

Afrapportering fra studietur til Malmö Västra Hamnen for Christianshavns Lokaludvalg den 6. juni 2023

Christianshavns Lokaludvalg har været på en offentlig studietur til Malmø for at indhente erfaringer og inspiration til lokaludvalgets arbejde med udviklingen af Refshaleøen. Der er mange lighedspunkter mellem Refshaleøens historik med skibsværft og Västra Hamnen domineret af Kockums værft, og vi ønsker at udnytte de erfaringer, der er gjort i Malmø i relation til områdeudviklingen.

Turen blev offentligt annonceret, så interesserede borgere også kunne tilmelde sig. Der var i alt 14 deltagere på turen. Lektor på Kunstakademiets Arkitektskole i København Dag Petersson, som selv bor i Västra Hamnen, var rundviser og ivrig fortæller på turen.

Västra Hamnens historie og udvikling

På initiativ fra forretningsmanden Frans Suell, der blandt andet drev tobaks- og rederivirksomhed, påbegyndtes anlægget af Malmøs første havn i 1774. Suell ønskede at forbedre mulighederne for skibshandel, så varer ikke skulle omlastes til mindre både på Malmø red, da Malmø ikke havde en naturlig havn

Suells svigersøn, Frans Henrik Kockum havde etableret en formue gennem tobaksproduktion, og grundlagde i 1841 Kockums Mekaniske Verkstads AB, der blandt andet producerede landbrugsmaskiner og jernbanevogne. I 1870 anlægger han et skibsværft omkring den gamle tørdok, som i dag er bevaret. I 1873 blev det første skib leveret fra værftet.

Kockums skibsværft bliver en del af Malmøs opblomstring som industriby i anden halvdel af 1800-tallet, hvor Malmø oplever en stor befolkningstilvækst.

Som følge af en brand i Kockums cementindustri i Södra Förstaden i 1904, sammenlægges industrivirksomheden med skibsværftet, og Kockums udvider kraftigt i havnen.

Kockums værft udvikler sig gennem det 20. århundrede til et af verdens største med produktion af såvel

krigs- og civilfartsskibe som ubåde.

Oliekrisen i 1970'erne betyder kraftig tilbagegang for Kockums, og den løbende afhændelse af industrien



Bevarede værkstedsbygninger omkring den gamle tørdok

og konkurrencen på skibsbygning rammer de 6.000 beskæftigede på værftet og dermed også Malmø hårdt.

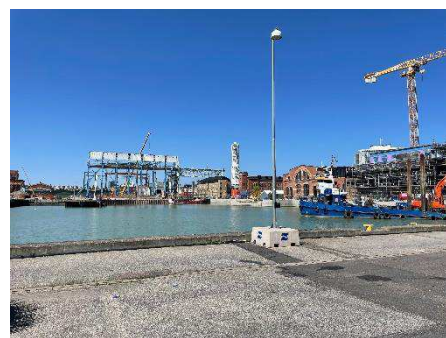
Den berømte Kockums-kran på værftet bliver bygget i 1974, så krisen kommer pludseligt for industrien. På trods af omstruktureringer har Kockums svært ved at klare krisen, og i 1979 overtager staten driften. I 1987 nedlægges den civile skibsbygning, og værftet



Der er lavet et stille parkanlæg mellem de gamle Kockumsbygninger med en byste af Frans H. Kockum.



Magasinet fra 1917 anvendes til kontor.



Kig ind over det gamle værftsområde

koncentrerer sig nu udelukkende om bygning af militære skibe. SAAB etablerer med støtte fra staten i 1989 bilproduktion i Kockums gamle produktionshal for at skabe beskæftigelse i byen, men produktionen lukker med General Motors overtagelse af SAAB allerede 2 år efter.

I 1999 overgår værftet til den tyske HDW-koncern, der beslutter at lukke aktiviteterne i Malmø Havn. Det efterlader dermed et stort område, hvis fremtid Malmø nu skal udvikle.

