Den orange farvekodning, som på strukturplansniveau bidrager til en klar konceptuel læsning, efterlader på masterplanniveau en række spørgsmål ubesvarede.

Kantmotiverne kunne her med fordel have været anvendt mere aktivt til at guide og beskrive de konkrete rumlige og arkitektoniske kvaliteter i masterplanens skala.

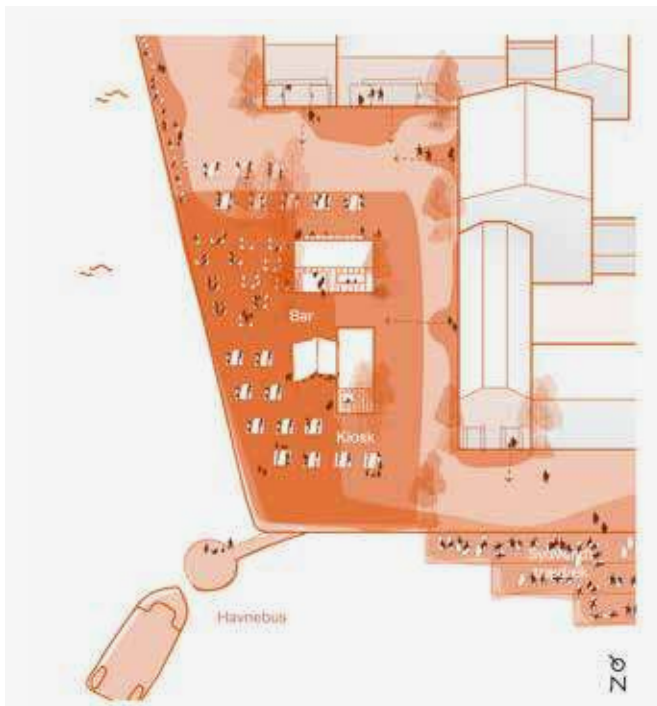
Det vurderes positivt, at der er en realisme i udlægget af byrummene på Sønder Hoved. Forslaget viser, at det kan lade sig gøre at skabe attraktive offentligt tilgængelige kajkanter, der kan understøttes af servicefaciliteter. Byrumsmæssigt er det godt løst ved kanterne. Forslaget fremhæves også for at vise 'Solnedgangspladsen' som tilløbsstykke.

Ideerne om Refshaleøens grønne foyer og det at fylde de relativt store rum til fodgængere og cyklister med træplantning er interessant. Det er også en styrke ved forslaget, at metroforpladsen og forbindelsen derfra mod vest tydeligt identificeres som et primært byrum og en vigtig forbindelse, der kan bearbejdes rumligt arkitektonisk.

I masterplanområdet ligger boligandelen i forslaget lidt under programmets krav på 75% (forslaget rummer 69% boliger i masterplanområdet). Det vurderes mindre stærkt. Det vurderes dog, at boligandelen kan øges til det ønskede niveau ved at ændre fordelingen mellem erhverv og boliger i den østlige del af masterplanområdet.

Masterplanen fremstår generelt realiserbar og rummer en god besvarelse af, hvordan masterplanens bebyggelser og friarealer er struktureret. Principperne for trafik og parkering rummer som nævnt nogle udfordringer, og da gadeprofiler mv. kun er angivet på meget overordnet niveau, er det vanskeligt at vurdere, om gade- og byrum kan håndtere trafik, renovation, brandredning mv.

Samlet vurderes forslaget at give et mindre overbevisende svar på, hvordan strukturplanen kan konkretiseres i en masterplan for udviklingens første etape, som vil være et åbningstræk, der afspejler visionen for den fremtidige videreudvikling af Refshaleøen til et tæt, blandet og attraktivt byområde.



"Vi skal lære af de steder og de begivenheder, der aktiverer og beriger øens rum, lige fra øvelokaler, klatrehal, kunstcenter, og værksteder til koncerter, byggeri og bylandbrug"

(Podning af byliv)

"Metroselskabet vil sandsynligvis lægge vægt på, at adgangsmulighederne for fodgængere til stationen er nemme, trygge og oplevelsesrige, og at der fortættes omkring stationen for at udnytte passagergrundlaget mest muligt"

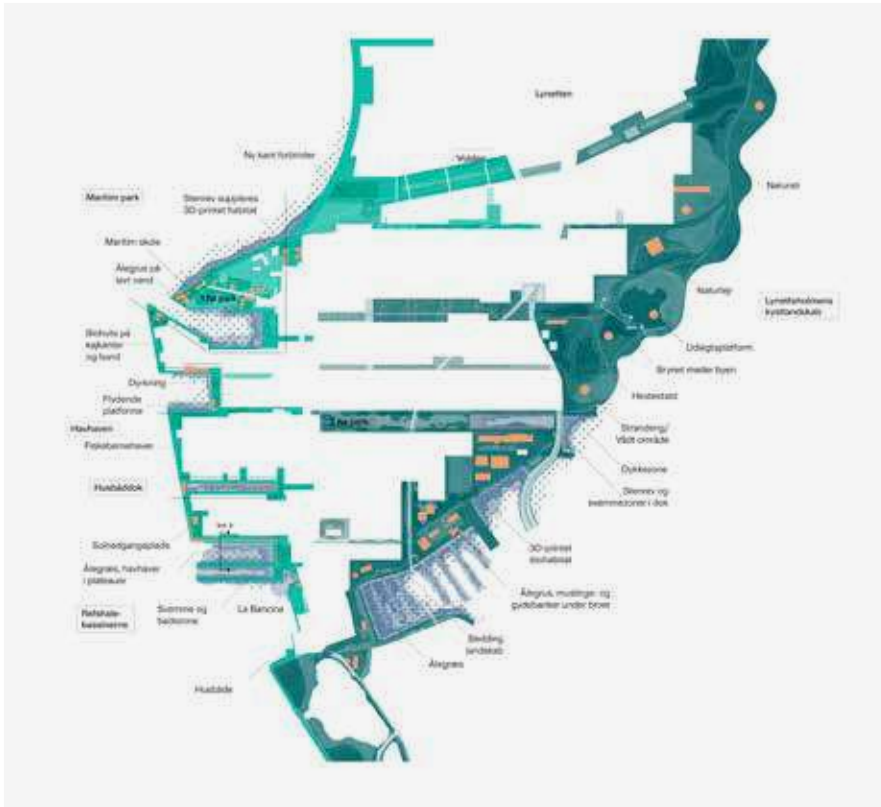
(Metrostation og metroforplads)



"Tætheden skal ikke være den samme i hele bydelen. Kvartererne skal have stedspecifikke og lokale identiteter, og fortætningen skal være med til at understøtte dette"

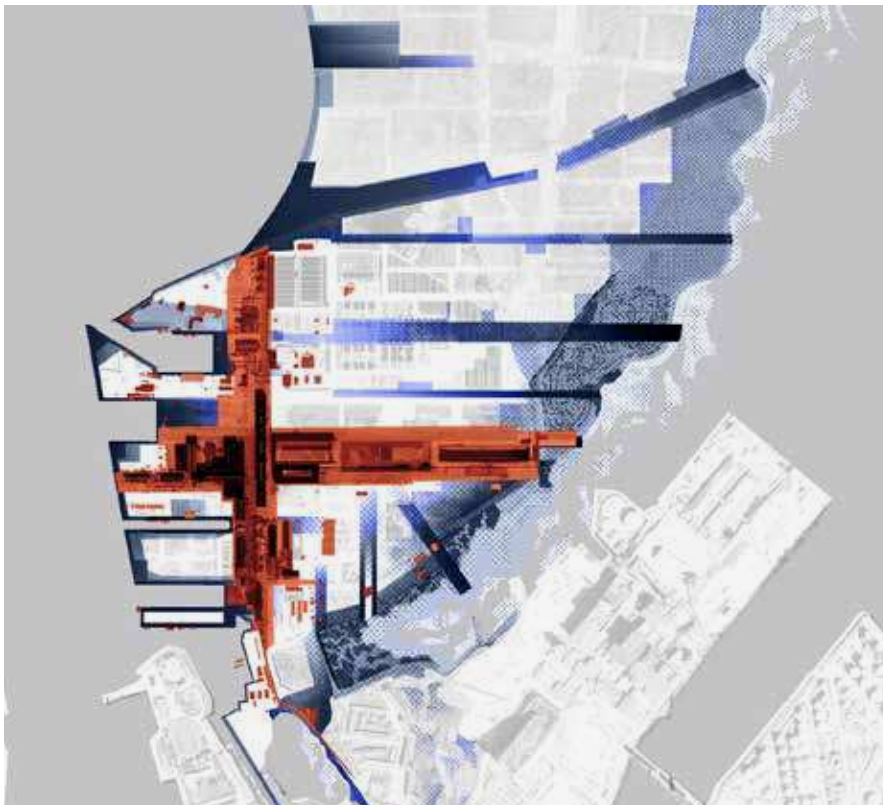
(Fortætning)





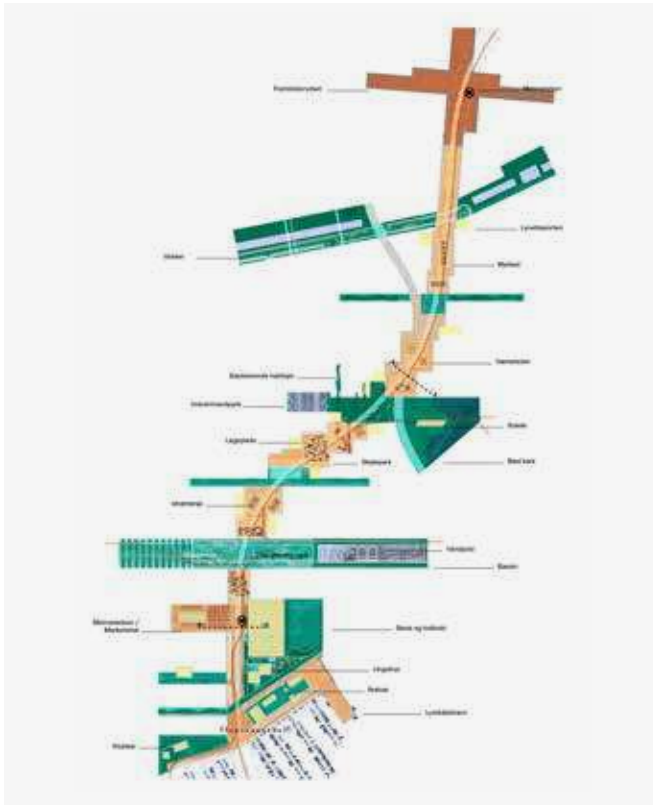
"Ved at overlægge registreringerne og potentialerne ved den grønne kant, den blå kant og kantens kulturspor med hinanden, opstår et stedsspecifikt og multidimensionalt mulighedskort"

(Frigiv kanten til liv)



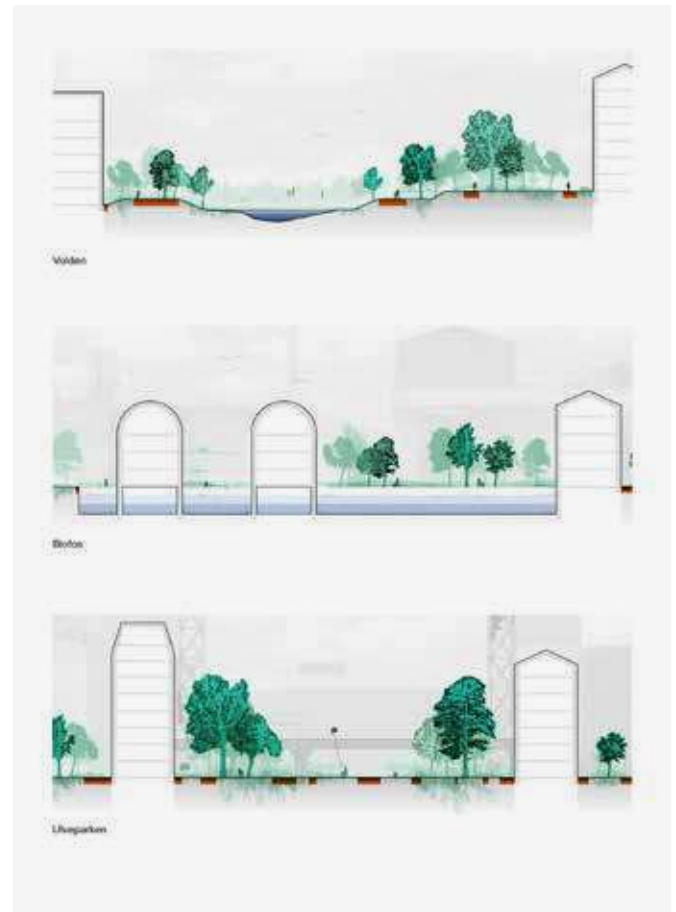
"Den nye bydel skabes i spændingsfeltet mellem kanten og krydset. Kanten påvirker udefra, krydset påvirker indefra, og derimellem opstår byen"

(Kanten og krydset definerer planen!)



