

## Christianshavns Lokaludvalgs kommentarer til de 5 forslag i parallelopdraget for Refshaleøen

### Indledning og generelle bemærkninger

Det har for repræsentanterne fra Christianshavns Lokaludvalg været inspirerende at se de fem forslag. Særligt falder det i øjnene, at selvom de fem bidragydere har taget samme udgangspunkt i en krydsakse, så har deres tilgangsvinkel til projekterne været yderst forskellige. Overordnet set synes vi, at alle projekter har interessante potentialer og vinkler, mens niveauet af bearbejdningsgrad for de enkelte projekter er ret forskellige.

Vi er særligt optagede af lokale perspektiver for Refshaleøen, og vi har i processen primært søgt at kommentere projekterne ud fra denne vinkel. Vi har af naturlige årsager dog heller ikke kunnet afholde os fra at se på projekternes helhedspotentiale i forhold til en fremtidsorienteret bydel, hvor beboelse, erhverv og oplevelser skal indgå i et godt symbiotisk forhold til hinanden. Vi har primært holdt øje med følgende i de enkelte projekter:

1. Frirum og bebyggelsestæthed med fokus på en liveable by (eller som der står i parallelopdraget: *'en by man kan gå på opdagelse i'*).
2. Hvordan er beboelse, erhverv samt infrastruktur og parkering tænkt sammen, og hvordan indpasses det mest skånsomt i eksisterende byggeri.
3. Hvordan er Refshaleøens "omverden" indtænkt, særligt forbindelsen til det øvrige Christianshavn.
4. Hvor godt hænger grønne og blå områder sammen, og hvordan tænkes klimatilpasning og stormflodssikring indtænkt i oplæggene.
5. Hvordan vægtes idræt og kultur i oplæggene, og hvordan integreres de både som en lokal kapacitet, og som en styrke for områderne uden for Refshaleøen.

Overordnet ser vi følgende som en generel ledetråd gennem oplæggene:

- Generelt er der ingen gode og iøjnefaldende løsninger i forhold til trafikken med undtagelse af projektet fra Henning Larsen. Det er generelt uklart, hvordan man tænker at håndtere trafikmængder, samt hvordan man tænker at forskellige trafikale situationer skal håndteres i dagligdagen. Med forskellige trafiksituationer tænkes f.eks. på vare- og pakkelevering, handicapparkering, korttidsparkering tæt ved hjemmet (f.eks. for børnefamilier) etc.
- Vi savner for alle projekters vedkommende, at man ud over Refshaleøens egen historiske identitet også indarbejder nogle klare linjer med reference til Christianshavns identitet. Vi efterlyser primært, at man ser på en fælles Christianshavneridentitet, så Refshaleøen ikke opleves som et appendiks, men som noget der indgår som en samlet akse med klare paralleller i bydelsidentitet. Vandkunstens projekt kommer efter vores vurdering nærmest en sjæl, der udtrykker Christianshavns bydelsdiversitet.