Västra Hamnen byudvikles

Malmø er på det tidspunkt en by i krise med høj arbejdsløshed og en industri i afvikling. Dag Petersson ser Øresundsbroen og etableringen af universitet i byen, som de store vendepunkter for Malmø. Universitet er en del af Lunds Universitet, og har kunnet tiltrække mange unge og vigtig viden til byen.

Bomessen Bo01, som afholdtes i 2001, var startskuddet til byudviklingen af havneområdet. På udstillingsområdet opførtes på meget kort tid nye boliger, der skulle have banebrydende arkitektur og bymiljø og have særligt fokus på innovative miljøløsninger.



Lav bebyggelse og små byrum i Bo01-området

Der viste sig dog mange tekniske udfordringer i forhold til miljøløsningerne, som ikke helt fik det omfang man havde tænkt. Området var oprindeligt tænkt som bilfrit, men det blev ikke gennemført.

Bo01-området er anlagt på havnens vestre del, og er mod øst afgrænset af en kanal og mod vest af Øresund. Der er anlagt en stor havnepromenade, og

bebyggelsen mod havnepromenaden er mestendels bygget i uensartede vinkler, hvorved man forhindrer oplevelsen af en mur mellem strand og beboelse.

Bo01-området er fortrinsvis lav bebyggelse med små gader og intime byrum. I en del af området er de enkelte huse tegnet af forskellige europæiske arkitekter, og husene har særkender fra de respektive lande.

Fra Bo01 har byudviklingen spredt sig som bånd hen over havneområdet mod øst til den nye dok. Det gamle vartegn med Kockumskranen blev fjernet i 2002, og i 2005 blev det nye vartegn Turning Torso bygget.

Planområdet frem mod 2031 består af den sydlige del (Varvsstaden), en nord-syd kile øst for den nye dok samt et udredningsområde på den nordligste del af havneområdet. På den nordligste del kan en eventuel metro til/fra København gå i land.

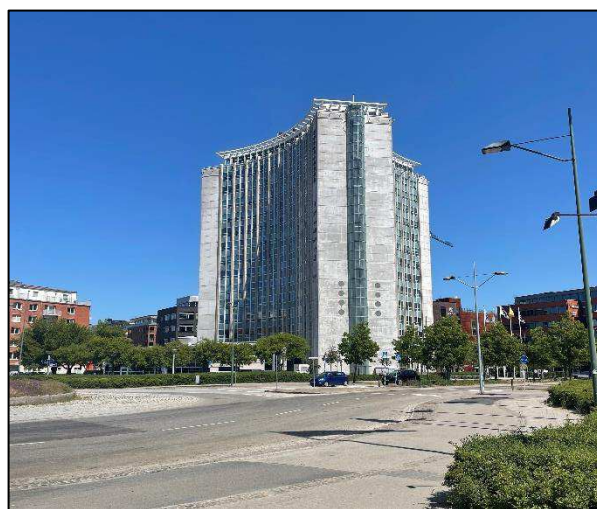
Malmö Stad har i 2013 udgivet visionen "Västra Hamnen 2031, ett hållbart och gott liv för alla".

Västra Hamnen har et samlet areal på 187 hektar. Til sammenligning har Refshaleøen et samlet areal på 115 hektar inkl. Biofos og Forsvarets arealer. Refshaleøens Ejendomsselskab ejer 52 hektar.

Indtryk og observationer

Området gjorde indtryk på alle deltagerne, og nedenfor vil vi nævne nogle af de observationer og betragtninger, vi kan gøre brug af i arbejde med Refshaleøen.

Overordnet set får vi indtrykket af, at det er lykkedes kommunen af omskabe Västra Hamnen til en bydel



Erhvervsområdet mod Malmø centrum har massive bygninger, der ikke virker indbydende. Her Kockums administrationsbygning fra 1958.

med varieret boligstørrelse, institutioner, grønne områder, rekreative arealer, torve og café/restaurationsliv.