"Sekvenser af rum og aktiviteter langs med og under metrohøjbanen (..) Arealerne under viadukterne bliver aktiveret med småværksteder samt idræts- og bevægelsesmuligheder, som bidrager til hverdagskvaliteten i bydelen"

(Metrostation og metroforplads)

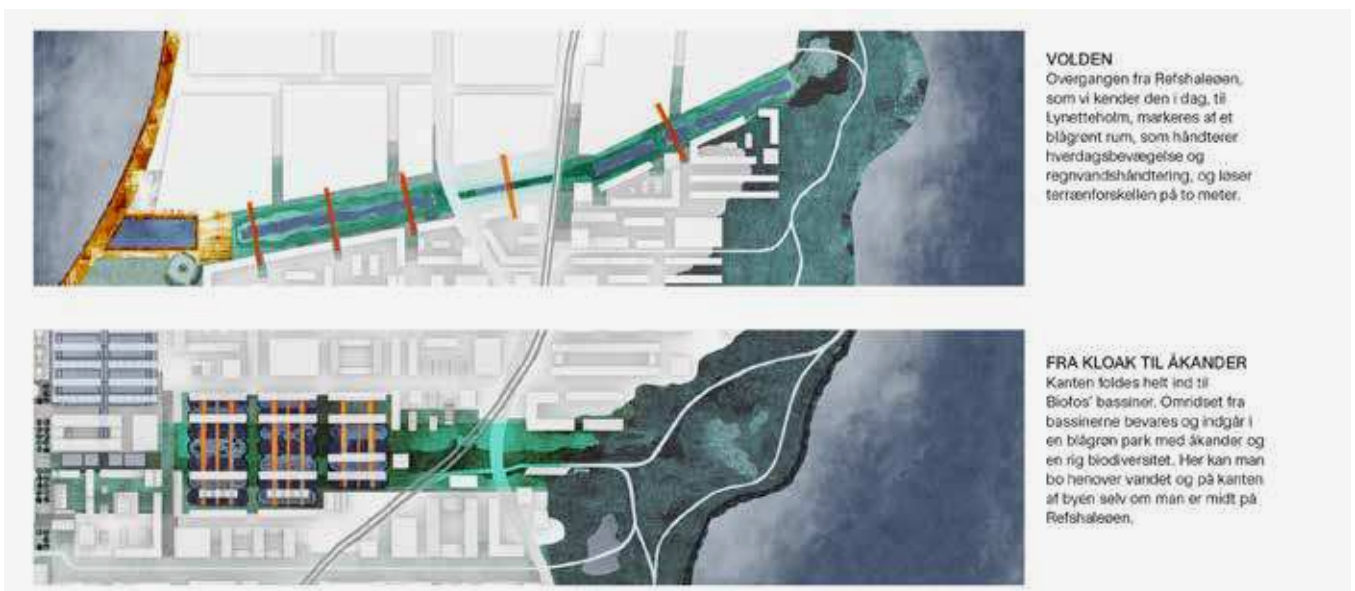


"Uanset hvor man befinder sig på øen, vil man kunne mærke kanten og vandet og følge et grønt forløb fra den ene side til den anden"

(Kanten griber ind i byen)

"Kanten rækker ud og skubber sig ind. Disse situationer forlænger vi og hjælper med at vokse, så de danner større grønne forbindelser på tværs af øen – en form for grønne korridorer"

(Kanten griber ind i byen)





Henning Larsen med ADEPT, LOIDL,
Rambøll og BC Architects,
samt VOLCANO og Planscape.

Forslagets titel:

Refshaleøen – Den forbundne bydel mellem kaj og kyst, mellem fortid og fremtid

Strukturplan



Masterplan

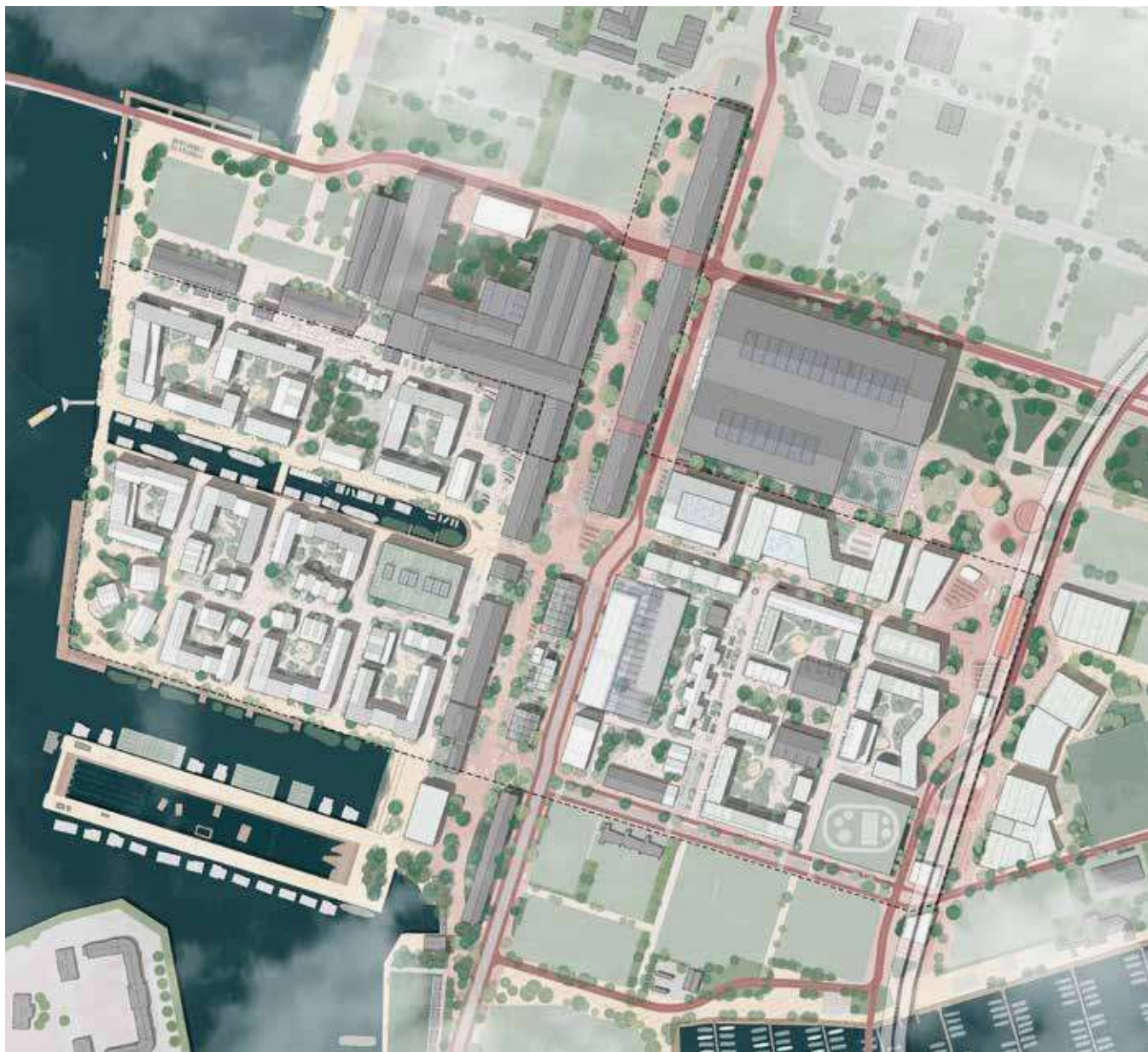




Illustration: strukturplan for Refshale-
øen inklusive BIOFOS

Vision og strukturplan

Vision

Forslaget karakteriseres ved at være overbevisende og stringent behandlet fra analyse til forslag. Det har en god klar opbygning og fremstår gennemarbejdet på de fleste områder.

I forhold til realiseringen af visionerne står forslaget særligt stærkt i forhold til spørgsmålet om varierede byrum af høj kvalitet med adgang for alle. Forskelligartede aktiviteter og det eksperimenterende får meget konkret udtryk i planen. F.eks. udtrykkes fokus på byrummene og deres muligheder for at stimulere forskelligartede anvendelser i et – i forhold til de andre forslag – markant anderledes brug af Bygedokken mod øst, der hverken begrønnes eller indeholder vand. Der er også flere kvalificerede tanker om fremtidig organisering og kuratering af aktiviteter og midlertidige aktiviteter.

Forslagets transformationsstrategi er overbevisende. Der fremlægges principper for, hvordan de historiske bygningsstrukturer kan bruges. Nogle af forslagene og principperne vurderes dog at være lidt for overordnede eller af symbolsk karakter.

Mindre overbevisende er forslagens arbejde med dogmet om en ambitiøs tilgang til den grønne omstilling. Vurderingskomitéen finder forslagens bidrag generisk ud over beskrivelsen af en række generelle dogmer omkring renovering, direkte genbrug og biogene materialer. Ligeledes er beskrivelsen af planens ambitioner om biodiversitet og bynatur af meget generel karakter.

Strukturplan

Forslagets strukturplan vurderes at have nogle ret generiske kvaliteter, og det vurderes, at den ikke i tilstrækkelig grad kan bruges til at skabe særegne rumlige kvaliteter på strukturplansniveau. Hovedgrebet – et netværk af grønne forbindelser, der forbinder bydel og aktiviteter indbyrdes og samlet med kystlandskabet – er beskrevet for generelt.

Tydeligst står princippet om 'Refshaleøkarréen', som samler det ærkekøbenhavnske, det eksisterende og det eksperimenterende. Grebet udfoldes primært på masterplanniveau, hvor dets potentiale fremstår tydeligt.

Ambitionen om at blande funktioner i alle kvarterer vurderes positivt, fordi det kan bidrage til at undgå rene boligområder. Samtidig kan omfanget af andre programmer end boliger i forslaget give anledning til overvejelser i forhold til realiserbarheden.

Princippet om, at det eksperimenterende element skal være til stede overalt i planen, fremstår rigtigt.

Forslaget rummer en overordnet angivelse af forskellene på strukturplanerne med bebyggelsesprocenter på hhv. 150% og 160%. Det er vanskeligt at vurdere forhold vedrørende øgede etagehøjder, dagslys mv.

Forslaget kommer med en række gode principper for infrastrukturløsninger med en overordnet vejstruktur, der opdeler Refshaleøen i et antal trafikøer uden gennemkørende trafik. De overordnede veje har klar tyngde mod øst med stor vægt på Jordtransportvej med den konsekvens, at der formentlig vil være en del trafik på de mindre, tværgående veje øst-vest. Forslaget viser et velfungerende hierarki med et fintmasket net af lokale gader, der leder til bydelsgader og et veldefineret overordnet net af cykelforbindelser. Strukturen gør det tydeligt, hvor fodgængere og cyklister bevæger sig i byen, og cykelstierne er overordnet set tænkt godt sammen med bebyggelsesstrukturen.

Forslagets styrke er generelt på byrummene. Det distribuerer bylivet rundt i nogle forskellige "doser" og intensiteter. Der er god opmærksomhed i forslaget på dogmerne og ønsket om at skabe varierede byrum.

Forslaget til bevægelses- og aktivitetsbåndet under metrotracéet er meget overbevisende tænkt.

Forslaget formulerer en strategi for vandkanten, og det foreslås at genskabe beddinge som en attraktiv og karaktergivende byrums/landskabs-type, der kan opleves som stedsspecifik.

Overvejelserne om byprofilen er ikke helt ført igennem eller afspejler sig ikke helt tydeligt i masterplanen. Men forslaget rummer gode overvejelser om at arbejde med en højere bebyggelse og et tyngdepunkt på spidsen mod nordvest.

Bearbejdningen af bebyggelsen i den sydlige indsnævring rummer flere gode overvejelser, eksempelvis ved at lade karréen åbne sig mod havnerummet ved Margretheholms Havn.

Samlet vurderes det, at forslaget giver et overbevisende svar på, hvordan grundejernes vision kan omsættes til en samlet og robust strukturplan for Refshaleøen.

Forslaget rummer samlet set en meget overbevisende besvarelse af programmets krav, ønsker og forudsætninger.

Masterplan

Masterplanen viser en konkretisering af det, der kaldes Værftskvarteret vest for Refshalevej og Generationsbyen øst for Refshalevej. Værftsbyen konkretiserer de overordnede principper fra visionen og strukturplanen omkring et differentieret byliv, særligt her, med fokus på bylivet ved kanten og vandet. Det vurderes positivt, at der foreslås god plads til aktiviteter med et tyngdepunkt i det sydvestlige hjørne. Vurderingskomitéen finder overordnet set forslaget attraktivt i forhold til idéerne til byrummet og havnerummet omkring Tømmerkaj med dets varierede byliv og med inddragelse af både mere uformelle og landskabelige elementer og mere intenst udnyttede pladser.

Forslaget viser, hvordan sammenstillingen af to refshalekarréer på Sønder Hoved tilsammen kan give en storkarré, der er åben på midten. Denne bebyggelsesstruktur giver en differentiering mellem et mere lukket ydre mod kajkanterne og et mere åbent og blødt semioffentligt indre, der kan udvikles til noget, der udnytter kvaliteterne ved det konkrete sted.

P-huset på Sønder Hoved skaber et uattraktivt og dødt hjørne på et centralt sted i planen, ligesom de relativt lukkede facader i bebyggelsen mod havnekanten ikke understøtter ambitionen om byliv.

Forslaget til Generationsbyen fremstår kun svagt bearbejdet både rumligt og arkitektonisk. Konkretiseringen af princippet med 'Det eksisterende, det eksperimenterende og det ærkekøbenhavnske' bliver i den viste udformning, hvor der arbejdes med et kvarter som en form for superkarré med et mere bastant defineret ydre og et blødere mere grønt og roligt indre præget af bygningsvoluminer, der ikke tydeligt definerer byrumshierarkier samt forsider og bagsider.

Metropladsen fremstår ligeledes karakterløs og uden en tydelig rumlig definition, forstået på den måde at hverken de vinklede facadeafgrænsninger, højbanen eller beplantningen definerer ramme eller intensitetspunkter. Det fremstår i den viste udformning som et rum, det er meget

svært at aflæse, ift. hvor det begynder og slutter, og ift. hvad dets vigtige steder er.

Forslaget fremstår generelt realiserbart. Masterplanen fremstår pragmatisk og gennemarbejdet. Forslaget rummer en interessant idé om at placere nyt og eksperimenterende byggeri i byggefeltene. Omfanget af eksperimenterende byggeri, som afspejles i eksemplerne, vurderes dog at være vanskeligt at realisere.