- Når vi ser samlet på projekterne, ses mange af kultur- og idrætsfaciliteterne unaturligt samlet øst for metroen. Disse funktioner kan have en vigtig understøttende og samlende funktion for Refshaleøens beboere, men med en samlet placering uden for Refshaleøens daglige funktioner kommer det til at fremstå som et appendiks til byområdet. Fordelen kan være, at trafik fra det øvrige Christianshavn og andre bydele med ærinde til disse funktioner holdes væk fra de tættere beboelsesområder. På den anden side kan spredningen af faciliteterne være en styrke for området, fordi der vil ske en bedre interaktion mellem områdets beboere og andre københavnere. Vandkunstens projekt bryder med den meget stringente placering af kultur og fællesskabsaktiviteter og indarbejder funktionerne som en del af de enkelte delområders funktion. Det ser vi som et stærkt bymæssigt element med samlende sociale holdepunkter.
- På trods af vores holdning til at skabe en markant sammenhæng til resten af Christianshavn undrer vi os over, at ingen af bidragsyderne arbejder med et samlende og markant fikspunkt i form af et var-tegn for bydelen. Sektionshallerne er i dag et visuelt fikspunkt for øen, som med ny bebyggelse står til at forsvinde.
- Turisme – særligt de negative konsekvenser – har stort fokus verden over, og også blandt københavnere har emnet stigende interesse. Refshaleøen er blevet et stort turistmæssigt brand, og det er svært at vurdere, om det i fremtiden vil være et lige så stort trækplaster for turister. Vi bemærker, at ingen af projekterne har overvejelser om, hvordan de negative konsekvenser ved turisme kan mindskes i indretningen af den fremtidige Refshaleø. Vi skal således appellere til, at dette perspektiv indtænkes i indretningen af bydelen.
- Og så skal Lokaludvalget ikke undlade at påpege, at en tunnellagt metro giver nogle langt mere optimale byudviklingsperspektiver end den nuværende højbane.

## Bemærkninger til enkelte projekter

### Arkitema

Overordnet er det vores indtryk, at projektet fremstår noget fragmenteret, og vi savner at de enkelte områder og funktioner er bedre integreret med hinanden.

Vi bemærker særligt en ret skarp opdeling mellem beboelse og erhverv. En mere sømløs integration mellem disse funktioner giver bedre betingelser for et aktivt byliv i delområderne. Rene beboelsesområder står ofte tomme hen over dagen, mens rene erhvervsområder står tomme om aftenen. Vi savner derfor, at Refshaleøens nuværende pluralisme udbygges uden skarpe grænser mellem beboelse og erhverv.

Vi bemærker også, at bygningerne langs havnekajen "vender ryggen" til havnen, hvorved bygningerne kommer til at fremstå som mur mellem havnen og Refshaleøen, og vi savner, at kajarealet inddrages som rekreativt areal.

At der lukkes af mod havnen, gør også, at de grønne forløb gennem bydelen ikke får kontakt til det blå område mod vest. Det får de grønne områder til at fremstå uden en egentlig grundtanke, og det synes vi er synd for den bylivsmæssige kvalitet. Grundfortællingen for projektet er svær at få øje på, og for en bydel som Christianshavn med en meget stærk bykvartersidentitet etableres en stor kontrast mellem de to områder.

## Vandkunsten

Vi ser i projektet en overordnet ide, der fremstår meget tydeligt, og helhedsindtrykket er en interessant dispositionering af bydelens forskellige funktioner.

De divergerende bygningshøjder og de brudte vej- og stilinjer, der også bryder vinden gennem gaderne, understøtter en by, man har lyst at gå på opdagelse i. Uforudsigeligheden i gadeforløb giver inspiration til at kigge om det næste gadehjørne. Det er et positivt modspil til Christianshavns lange rette gadeforløb.

Vi bemærker også inddelingen i "mindre nabolag", som skaber tydelige og naturlige muligheder for identitetsskabende byrum og nærhed mellem beboelse og erhverv. For et aktivt byliv er det interessant at tænke alternative funktioner ind sammen med beboelse, f.eks. repair cafe, fælleslokaler, specialbutikker og lignende. Serviceerhverv og kultur har fået en central placering omkring "Kvarters Plads", hvilket vi gerne vil fremhæve som et - set i et lokalt perspektiv – vigtigt element for en bydel i stil med Christianshavns Torv, Enghave Plads og Amagerbro Torv.

Vi vil også fremhæve de grønne korridorer, der er tænkt hele vejen fra kyst til kyst. De binder nabolagene godt sammen med det østlige grønne kystområde sammen med havnekajerne, der er indtænkt til rekreation, og hvor man har brudt bygningslinjerne mod havnen.