Der er klar forskel mellem beboelsesområdet mod nord/vest og erhvervsområdet mod syd tættest på byen. Erhvervsområdet har massive afvisende bygninger med kontorer og undervisningslokaler, og man savner en port til det mere indbydende beboelsesområde mod nord/vest. Der mangler en indikation af, at der er helt andre rekreative opholdsområder bag erhvervsområdet.

Vi spurgte ind til malmøborgernes syn på bydelen. Dag Petersson gav udtryk for, at malmøborgerne ser nogle af Västhamnens områder som ”provokerende”. Særligt Bo01, hvor nogle lejligheder kan være helt ekstreme i indretning. Området er efter Dag Peterssons oplevelse accepteret af malmøborgerne, men det bliver også set som et område, der har karakter af boliger for de velhavende. Hvis man vil bo i Västhamnen, så er det også fordi man vil have en bolig, der er speciel.

Beboersammensætningen har vist sig at blive en anden end forudset. Man havde forestillet sig flere singler i boligerne, men området er blevet attraktivt for børnefamilier. Det har betydet at man har måttet udvide institutions- og skolebyggeriet væsentligt.

Der er en løbende debat om bevaring kontra nybyggeri, der ikke er nogen entydige holdninger til.

Da vi besøgte området på en national fridag (Nationaldagen) var det svært at få et indtryk af trafikintensiteten. Dag Petersson oplyste, at der er 3 primære veje ind til Västhamnen, og at kapaciteten er fornuftig.



Erfaringen er, at i Bo01-området kører trafikken meget langsomt. Et bud er, at gaderne er meget smalle og belægningen er ’fortovsagtig’, og den blandede trafik af fodgængere og biler fører til hensynsfuld kørsel.

Der er etableret et stort fælles parkeringsanlæg samt flere parkeringshuse, hvorved behovet for beboerkørsel inde i det tætte beboelsesområde reduceres.

Forurening er naturligvis et stort fokusområde og kan somme tider sætte en kæp i hjulet på planlægningen. Arbejdet med en af de store gamle haller omkring den gamle tørdok er næsten gået i stå på grund af udfordringer med oprensning af jorden i selve bygningen.

Omkring den nye dok ses et blandet byggeri med boliger og erhverv, som er med til at give liv hele dagen. Svenske virksomheder har ikke kantiner, så områdets restauranter kan i høj grad overleve ved frokost til virksomheder og middag til beboere.

Langs hele dokken har man etableret en træbrygge i to niveauer. Det øvre niveau ligger i terræn med boligerne, og det nedre niveau ligger i terræn med bådpladserne. Det skaber en fin ’bufferzone’ mellem gående færdsel og beboerophold.



Træbryggen i to niveauer skaber en gangzone og en opholdszone.

Mange steder har man undgået vinkelrette gader, hvilket giver interessante kig ind i boligområderne. Det giver en nysgerrighed for at gå hen til næste hjørne, og det begrænser sandsynligvis også vindtunnel-effekt gennem gaderne.

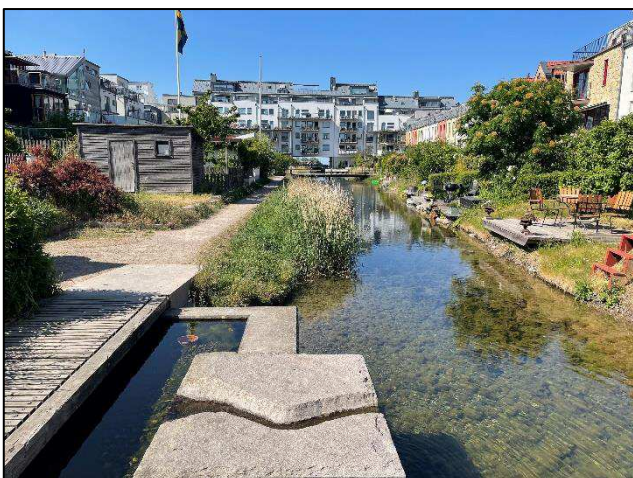
Vi så flere interessante byrum, der gav luft mellem bygninger, og som indbyder til det sociale møde mellem mennesker. F.eks. omkring Masttorget ved SAAB’s gamle produktionshal, hvor der i dag er supermarked. På pladsen færdes mange mennesker på grund af supermarkedet. Boligerne i den tilstødende

gade, der har fortovsbelægning, har ligesom boligerne ud til torvet altaner rettet mod byrummet, hvilket styrker indtrykket af at det sociale liv ikke kun finder sted i gården.