Samlet vurderes forslaget at give et overbevisende svar på, hvordan strukturplanen kan konkretiseres i en masterplan for udviklingens første etape, som vil være et åbningstræk, der afspejler visionen for den fremtidige videreudvikling af Refshaleøen til et tæt, blandet og attraktivt byområde.



Illustration: bedding ved Sønder Hoved





"Metroen skærer på tværs af Sektionsparken og Stållinjen og tilbyder også en mulighed for at dreje af mod syd og nord"

(Stållinjen)

"Ved svejsehallerne kan man enten fortsætte direkte på tværs af Refshaleøen eller bevæge sig mod syd og nord via de direkte bevægelses- og oplevelsesstrøg"

(Stållinjen)





"Ankomster iscenesættes gennem planen til at være tydelige stedsspecifikke byrumsforløb"

(Ankomst fra Lynetteholm – kystlandskab)



Ankomst fra Lynetteholm (...) "hvor man gradvist overgår fra konteksten til Refshaleøens unikke sammensathed og kontrastfulde skalaoplevelser"

(Ankomst fra Lynetteholm – vejadgang)

"Forbindelsen skærer igennem både det grønne, de eksisterende Værftshaller og den nye bebyggelse"

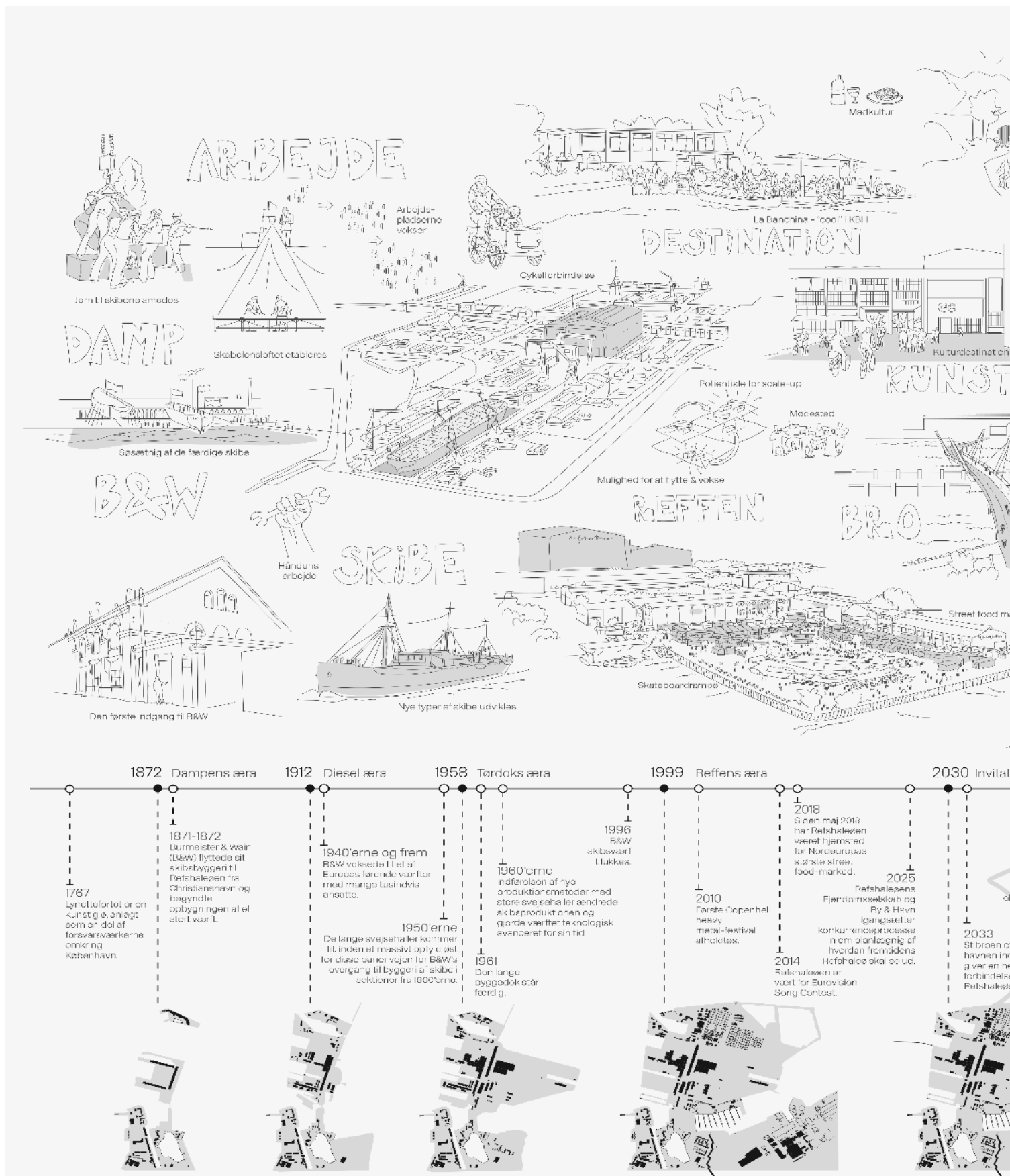
(Stållinjen)



"Ankomsten for cyklister og fodgængere fra Indre By og brokvartererne lander centralt på Refshaleøen og føres videre på tværs"

(Stållinjen)



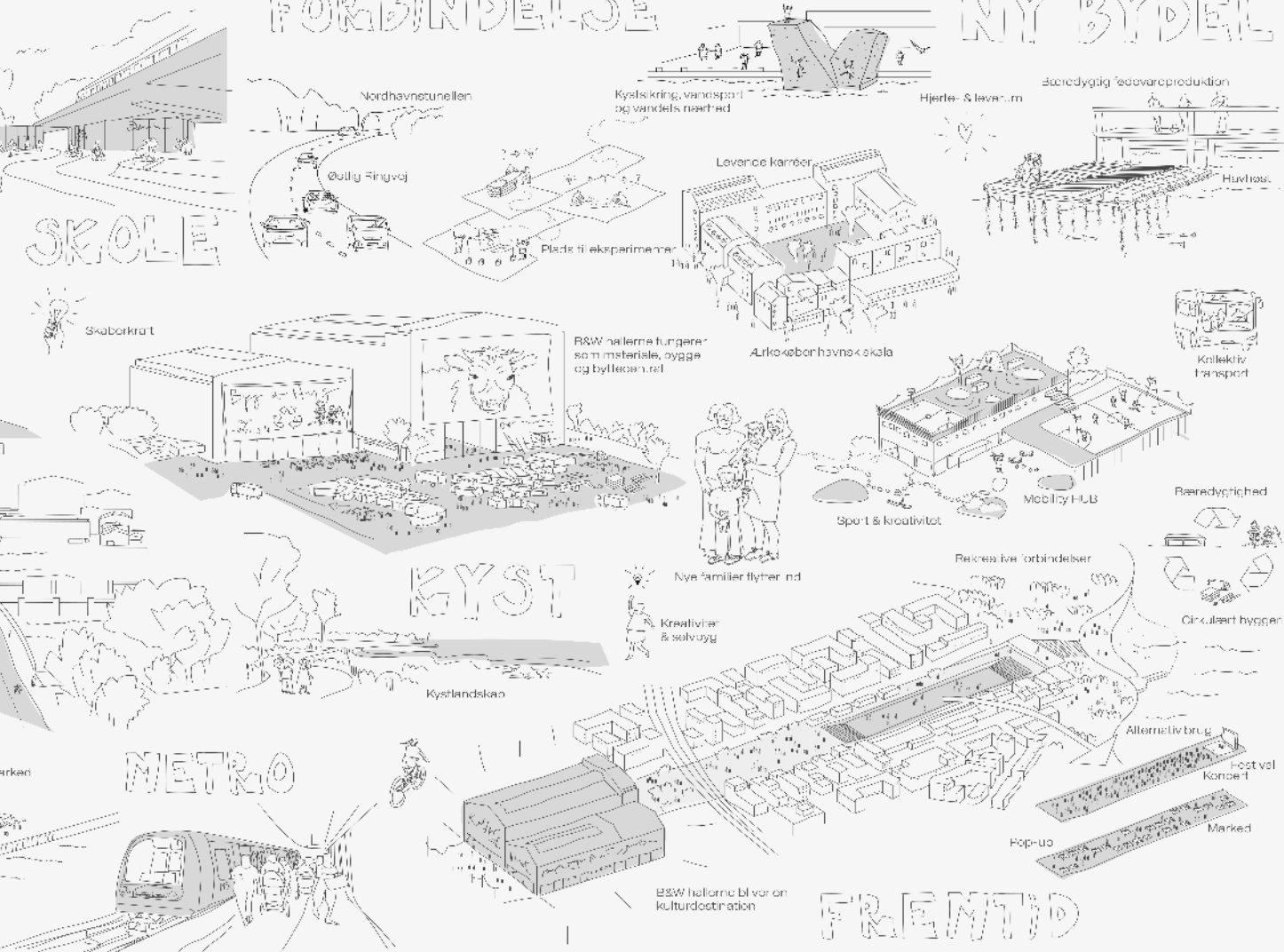


"Byen vokser frem" Fra dampens æra hvor B&W flytter til Refshaleøen i 1872 til bosættningens æra i 2060 hvor Refshaleøen er udviklet.

(Byen vokser frem)

FORBİNDELSE

NY BYDEL



ionens æra

2045 Nybyggjornos æra

2052 Bosætningens æra

2037

midlertidige og eksperimentelle aktiviteter.

2040
Nye bynum ved
Slørrens "bedd" i
etableres.

2038 Østlig Ringvej giver mulighed for at køre via Nordhavnstunnelen og til Refshaleøen.

2043
købte og
sø. Egner
holder sig
den nye
er og får
seværk.

2046
Kander til vandet er noget
helst særligt ved København –
og de nye kanter, som opstår
med udviklingen af
Befshaleøen, giver rig-
mulighed for sport, leg og
ophold helt tæt på vandet.

2045 Metro M5 med stat en på Refshaleen åbner.

Det nye kystan-
begynder 'or a
lage leri
kebonhavnerne b
det

2051
Kun den sidste del af
jorden til opfyldning af
Lynelleholm mangler.

2053 De nye boligkvarterer begynder for alvor at tage form og indskrives i skala og støjning.

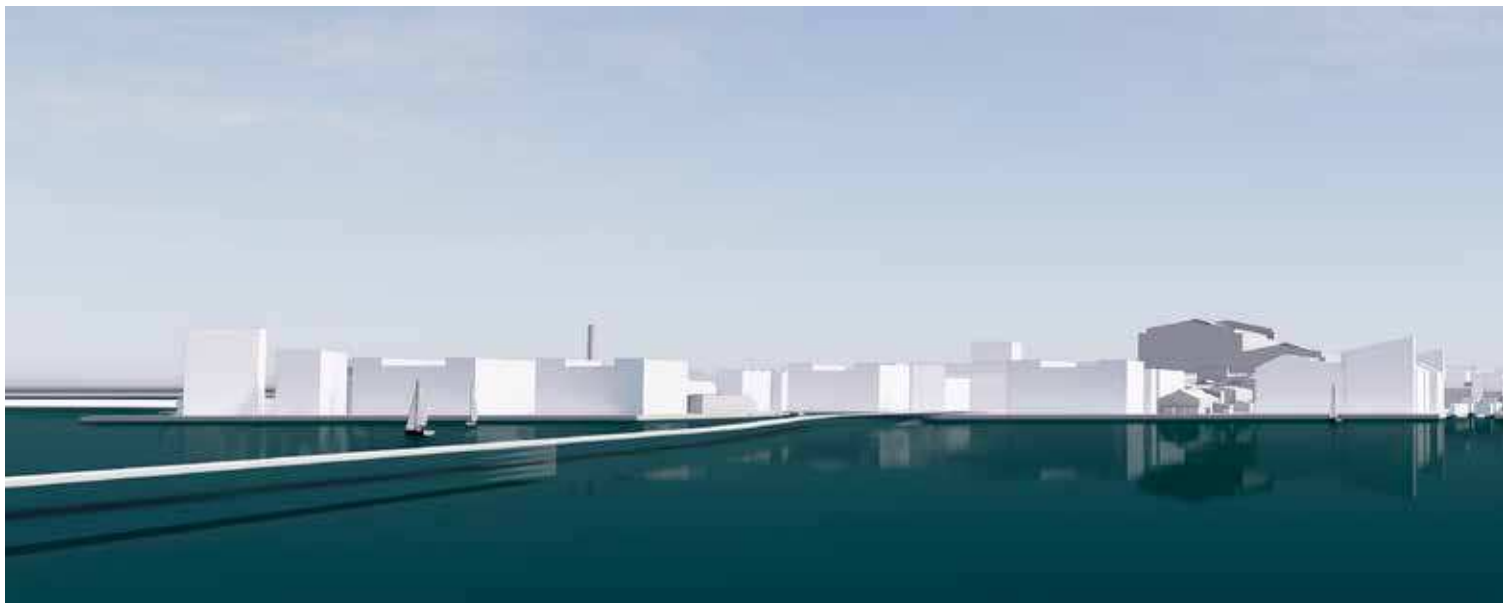
2056
Der er stort fokus på
hæredygtig
fødevarerproduktion – derfor
opstår nye initiativer, hvor
blandt andel havel bruges
som eksempel.

2080-
Tidsen er i fuld
udviding; projekter
spirer, og relationer
skabes på tværs – kun
fantasien sætter
grænser for, at denne
nye kærlighedske-
perle kan blive til!