Den trafikale infrastruktur virker dog utydelig, mens det er et godt greb at lægge parkeringshusene ved "portene" til Refshaleøen. Det virker bl.a. som en fin "afslutning" på Refshalevej, så trafikken ikke skal ledes gennem Refshalevejaksen på Refshaleøen.

Projektet giver os indtryk af en "sjæl", som læner sig op ad resten af Christianshavn. Funktioner er godt integreret i byområderne, og den varierede bygningsstørrelse og de ujævne gade- og stiforløb gennem områderne indbyder til nysgerrighed og udforskning, ligesom både det blå og det grønne er for øje i projektet.

## Tredje Natur

Overordnet bider vi særligt mærke i genbrug af de eksisterende bygninger til håndværk og produktion. De sociale klynger er desuden et interessant perspektiv.

Vi oplever de sociale knudepunkter som et godt element, der kan give værdi for området som liveable by. Dog sætter vi spørgsmålstegn ved have et parkeringshus midt i en klynge, på trods af at det kan give et lavere klimaaftryk i en tættere by.

Umiddelbart ser vi diversiteten i bygningsudtryk som en styrke, der skaber en linje til historien, men tætheden ser vi som et minus, og helhedsindtrykket bliver lidt for kolosagtigt. Vi savner mere luft mellem bygningerne, men når det så er sagt, ser vi en kvalitet i en divers bygningsmasse, og bydelen fremstår som et område, man har lyst til at gå på opdagelse i.

De forsænkede pladser, der fungerer både som sociale samlingssteder og som regnopsamling, synes vi er godt løst.

Trafikalt synes vi, at biltrafikken i de enkelte kvarterer fortsat er en væsentlig præmis for byplanlægningen, og opdraget om en bilfri by er efter vores opfattelse uklart omsat i projektet.

Fokus på produktionserhverv ser vi som et meget positivt islæt. De små produktionsvirksomheder forsvinder fra København, og Christianshavn er heller ikke gået fri for denne udvikling. Projektet skriver, at "*Byliv*

*forankres, når lokal produktion indgår som en naturlig del af hverdagen.*" Vi finder tanken spændende, og vi ser også muligheden for en identitetsskabende drivkraft for området ved at lade beboelse og produktionserhverv indgå som ligeværdige parter. Vi vil gerne fremhæve den udvikling, som projektet lægger op til, og vi synes, at projektet har en stærk integration af de oprindelige bygninger med produktive og kulturelle funktioner. Vi så dog gerne, at kultur- og idrætsfunktioner blev spredt mere over delområderne.

De grønne strøg oplever vi ikke som markante og tydelige. De kunne være en god opblødning af grænserne mellem beboelse og produktion, og vi synes ikke den virker tilstrækkelig markant til at fungere som sammenbinding mellem det blå og det grønne.

## **Cobe**

Overordnet set oplever vi projektet adskille fra de andre ved at være mindre konkret og noget mere abstrakt. Vi synes det er interessant, at bygningerne mod havnen er vendt 90 grader, så det ikke er store bygningsflader, der spærrer for indkig til Refshaleøen fra vandsiden. Også perspektivet med lavere bebyggelse mod havnen og højere byggeri mod øst er interessant, fordi det åbner Refshaleøen op mod Københavns centrum. Der er imidlertid andre elementer, som virker mindre gennemarbejdede. Projektets overordnede tanke og plan for erhverv i bydelen står ikke helt tydelig.

Gennemførelsen af cykelstien fra cykelbroen tværs over øen virker ikke helt gennemtænkt, idet den føres midt igennem et rekreativt opholdsområde og videre ned langs dokken med opholds- og bademuligheder.

## **Henning Larsen**

Overordnet finder vi projektet meget gennemarbejdet, og der er spændende eksperimentelle elementer i det.