Store altaner ved Masttorget mod det offentlige byrum skaber kontakt mellem boliger og offentligt byrum.

Området omkring boligerne i Bo01 tegnet af europæiske arkitekter er meget vellykket. Det har et æstetisk godt udtryk med spændende arkitektur, der giver mange visuelle oplevelser, ligesom den lille kanal gennem området sammen med de små byrum giver en særlig ro.



Området med huse tegnet af europæiske arkitekter er vellykket og har en ro over sig.

Kontrasterne mellem Bo01-boligerne (konstruktion, farver, størrelse osv.) er ganske store, men dette til trods er det lykkedes at skabe en ro over området. De mange små byrum og virkemidler med vand og belægninger er med til at holde sammen på området.

De små intime byrum mellem bygningerne har ifølge Dag Petersson skabt en diskussion om, hvor beboernes personlige rum stopper i forhold til det offentlige

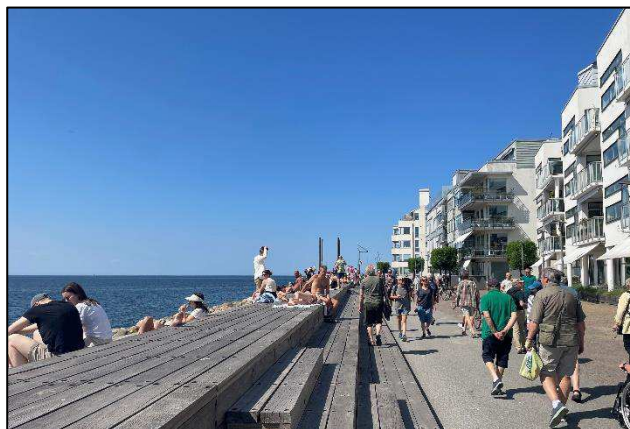
rum. Når beboere sætter bænke og plantekummer op i byrummet, er det så ok, eller er det okkupation af rummet, og hvor skal man sætte grænsen?



Skaber den personlige udsmykning en okkupation af byrummet eller tilfører det en kvalitet?

Nogle steder fornemede man sydlandsk stemning i de smalle gyder og små pladser, og det er værd at reflektere over, om stilen vil passe i en pulserende hovedstad. Vil den virke velplaceret mellem moderne højhuse, eller vil den bløde et højhuskvarter op?

Åbningen af hele strækningen mod Øresund er et fantastisk rekreativt område for både lokale og øvrige borgere. Der er etableret et forholdsvis bredt rekreativt bælte langs Øresund (Sundpromenaden), med en tydelig markering af opholdsområde og bevægelsesområde.



Ved at åbne hele kysten op mod Øresund har man skabt et godt rekreativt miljø.

Scaniapladsen er den centrale del af Sundpromenaden og er vellykket udformet. Den centrale øst-vestgående akse 'Lilla Varvsgatan', udmunder i pladsen, hvor bygningerne breder sig ud som et tragthoved mod promenaden og ender ud i en platform i vandet.

Deltagere

I turen deltog: Henrik Vilsbøll, Tine Ehlert, Claus Bendixen, Preben Møller Whitt, Asbjørn Kaasgaard, Gert Vincent, Lotte Eskildsen, Jens Eskildsen, Ulla Bo Skovvart, Jane Lythans, Kirsten V. Andersen, Lars Arnum, Jacob Fuchs, Mette Rathsach (sekretariatet).