Illustration: Refshalevej



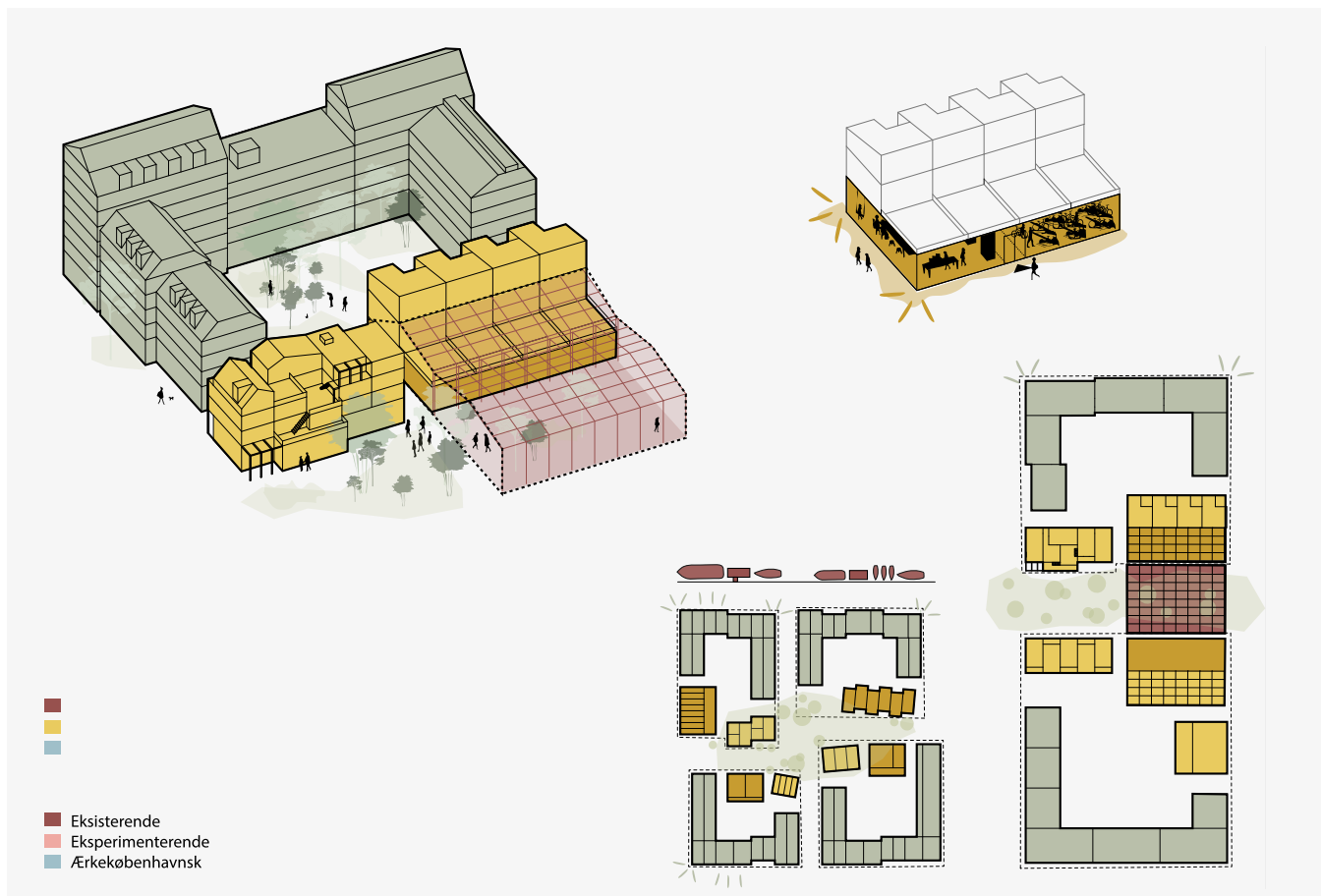


"Refshaleøen har en visuelt prominent placering i Inderhavnen, og øens silhuet ses fra store dele af byen inklusive Kastellet, Nordhavn, Østerbro og sydligere i havneløbet. (...) københavnerskala, der punktvis har højere bygninger i 8-12 etager, men som fortsat har de imponerende sektionshallers skala som kendetegn"

(Skalamæssig sammenhæng med byen)

"For at bydelen kan udvikles med både refshaleøsk identitet og københavnsk genkendelighed, rummer hver delområde tre lag: det ærkekøbenhavnske, det eksisterende og det eksperimenterende"

(Ny bebyggelse)





"Som kontrast til det klassiske byliv udpeges en række særlige byrum og bygninger, der fungerer som åbne, uprogrammerede rammer, hvor indholdet kan opstå og ændre sig over tid"

(Rum for det rå og eksperimenterende)





P PRIVAT
PARKERING
REKONSOLIDERA

PROSOUVERING

Tredje Natur / Third Nature med BRIQ, Arup,
Over Byen Arkitekter, Aaen Engineering og DGE

Forslagets titel:

Fra Skibsværft til Byværft

Strukturplan



Masterplan

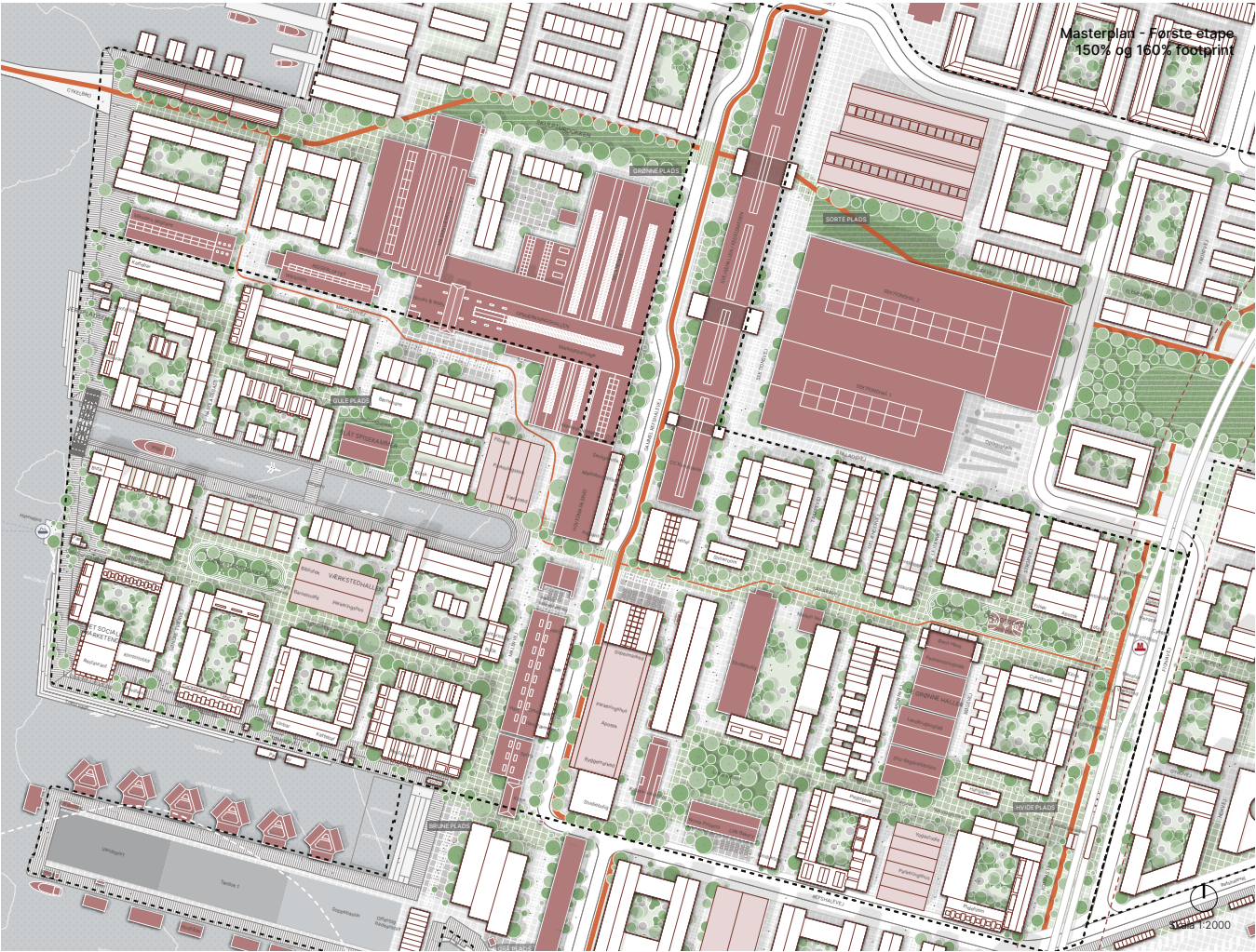




Illustration: strukturplan for Refshale-
øen inklusive BIOFOS

Vision og strukturplan

Vision

Forslaget rummer et mangefacetteret materiale, der udmærker sig ved en meget overbevisende analyse og evnen til at omsætte analysen til konkrete arkitektoniske og planlægningsmæssige greb. Der er store kvaliteter i forslagets fokus på aktører og processer, der karakteriserer visionen. Vurderingskomitéen sætter derudover pris på, at forslaget peger på de indbyggede paradokser i opdraget og kommer med kvalificerede bud på, hvordan disse håndteres.

Forslaget oversætter visionen til 68 mere eller mindre konkrete værktøjer, der kan anvendes i byudviklingsprojektet. Det er et meget ambitiøst greb, der på mange måder er vellykket. Forslaget rummer mange gode og brugbare idéer og principper. Vurderingskomitéen har diskuteret, hvordan værktøjskassen skal bruges og opfattes. Hvis relationen mellem vision og værktøjer er så direkte, som der lægges op til, kan den måske blive en udfordring at arbejde med i det videre forløb.

Forslaget udmærker sig og adskiller sig tydeligt fra de andre forslag i forhold til det niveau, der arbejdes med i dogmet om at gå ambitiøst til den grønne omstilling og søge en udvikling inden for de planetære grænser. Teamet arbejder direkte og ambitiøst med flere forskellige scenarier og konceptuelle beregninger af udviklingsmuligheder.

Programmet har fokus på produktion, og dette forslag tager det alvorligt og ser produktion som noget af det særligt refshaleøske. Det er et styrkepunkt i forslaget.

Strukturplan

Det, der i forslaget beskrives som planens grundstruktur, er idéen om nabolag, defineret som en slags bybrikker i form af en grundpakke bestående af boliger, et byrum ('dokken') og et bydelshus ('hallen') til parkering, service og fællesfaciliteter.

Strukturplanen angiver meget overordnet, hvordan de forskellige funktioner er fordelt i bydelen. Det fremstår mindre tydeligt, hvordan boliger og erhverv er placeret i forhold til hinanden i strukturplanen, ud over det generelle princip om at skabe haller med flere funktioner.

Strukturplanen rummer en mindre tydelig angivelse af, hvordan bebyggelsesprocenten kan øges fra 150 til 160. For masterplanområdet er der angivet tydeligere principper for, hvordan der kan arbejdes med tæthederne i de to scenarier med 150% og 160%.

Princippet om dok/plads fremstår som et spændende greb, der trækker aktiviteter ud i planen – væk fra krydset – og åbner for en mere decentral fordeling af knudepunkter. Ved at samle nabolagets funktioner ét sted, koblet til kvarter-spladser, peger forslaget på en struktur, hvor flere lokale centre kan opstå i bydelen. Dog synes placering af nabolagshallerne på strukturplan-niveau ikke altid begrundet.

Det er et originalt og interessant bud på, hvordan det refshaleøske kan fortolkes som bybygningsprincip. Vurderingskomitéen har diskuteret grebet, og der er fremkommet adskillige forskelligartede synspunkter på det. Rumligt giver særligt ideen om både konkret og metaforisk at bruge Refshaleøens dokke en masse kvalitet til bykvartererne som lokale grønne byrum – også dem, der ikke umiddelbart rummer spor fra B&W-epoken. Grundlæggende har vurderingskomitéen drøftet princippet om nabolag og de relativt fastlagte størrelser og strukturer, som forslaget opererer med. Set fra én vinkel kan et så tydeligt organiseret nabolagsprincip fremstå som relativt rigtigt og give anledning til usikkerhed om, hvorvidt en sådan struktur i praksis vil kunne understøtte det byliv, man kender fra København, hvor attraktivitet, tilgængelighed og bevægelsesmønstre i høj grad er med til at definere, hvor aktiviteter og mødesteder opstår. Der peges på stor usikkerhed om den kommercielle realiserbarhed af mange nabolagshaller

Set fra en anden vinkel peger nabolagstanken samtidig på en ambition om at skabe lokale fællesskaber og genkendelige steder i bydelen. Her kan de mindre kvarterer fungere som sociale lommer i den større by – steder, der både kan danne ramme om lokale fællesskaber og samtidig invitere besøgende og byflanører ind i byens mindre rum. Mere konkret tror vurderingskomitéen ikke på forslagets høje antal parkeringshuse, ligesom p-husenes størrelse vurderes at udfordre deres effektivitetstal (brutto-/nettofaktor). Hvor mange biler kan reelt parkere, når man først har konstrueret en rampe og belastet en sivegade med den trafik? Samtidig virker forslagets placering af p-husene mindre overbevisende, idet de flere steder ligger langt fra de nærmeste større veje og dermed kan bidrage til øget intern trafik i området.

De grønne rum, der går på tværs af metrobåndet, har en stor kvalitet. Men forslaget til de tværgående grønne strukturer, der skaber forbindelser øst-vest mellem dokkerne, vurderes som underbelyst og måske konceptuelt i ubalance med dokprincippet, der står stærkt. På masterplanniveau forsvinder de grønne rum, og der savnes derfor en større vægtning af strukturerende grønne rum på bydelsniveau.

Idéen om nabolagsalfabetet er meget spændende og anvendes i forslaget blandt andet i forhold til spørgsmålet om bæredygtighed. Samtidig giver alfabetet sig udslag i et afklaret arkitektonisk udtryk, som opleves som særligt hjemmehørende på Refshaleøen. Strukturplanen viser også en overbevisende arkitektonisk løsning af forbindelsen fra metroen og ind i området gennem en dokplads.