Vi vil gerne fremhæve tanken om, at man afsætter 8 procent til eksperimentelt byggeri. Vi synes, at projektet i forvejen indeholder mange interessante byarkitektoniske elementer, og det har flere forfriskende indslag til arkitektur- og byrumsdiskussionen i København. Kajkanterne er godt udnyttet som fælles rekreativt rum. Set ud fra et lokalt perspektiv er det dog vigtigt at være opmærksom på de konflikter, der kan opstå ved at blande beboelse med offentlige rekreative rum.

Vi vil også gerne fremhæve "generationsbyen" som et greb, der adskiller sig fra de andre projekter. Det er en interessant tanke, at man som generation kan flytte rundt i bydelen efterhånden som ens livs- og aldersmæssige vilkår ændres.

Vi bemærker også, at projektet bevidst arbejder med en fortætningsstrategi, så bygningsmassen ikke udvikles ad-hoc, men at der er en mekanisme til at undgå vilkårlighed.

Trafikalt ser vi projektet som det mest veludviklede, hvor den synlige brug af trafikdata giver en god forståelse for projektets trafikale valg. Vi bider særligt mærke i arbejdet med trafikøer, hvor der etableres adgang til delområderne uden gennemkørende trafik. Også projektets fokus på at sikre en god overgang i ankomstpunkterne til Refshaleøen vil vi fremhæve som en styrke ved projektet.

Af materialet fremgår det, at man vil fravælge kældre, hvilket vi i forhold til stormflod og stigende grundvand synes er en interessant og fremsynet løsning.

Vi synes imidlertid ikke, at det grønne strøg binder de blå områder fra kyst til kyst tilstrækkeligt sammen.

## Hvad vil særligt fremhæve fra projekterne?

Som det fremgår af vores indtryk fra de enkelte projekter, er der mange gode ideer. Der er imidlertid nogle ideer, der fremstår stærkere end andre, og vi vil her fremhæve de elementer, som vi var mest inspirerede af blandt projekterne.

- Vandkunstens ide med divergerende bygningshøjder og -størrelser sammen med de "skæve" gade- og stiforløb giver indtryk af en bydel, hvor værdien ved blandet beboersammensætning har prioritet, ligesom de forblæste vindkorridorer, som opleves i andre bydele, begrænses.
- Tredje Naturs fokus på de sociale sammenhænge i bydelen med de sociale klynger og brug af pladserne synes vi er et godt element for at gøre området liveable.
- Tredje Naturs fremhævning af plads til mindre produktionsvirksomheder og disses rolle i bylivsforankringen bryder en tendens i København, hvor de små produktions- og håndværksvirksomheder forsvinder. Ved at lade det være en præmis fra starten kan man afværge genevirkningerne mellem erhverv og beboelse. Ydermere giver det chancer for et byområde, hvor der er liv hele døgnet rundt.
- Henning Larsens arbejde med trafikken og forslaget om trafikøer vil gerne fremhæve som det mest overbevisende af de fem projekter. Trafikøer er ofte svære at indarbejde i en bestående by, der er udviklet på bilernes præmisser. I planlægningen af et nyt byområde, hvor bilfri by er en præmis, er der optimale muligheder for at få indarbejdet trafikøer, hvor trafik og ophold kan integreres.
- Henning Larsens "generationsby", hvor generationerne kan flytte rundt i byområdet alt efter aktuel livs- og aldersmæssige vilkår kan understøtte en konstant aldersspredning i bydelen. Unge kan have ønske om at skabe sig familie i det byområde, de boede i som studerende, og ældre kan have et ønske om at flytte i mindre boliger inden for egen byområde, og dermed skabe plads til nye familier. Det er interessant at indarbejde det princip i hele byområdet.
- Henning Larsens forslag om på forhånd at afsætte 8 procent til eksperimenterende byggeri vil også fremhæve som et interessant perspektiv, som kan være med til at videreudvikle nye bolig- og bylivsformer, som på grund af risikoen er svært at afprøve.
- Henning Larsens forslag om at fravælge kældre ser vi som et interessant perspektiv i forhold til de stigende stormflodsrисici og -effekter samt stigende grundvand.