Forslaget udmærker sig ved at arbejde med det monumentale ved at iscenesætte blandt andet Granitkaj som et byrum med monumentale kvaliteter. Dertil kommer forslaget om etableringen af en række nye dokke og haller i de enkelte nabolag.

Det vurderes positivt, at der i den overordnede vejstruktur med hovedgader, der giver adgang til Refshaleøen både via Jordtransportvej og Refshalevej, er to muligheder for at krydse "havnesnittet" i forhold til Margretheholms Havn. Hovedgaderne fastlægger en klassisk ringforbindelse, men åbner samtidig op for potentiel betydelig gennemkørende trafik gennem Refshaleøen. Men trafikløsningen hen til parkeringshusene er underbelyst. På masterplanniveau afvikles trafikken på vestsiden af Gl. Svejsehal, og det kan diskuteres, om det er positivt eller negativt for byrummet. De smalleste stræder ned til 8 meters bredde vurderes at rumme mulige udfordringer i forhold til dagslys og håndtering af de forskellige former for transport.

Strukturplanen viser en del forslag til løsninger, der kan være karaktergivende. I den interessante ende bør landingen af den kommende cykelbro nævnes. Her foreslås et tæt byrum, der iscenesætter og dramatiserer oplevelsen af at krydse vandet og køre ind i en bydel. Det er et forslag, som dog i den viste løsning skal kvalificeres for at være realistisk i forhold til konflikten mellem boligernes nære friarealer og en intens cykeltrafik.

Det vurderes, at forslaget på primært visionsniveauet giver et meget overbevisende svar på, hvordan grundejernes vision kan omsættes til en samlet og robust strukturplan for Refshaleøen, men vurderingskomitéen sætter spørgsmålstegn ved realismen og ønskværdigheden i nabolagshallerne med de gentagne integrerede parkeringsfunktioner som generelt bærende kvartersprincip.

Forslaget rummer samlet set en meget overbevisende besvarelse af programmets krav, hvor besvarelserne af de strategiske og processuelle elementer fremstår stærkest.

Masterplan

På masterplanniveau vises en bebyggelsesstruktur med lukkede karreer og 'egne' grønne gård- rum til beboerne og dermed tydelige forskelle på semiprivate og offentlige rum.

Generelt viser forslaget en god behandling af kajkanter og en bevidsthed om kajkantens attraktionsværdi og antallet af mennesker, der vil opholde sig her. Der gives plads til kajkanterne og de kommende aktiviteter. Forslaget til området ved Granitdok er meget interessant, og bygningerne har et mangfoldigt udtryk (jf. bygningsalfabetet). Der er en manglende eller uklar vejdisponering (herunder renovation, brandredning, flytning, afsætning).

To parkeringshuse vest for Refshalevej vurderes som for meget – de burde placeres på mindre lukrative steder.

Masterplanen fremstår generelt realiserbar.

Samlet vurderes forslaget at give et overbevisende svar på, hvordan strukturplanen kan konkretiseres i en masterplan for udviklingens første etape, som vil være et åbningstræk, der afspejler visionen for den fremtidige videreudvikling af Refshaleøen til et tæt, blandet og attraktivt byområde.



Illustration: miljø ved Granitdokken





"Vi arbejder med byliv, byrum, bynatur og bystruktur som fire tæt forbundne lag i en samlet, holistisk tilgang. Lagene er udviklet i samspil og med afsæt i det konkrete"

(Det store i det små)

"Klare principper for by- og handelslivet, der sikrer synergi, kvalitet og ambition for både eksisterende og nye operatører"

(Den lokale skaberkraft som bylivsmotor)

Dogmer for bylivet på Refshaleøen

Klare principper for by- og handelslivet, der sikrer synergi, kvalitet og ambition for både eksisterende og nye operatører.

DEN SYNIGE OG LOKALE PRODUKTION



- Produktionen skal være en synlig og sanselig del af bylivet, som fungerer som et fælles lærings- og kulturenliggende for bydelen og som producerer på en under åbne og transparente rammer.
- Eksempler: Åbne værksteder, foredrag og mentorprogrammer for lokale unge

DEN FÆLLESKABSORIENTEREDE PRODUKTION



- Operatører på Refshaleøen skal indgå aktivt i bydelen og betragte naboskab som en integreret del af deres praksis.
- Eksempler: Gadefestivaler, handelslaug og fællesfaciliteter.

DEN EKSPERIMENTELLE PRODUKTION



- Operatører på Refshaleøen skal arbejde eksperimenterende og aktivt udvikle deres praksis, hvor nye metoder, formater og tilgange er et grundvilkår og en del af aens fortsatte rolle som frirum for innovation.
- Eksempler: Inkubatorer og kommercielle labs.

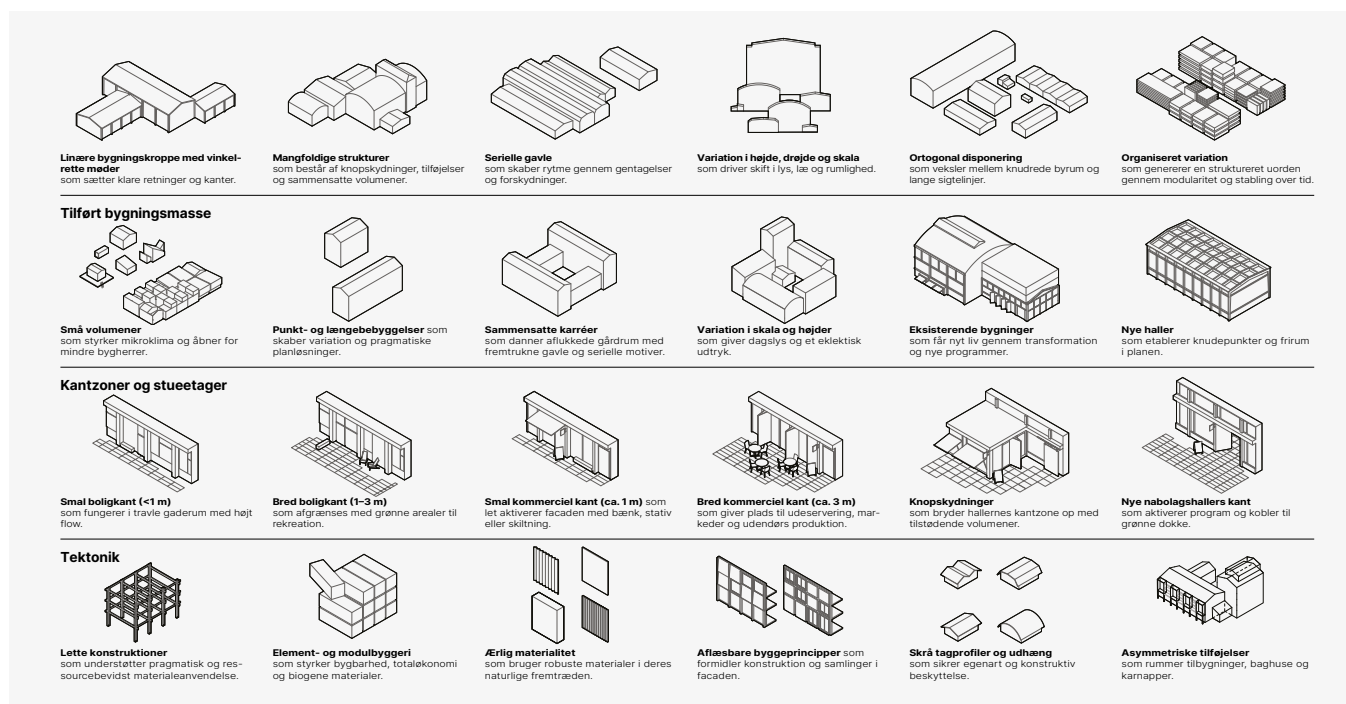
DEN RESSOURCEBEVIDSTE OG NATURBASEREDE PRODUKTION



- Bæredygtighed anskues som et dobbelt ansvar: for den lokale natur og biodiversitet på Refshaleøen samt for de globale ressourcekæder.
- Eksempler: Delte materialestrømme, lokale genbrugssystemer og landbrug.

"Med afsæt i en rumlig analyse af det, der gør Refshaleøen særlig, er der udviklet et sæt arkitektoniske principper for bygnings- og byrumsarkitektur, formuleret som et vokabular af byggesten for fremtidens bydel og nabolag"

(Nabolagsbyens rumlige alfabet)



Refshaleøens signaturformater

Særlige rumlige og programatiske formater, der forankrer bylivet i øens produktionslandskaber med afsæt i den eksisterende arkitektur.

KOMMERCIEL KNOPSKYDNING



- Store produktionshaller kombineres med mindre, publikumsrettede enheder i gadeplan.
- Eksempler: Små butikker, serveringsluger og udstillinger

NABOLAGSHALLER



- Rammer for hybride fællesskaber på tværs af beboere og andre aktører, som nyfortolker øens arkitektoniske identitet gennem genbrugs- og biogene materialer.
- Eksempler: Dyrkningsbrygger, fælles hjemmekontorer og forsamlingshaller.

RÅHALLER



- En enkel aktivering af den eksisterende bygningsmasse, hvor de rette programmer muliggør, at hallerne forbliver på rå og urerte som muligt.
- Eksempler: Torvestrøg, parkeringshuse og spisekammer

SKURERNE



- Småskalastrukturer, der kan indtages af det eksperimenterende vækstlag og skabe byliv langs øens kanter gennem et uformelt og dynamisk formsprog
- Eksempler: Pop-up-udstillinger, beboerpavilloner og musikstudier.

Aktørdialog og samarbejde

Vi har indgået i dialog og samarbejde med eksisterende aktører for at danne fælles visioner for Refshaleøens videre udvikling.

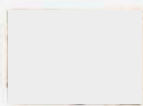
Copenhagen Contemporary Marie Ladrberg, Direktør Interview ON-SITE 09.09.25 / Kl. 14.30	Reffen Streetfood Jesper Julian Møller CEO & Owner Interview ON-SITE 11.11.25 / Kl. 10.00	Lille Bakery Mia Boland, Co-owner and founder Interview ONLINE 07.10.25 / Kl. 15.30
Sejklubben Lynetten Frank Petersen, Havnefoged Interview ON-SITE 19.09.25 / Kl. 10.00	Husbådsbeboere Lige ude for projektet Samtale ON-SITE 01.09.25 / Kl. 09.00	Øens Have Livia Haaaland og Kristian Skaarup, Founders Interview ON-SITE 19.09.25 / Kl. 13.00
Hart Bakery Mathias Lund Nytrup, CEO Interview ONLINE 11.09.25 / Kl. 10.30	Qvintus Astrid Kruse Jensen, Selvstændig Interview ON-SITE 21.10.25 / Kl. 14.00	Georg Stahe Asser Amdisen, Direktør Presentation ON-SITE 01.10.25 / Kl. 09.30
Klubkulturens Frie Platform (Endurance) Amalie Lind, Founder, Bestyrelsesmedlem Interview ON-SITE 29.10.25 / Kl. 16.00	Barlby Carlssoon Jens-Christian Bergstoft Carlssoon, CEO & Founder Interview ON-SITE 22.09.25 / Kl. 14.00	Nusnus Agency Rolf Kronborg, Head of production Interview ON-SITE 25.11.25 / Kl. 13.00

"Produktionslandskaber bidrager til, at lokale tilhørsforhold, grøn omstilling og fælles praksisser former Refshaleøens fremtid (...) Vi foreslår en stedsbåren forretningsmodel for bylivet, der tager afsæt i de eksisterende miljøer og sikrer en kuratering og prioritering af både nye og etablerede operatører"

(Den lokale skaberkraft som bylivsmotor)

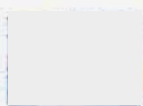
Produktionslandskaber

BYGGERI OG HÅNDVÆRK



Håndværk, design, tech, robotteknologi, byggemoduler og materialer, åbne værksteder, materialeværksteder, fab-labs, upcycling-værksteder, ressourcdepoter.

KUNST OG KULTUR



Kunsthaller, gallerier, kunstsoler, skulpturpark, skulpturpark i havnebassinet, musik, teater, filmværksteder, scener, sceneværksteder, filmproduktion, biograf.

MAD OG KUNDSKAB



Restauranter, caféer, bryggerier, tisserier, fermentering, mejerier, produktionskøkkener, gastro-labs, madskoler, residencies, urban farming, plantebibliotek/nursery for øen, dyrkningsfællesskaber.

NATUR OG SUNDHED



Vandsport, fiskehabitater, soppebassiner, sauna og badeanstalter, sportsbaner, udendørs gymnastik, bistader.

Udvikling

HVERDAG LOKAL EFFEKT



- Drivende for identitet, tilhørsforhold og fællesskaber.
- Rammesættende for kvalitet, værtskab og den meningsfulde hverdag.

REFSHALEØEN DYNAMISK UDVIKLING



- Understøtter udvikling gennem dynamiske kredsløb i alle skalaer
- Giver plads til både vækst og eksperimenter.

KØBENHAVN REVITALISERING AF DEN BLENDEDE BY



- Genindførelse af produktion som en aktiv del af den blandede by
- Værdiskabelse med afkast til resten af København.

SAMFUND EFFEKT UD OVER ØENS GRÆNSER



- Model for bæredygtig byudvikling
- Destination for kulturelle og sociale fællesskaber
- Tilgang til byudvikling, der kan inspirere og udbrædes

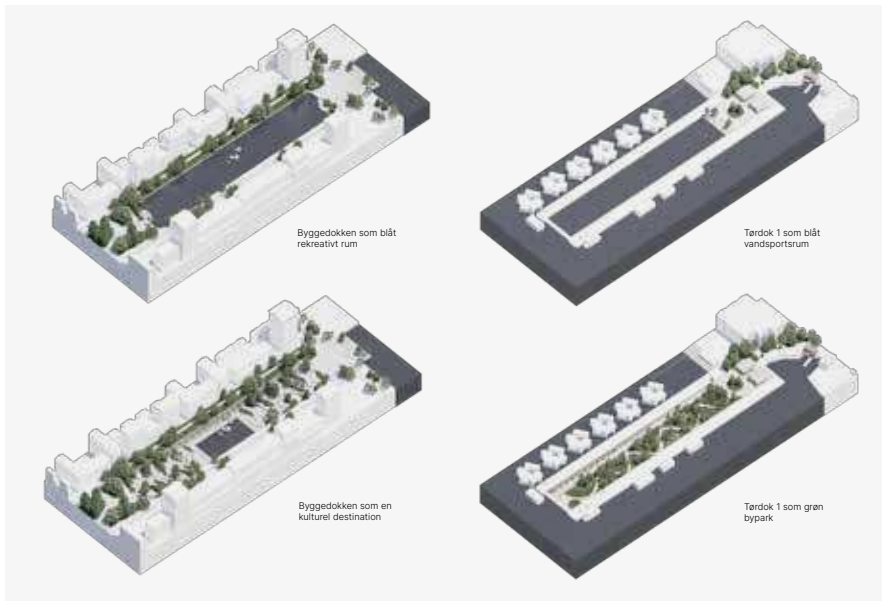


Produktionslandskaberne driver udviklingen på flere planer



Illustration: fra metroforplads mod vest



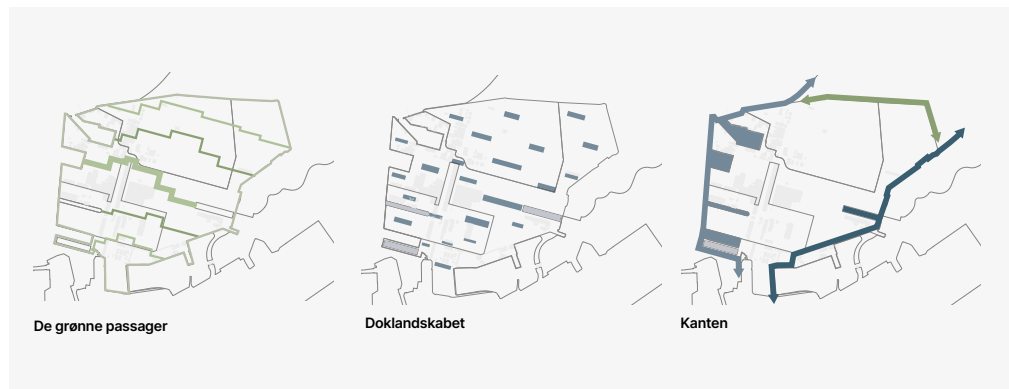


"Eksempler på hvordan Refshaleøens eksisterende tørdokke kan transformeres og reaktiveres som aktive byrum i den nye bydel"

(Transformationsnedslag)

"De grønne passager binder Refshaleøen sammen fra kyst til kyst og giver bydelen en klar orientering (...) Doklandskabet samler Refshaleøens særlige identitet i et tydeligt motiv (...) Kanten er den sammenhængende overgang mellem by og vand"

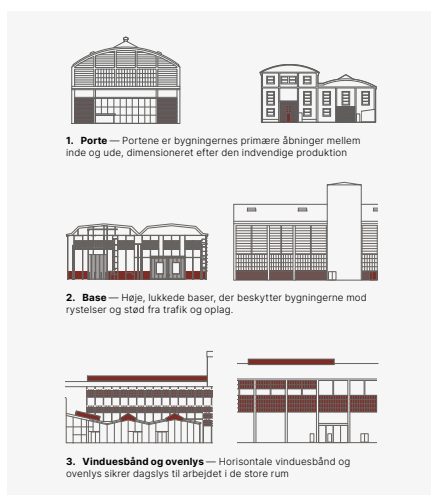
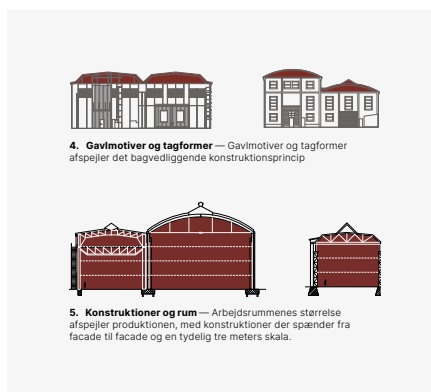
(Bynatur og Byrum)



"Den produktive logik må ikke reduceres til romantiske industriruiner eller liebhaveri. Tværtimod rummer Refshaleøen en sjælden mulighed for at genaktivere produktion som en aktiv og synlig del af bylivet"

(Fra skibsværft til byværft)





”Nye programmer og funktioner må tilpasses bygningernes iboende rumlige og konstruktive logik og begrænsninger så omfattende ombygninger undgås, og Refshaleøens karakter videreføres”

(Transformationsstrategi)



Collage: Eksisterende/Fremtidige forhold



Illustrationer: Tre byrum – ved hangaren i Arbejderkvarteret, broen over Malerkaj og dokplads i Arbejderkvarteret.

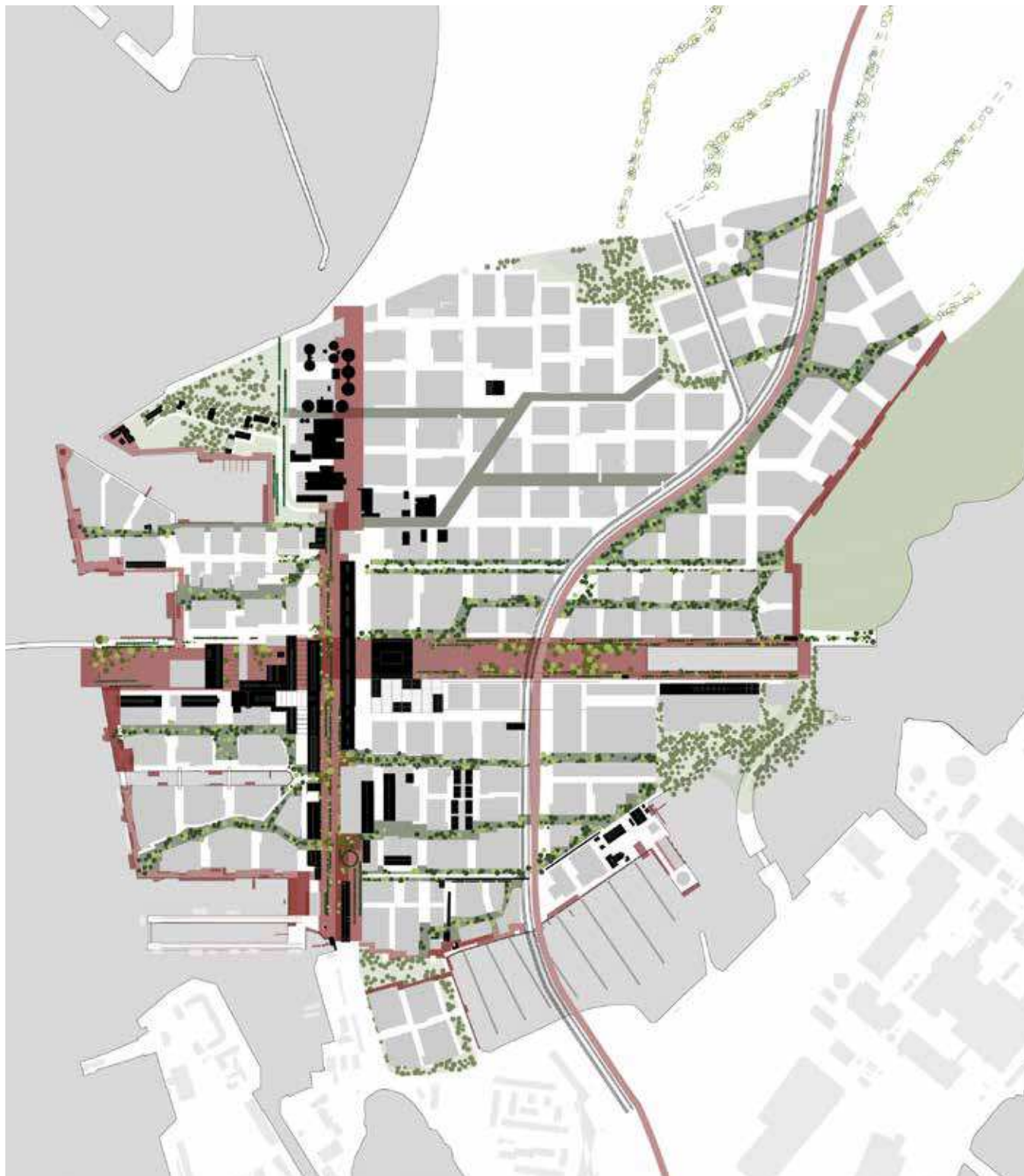


Tegnestuen Vandkunsten med Arcgency,
Marianne Levinsen Landskab, EKJ Rådgivende
Ingeniører, LINQ Trafikrådgivning, Cushman
& Wakefield/RED samt advisory board
(Marc Vacher, Per Dolmer, Tyra Dokke Dahl,
Stenka Hellfach, Kristian Hansen, Mats Olsson,
Thomas Barfoed Randrup og Andreas Høegh)

Forslagets titel:

Refshalebyen – Et nyt kryds (felt) i byen

Strukturplan



Masterplan





Illustration: strukturplan for Refshale-
øen eksklusive BIOFOS

Vision og strukturplan

Vision

Forslagets store styrke ligger på visionsniveau i oversættelsen af visionen for Refshaleøen til en interessant og meget overbevisende procesbeskrivelse, der sammen med overvejelser om organisering mv. får stor vægt i forslaget. Vurderingskomitéen finder her særligt overvejelserne om, hvordan de almene boliger kan organiseres og udvikles med høj kvalitet, meget værdifulde.

Arbejdet med at oversætte visionens mål om et højt ambitionsniveau for den grønne omstilling er behandlet grundigt. Der skitseres en proces, hvor der arbejdes meget pragmatisk med baselines.

Forslaget starter sin vision med citatet: "Jeg håber, I bevarer det rå". Det kan diskuteres, hvad man forstår med "det rå", som både kan spænde over små undseelige spor fra værftstiden til de store bygningskroppe. Vandkunstens greb om det rå hælder mod den uberørte og begroede industriarv. Spørgsmålet er, om Vandkunsten ved deres forslag til ny bebyggelse, i praksis så forstærker eller derimod risikerer at udviske det rå, når det gælder de refshaleøske skalaspring og kvaliteten af de meget store rum.

Fortolkningen af det ærkekøbenhavnske gennem en opløst karré – 'Refshalebykarréen' – er et tve-tydigt svar på denne udfordring fra programmet. Selve karrétypen og det formmæssige arbejde med den opfattes ikke i sig selv som ærkekøbenhavnsk. I forslaget ligger det ærkekøbenhavnske snarere i forestillingen om det liv, der kan udfolde sig i den opløste eller mere uformelle karrétype. Dette har givet anledning til gode diskussioner i vurderingskomitéen.

Strukturplan

Forslaget arbejder med 'Krydset' som et meget klart hovedgreb. Krydset er et fysisk, arkitektonisk bærende koncept på tværs af forskellige skaler og ambitioner: Idéen er, at det samler, fordeler, forbinder de nye kvarterer, der opstår omkring det. Som styringsredskab har det en meget stor tydelighed i forslagets tænkning. Samtidig peger forslaget på, at Krydset – selvom det fremstår som et stærkt udgangspunkt for udviklingen – også rummer begrænsninger ved at fungere som et så dominerende hovedgreb. Jo længere væk fra Krydset vi bevæger os i den nye bystruktur, jo svagere vil det kunne bidrage med substantielle kvaliteter.

Forslaget til strukturplanen er gennemarbejdet og angiver tydeligt, hvordan de forskellige funktioner er fordelt i bydelen, herunder hvordan der kan arbejdes med en koncentration af detailhandel, serviceerhverv mv. i udvalgte punkter og delområder.

Bebyggelsesstrukturens stedstilpasning vurderes at være relativt generisk med en svag forbindelse til forslagets analyser af stedets egenart. Gentagelsen af Refshalebykarréen synes at mangle den indlevelse, som andre dele af forslaget ellers er rigt på, og der mangler et overbevisende argument for, at karréen findes næsten over det hele i strukturplanen. De mange forskelle der giver god mening helt lokalt, og ses som en styrke, har en tendens til at opleves forskelsløse på strukturplanniveau.

Hvor Krydset og idealkarréen har mange kvaliteter i masterplanen, synes disse kvaliteter ikke at være repræsenteret på samme måde på strukturplanniveau. Her spiller netværket af landskabsforbindelser såvel som metrotracéet med aktivitetsbånd vigtige roller som supplement.

Landskabsgrebet tager udgangspunkt i et netværk af grønne korridorer, hvor det selvgroede og en refshaleøsk spontan beplantning suppleres af et mere genkendeligt landskabsgreb i form af popler, der markerer de vigtigste byrum og gør de største rum i bydelen let genkendelige. Landskabsgrebet beskrives stærkt og over flere sider i forslagsmappen, men synes at blive opløst på strukturplanniveau. Der kan sættes spørgsmålstegn ved, om disse samlede greb (Krydset, karréen, det grønne netværk og metrobåndet) i samspil fungerer som strukturerende greb, der i tilstrækkelig grad sikrer byrummets og bylivets kvalitet: det sympatiske, mangfoldige og nedskalerede gademiljø.

Vurderingskomitéen har diskuteret spørgsmålet om byrumshierarki i forslaget. På den enkelte bebyggelses (karré) skala er der en stor og raffineret bevidsthed om overgange fra det private til det offentlige rum. Men de åbne karréer gør også, at de semiprivate opholdsarealer alle er i tæt kontakt til det helt offentlige. Om dette princip er hensigtsmæssigt i en tætbebygget bydel, hvor der mange steder vil være et intenst liv i byrummene kan diskuteres, og det vil kræve et særligt fokus på overgangene mellem det offentlige og det semiprivate

I forslaget vises en relativt jævn fordeling af arealer, relativt ens bearbejdet over det hele. De viste byrum er stort set alle en del af de grønne korridorer: dvs. alle rum med retning, gennemstrømning, transit. Forslaget svækkes på strukturplanniveau af at vise lidt af det hele over det hele, og der savnes en tydeligere forskelsdannelse mellem byens rum. I et så stort udviklingsområde, hvor kontraster i skala og karakter er en væsentlig del af stedets egenart, kunne en stærkere variation i byrumstyper give planen en tydeligere struktur.

Vurderingskomitéen vil til gengæld fremhæve forslaget for, at den samlede vifte af udadvendte programmer er veldisponeret ift. understøttelse af Krydset, metrotracéet og kanterne.

Ligeledes fremhæves det for en tydelig illustration af, hvor der kan lægges m² til fra 150% til 160%.

Den meget store ankomstplads ved cykelbroen viser et klart potentiale.

Forslaget er modigt og idérigt i forhold til at anvende nogle af de eksisterende strukturer til parkering. Særligt forslaget til at udnytte S2 til parkering vurderes at være attraktivt og realistisk. Forslaget om etablering af nogle af parkeringsanlæggene i dokke er interessant, men kan blive udfordret i forhold til realiserbarheden ved en nærmere analyse og bearbejdning. Her fremstår det dog positivt, at der peges på alternative flexfelter til parkering, hvis nogle af de utraditionelle løsninger bliver vanskelige at realisere.

Bearbejdningen af det sydligste område, hvor Refshaleøen indsnævres og danner en flaskehals med begrænset plads og stor infrastrukturel betydning, er kun i begrænset omfang belyst i forslaget.

Forslaget om at kombinere en af de primære vejforbindelser med metrotracéet illustrerer, at en sådan løsning vil skabe en dobbeltbarriere.

Det vurderes, at forslaget samlet giver et overbevisende svar på, hvordan grundejernes vision kan omsættes til en samlet og robust strukturplan for Refshaleøen.

Forslaget rummer samlet set en overbevisende besvarelse af programmets krav, ønsker og forudsætninger, hvor der er truffet nogle utraditionelle valg i relation til bebyggelser, grønne områder og gaderum, der udfordrer rationelle principper for byudvikling og skaber variation i struktur- og masterplanen.

Masterplan

Forslagets bebyggelsesstruktur med Refshalebykarréen tegner – særligt i området vest for Refshalevej – et tydeligt nyt lag i form af et gentagent motiv. Dette rummer et potentiale for at skabe en interessant kontrast, eller en form for rumlig og funktionel friktion i forhold til de eksisterende B&W-strukturer.

Det konsekvente arbejde med at skabe tætte labyrintiske forløb, hjørner og skalavariationer i boligområderne honorerer det ”at gå på opdagelse”, særligt på Sønder Hoved. Det kan diskuteres, om bebyggelsens udtryk afspejler den eksisterende struktur på Refshaleøen. Forslaget vurderes her at give et bevidst og anderledes svar på, hvad man kan forstå med det refshaleøske, som bl.a. ligger i kontrasten mellem det stringente, industrielle og designede variationer og vinklinger af bygningskroppe og bygningselementer.

Med maksimeringen af overgange og kantzoner i knækkede og mindre bygninger på små parceller bliver netop disse overgange og kantzoner udfordret af kombinationen af høj befolkningstæthed, manglende klare hierarkier i offentlighedsgrader og deres sårbarhed over for kørsel og servicerende funktioner som renovation og cykelparkering. Tilsvarende vurderes de grønne korridorer, der spiller en vigtig rolle som offentlige og semioffentlige rum tæt på boligerne at være svære at gøre attraktive, når de skal samtænkes med konkrete krav til håndtering af servicetrafik, renovation og brandredning mv. Vurderingskomitéen er usikker på, om intentionerne for udtrykket og det liv, der visualiseres i de meget grønne rum, kan bibeholdes i en realiseringsfase.

Det vurderes positivt, at bebyggelsesstrukturen kan understøtte, at der arbejdes med mindre enheder, som bl.a. kan rumme alternative boligformer.

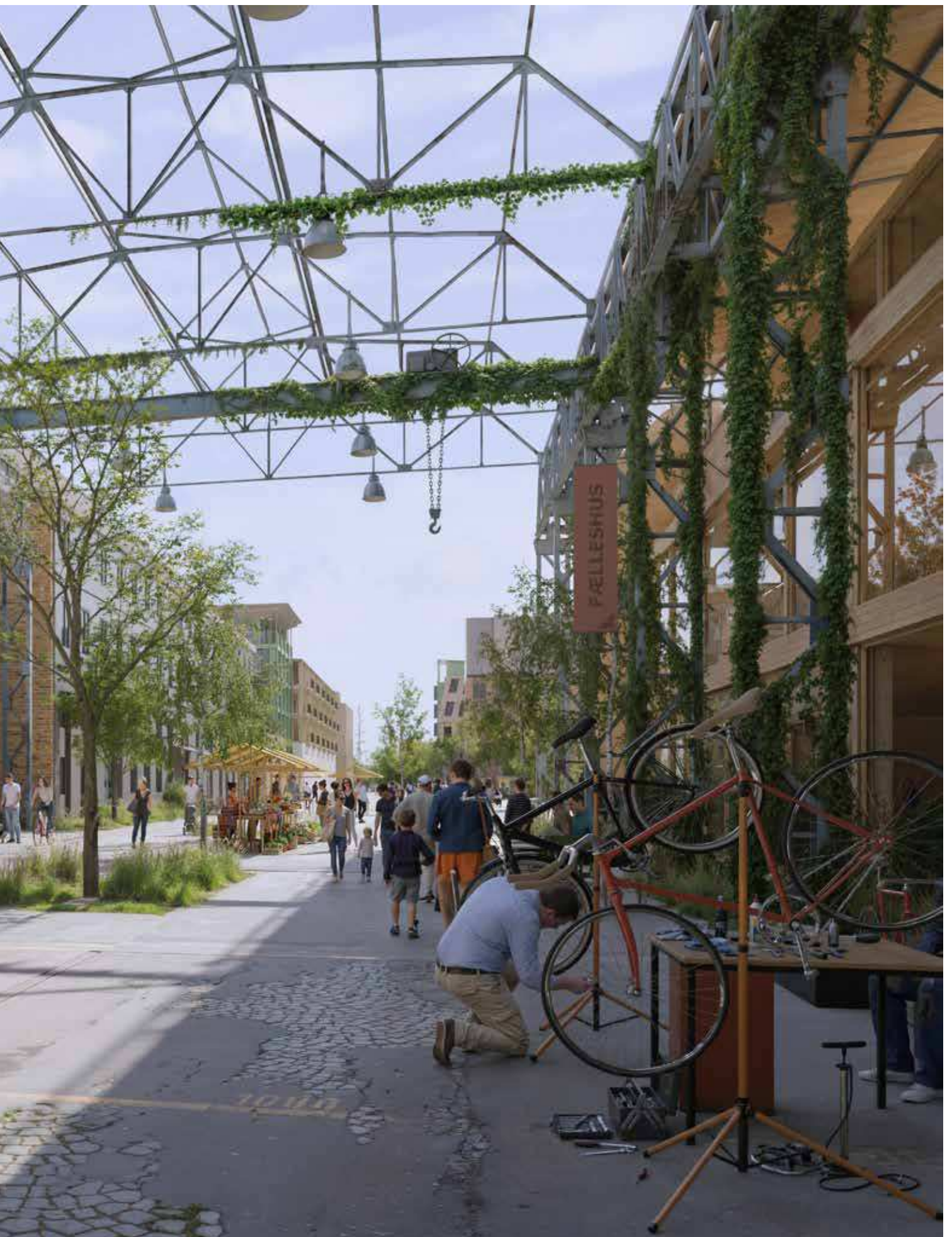
Ligeledes er det positivt, at der er afsat plads til offentlig aktivitet langs kajstræk, og at der arbejdes differentieret med kajkanterne i forhold til solorienteringen. Det er dog ikke tydeligt, om den nordlige side af Sønder Hoved mod Granitdok er helt privatiseret. Det ser ud til i planen, at der ikke er adgang til vandet.

Masterplanen fremstår på mange punkter gennemarbejdet og realiserbar, selvom enkelte af forslagets delelementer som oven for beskrevet vurderes vanskelige at realisere, herunder de meget grønne lokalstræder, hvor den grønne karakter forventes at blive udfordret af konkrete krav til håndtering af servicetrafik, renovation og brandredning.

Det vurderes samlet, at forslaget giver et meget overbevisende svar på, hvordan strukturplanen kan konkretiseres i en masterplan for udviklingens første etape, som vil være et åbningstræk, der afspejler visionen for den fremtidige videreudvikling af Refshaleøen til et tæt, blandet og attraktivt byområde.



Illustration: mod syd langs eksisterende bebyggelse
ved granitdokken og Sønder Hoved



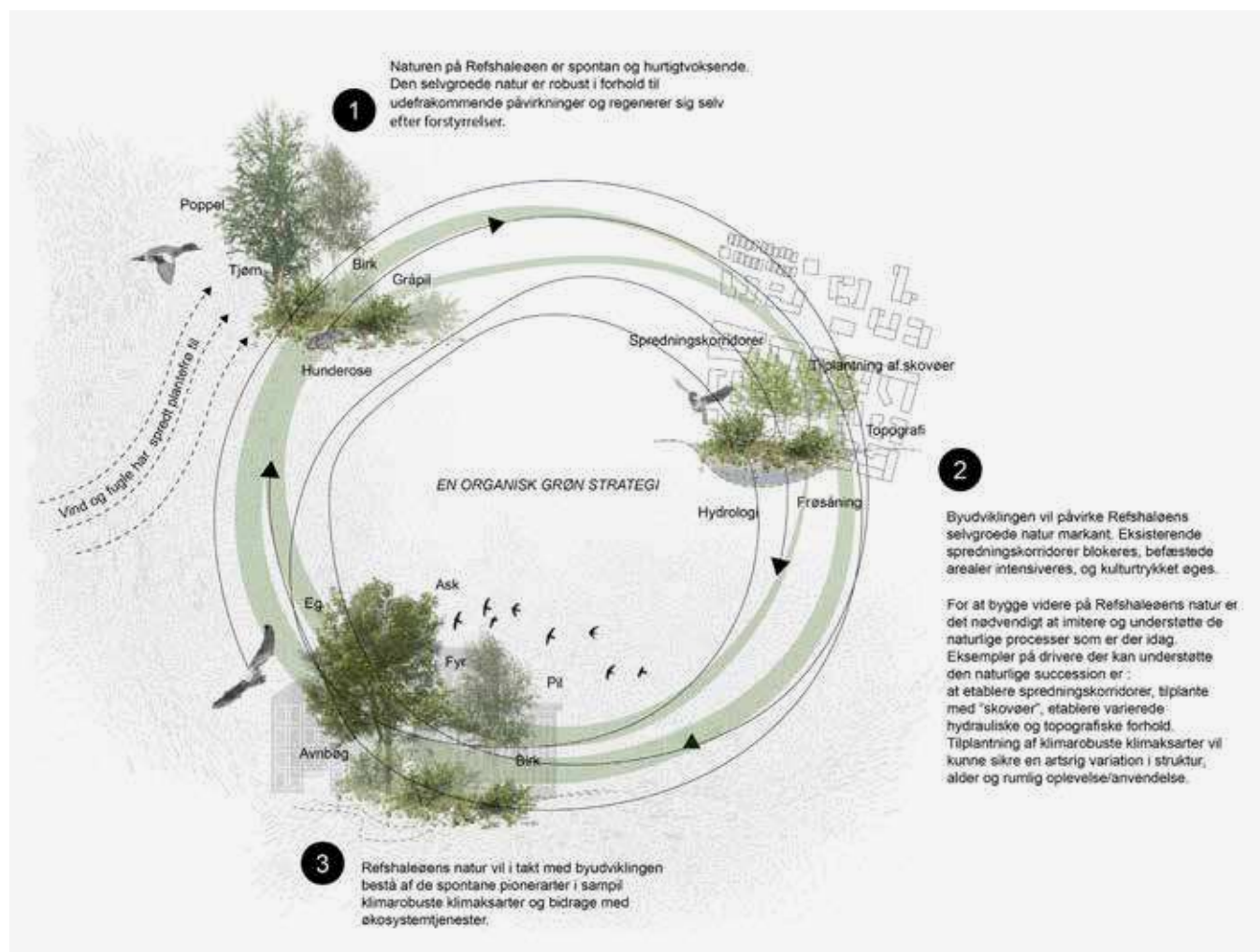


"Jo mere gang i den jo bedre – tænker vi. Det sammen-
satte og det spraglede vokabular er til stede og bør være
inspiration"

(Arkitektoniske principper med afsæt i Refshaleøen)

"Den grønne strukturplan for Refshalebyen tager afsæt i
"det vi arver" i forståelsen af de grundlæggende betingelser,
der skal være til stede og skabes plads til, for at naturen
kan få plads til fortsat at udvikle sig på det 'selvgroedes'
præmisser i foranderligt dynamisk system"

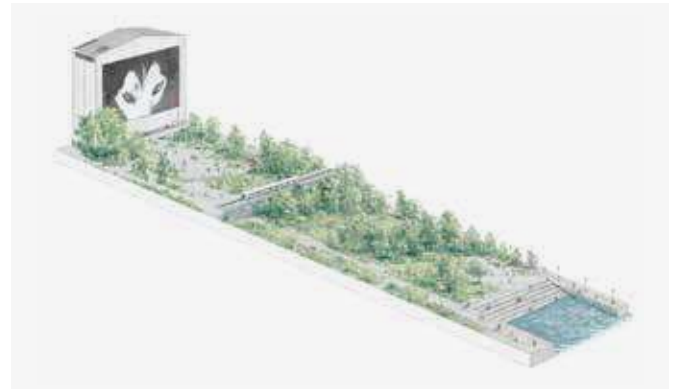
(Lad det gro)





"Den vestlige del af stållinjen kalder vi "Byens have" (...) Byens have har karakter af et folkeligt rum. Drivhuse med planter, mad, boder, caféer og dyrkningshaver i tilknytning hertil, bliver en udvidelse og ny placering af Øens have"

(Stållinjen, Byens Have mod vest)



"Parken spænder over arealet fra B&W-hal til dokken i øst. Længs de gamle kranspor og skinner markerer vertikale pyramidepoler rummets udstrækning og giver parken en skala og dybde, der forankrer rummet dimensioner"

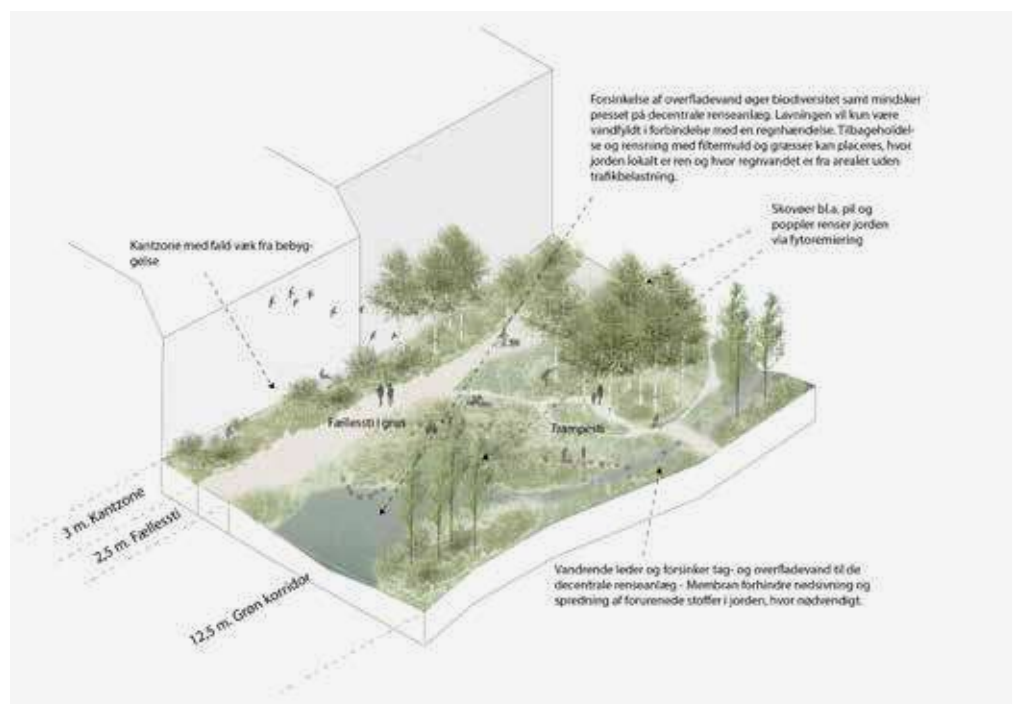
(Stållinjen, parken mod øst)

"I Refshalebyen fyldes hallerne med liv igen – den eksisterende stålstruktur bevares og der skabes rum til kreative erhverv, værksteder og byens fællesskaber"

(Det, vi arver)

"Forsinkelse af overfladevand øger biodiversiteten samt mindsker presset på decentrale rensningsanlæg. Lavningen vil kun være vandfyldt i forbindelse med regnhændelse"

(Lad det gro)



"Bebyggelsesstrukturen på Refshaleøen er formet af produktionens logik og organiseret om to overordnede akser (...) De sammenbyggede volumener vidner om en gradvis udvikling, hvor bygninger er tilføjet og udvidet efter behov (...) Sammenhængen mellem inde og ude er et centralt kulturspor"

(Værdifulde hovedtræk)



"Kvarteret er grundlæggende bilfrit, når der ses bort fra ærindekørsel og brandredning. Det betyder, at traditionelle gadebegreb får en ny betydning. Der skal ikke holde og køre biler, men til gengæld være plads til gående og cyklister"

(De stedsspecifikke nabolag)



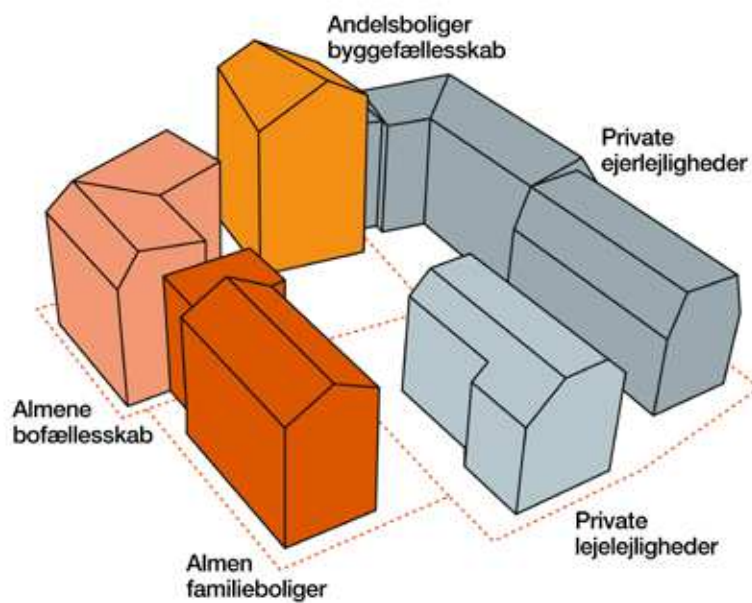
"Et grønt og organisk hovedgreb udgør rygraden i Refshalebyen. I Refshalekrydset flettes natur, landskab, og kulturhistorie sammen i et sammenhængende byrum"

(Hovedgreb)



"Vi mener at diversitet kan forstås bredt og omfatter både forskellige ejer- og organisationsformer, men også muligheden for en mere eksperimentel tilgang til byggeriet, f.eks. i forhold til bæredygtighed og målet om at kunne bygge boliger inden for de planetære grænser"

(De stedsspecifikke nabolag)



De karrélignende byggefeltsstrukturer tilbyder tydelige hierarkier mellem de offentlige adgangsrum og de halvprivate gårdrum (...). De bevægede huskropper er med til at sikre rumlig dynamik, oplevelsesrigdom og ikke mindst et behageligt mikroklima med masser af sol- og lækroge"

(De stedsspecifikke nabolag)

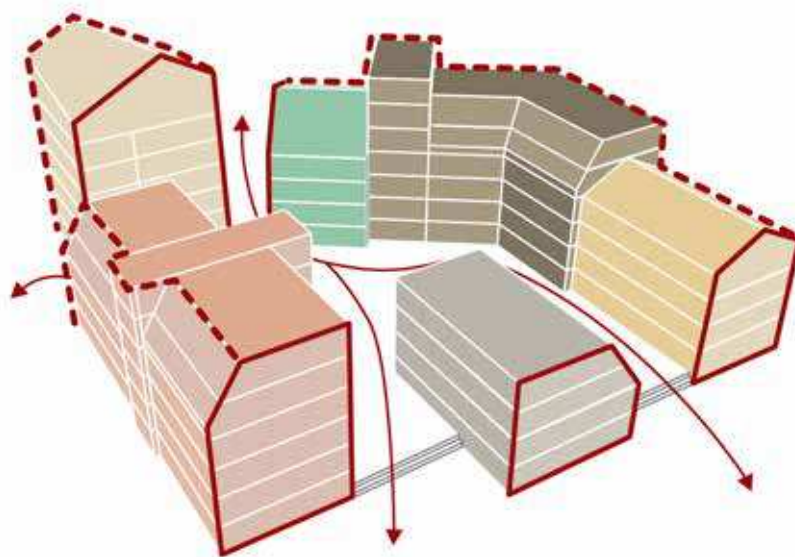




Illustration: bro over granitdokken



"Strukturplanen har som overordnet formål at fungere som et robust og langtidsholdbart redskab for en udvikling der er rullende og under konstant forandring (...) Det er en plan man kan gå på opdagelse i og det er en plan der kan tilpasses over tid"

(Strukturplan)



"Det er vigtigt, at der skabes en attraktiv stationsforplads og cykelparkering, grønne byrum og opholdsarealer, trygge smutveje under højbanen, og at der kan etableres byggeri, der skaber aktivitet og liv under metroen"

(Det levende miljø)

"For at skabe variation i bebyggelsen og et rummeligt hierarki er der udarbejdet en serie af forskellige kantzoner principper, der formidler overgangen mellem bygningen og terræn (...) Kantzonerne skal både skærme de private zoner, men også sikre liv i gaderummene"

(De stedsspecifikke nabolag)

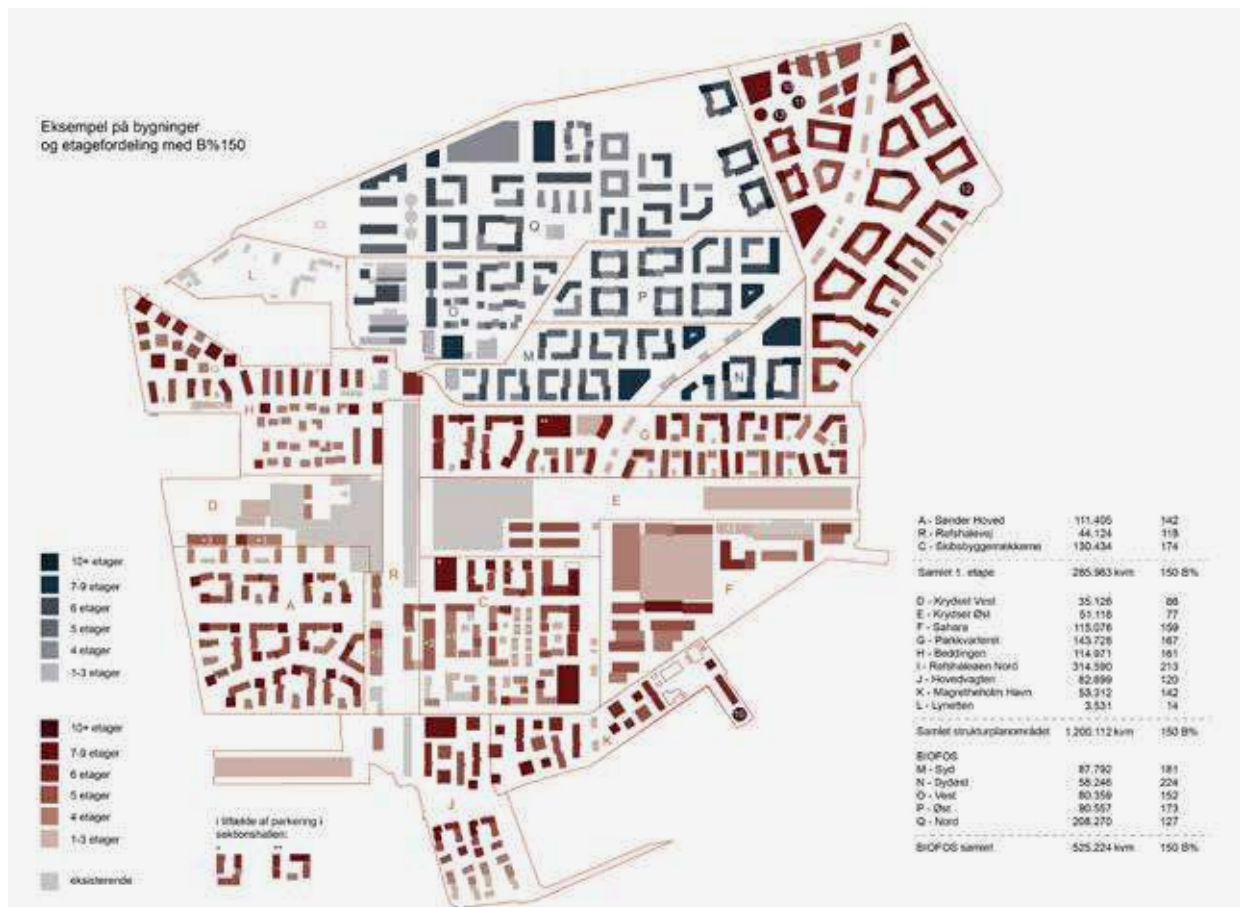


"Parkering for biler bliver anvendt aktivt som værktøj til at begrænse biltrafikken og skabe bilfri områder. Vores parkeringsstrategi tager udgangspunkt i at genbruge eks. strukturer som dokkerne og sektionshallen"

(Principsnit for omdannelse af sektionshallerne til parkering og park)



Diagram: anvisning af etageantal og etagemeter i de forskellige nabolag



Refshaleøens Ejendomsselskab

Maj 2026

Fotos:

Janus Engel, Anette Sønderby,
Dragør Luftfoto / By & Havn
og We Do Film

Ortofotos:

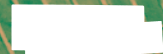
Klimadatastyrelsen

Grafisk tilrettelæggelse:

Rasmus Koch Studio

Tryk:

Cool Gray



Refshale
øen