

Fra Klubbens møde med By og Havn

torsdag, den 6. april 2017

Deltagerne mødtes i klart solskinsvejr på Nordre Toldbod, hvor Dannebrogsgårds chalupe har anløbsplads. Der var dog hverken Dannebrog eller chalupe på dette tidspunkt af året, men de kendte pavilloners topornamenter var nyforgylde.

By og Havn holder til i Københavns Havnevesens gamle bygning på Toldboden, hvor planlægningschef, arkitekt Rita Justesen, i den store mødesal holdt et spændende foredrag om udviklingen i Nordhavn og Ørestaden.

By og Havn er et udviklingselskab, der ejes af Transportministeriet og Københavns kommune. Dets opgaver er at udvikle Nordhavn og Ørestaden til nye moderne københavnske bæredygtige, energibesparende bydele med lav CO₂ udledning. Opbygningen af selskabet viser noget om dets aktiviteter. Det består af 4 planlægningsafdelinger, 5 salgsafdelinger og hele 8 anlægsafdelinger. Selskabet er stadig havnemyndighed.

I 1950'erne havde København omkring 750.000 indbyggere. Dette tal faldt til omkring 450.000, men er nu steget til 600.000. Ved udbygningen af Nordhavn øges antallet af indbyggere i København med op mod 1 pct. og der regnes med mindst 40.000 nye indbyggere. Der er altså store planer for den Nordhavn, som vi har kendt for dens kulkraner, lagerhaller, siloer og bygninger til anden traditionel havnevirksomhed.

I 2007 etableredes lovgrundlaget for udviklingen af en helt ny bydel i den gamle havn, en bydel, der skal være bæredygtig og grøn og i øvrigt skal indeholde alt det, som en by skal indeholde: Boliger, skoler, daginstitutioner, fritidsinstitutioner og detailhandelsområder. Der er ikke boldbaner, men på tagene af husene tænkes indrettet muligheder for udøvelse af forskellige former for idræt og motion. Et ikke uvæsent-



ligt forhold er krydstogtskibene, hvortil der er indrettet en særlig krydstogtkaj med tæt adgang til offentlig transport.

Nordhavn er en havn og derfor underlagt midlertidige og permanente havstigninger som følge af storme og isafsmeltninger. En del af kajkanterne er i kote 2 (højde over normalvandstand), men skulle op i mindst kote 3,2. I stedet for at forhøje kajerne er det tanken at sætte sluser ind i havneløbene i nord og syd i kote 3,5.

Trafikalt er bydelen tænkt mere som en cykelby end en bilby. Medens der alene i Århusgadehvarteret er planlagt 9.000 cykelstativer, hvoraf en del dog er på offentlig gade og plads, henvises bilerne til fælles parkeringshuse. Man vil lægge vægt på den offentlige transport med busser og især metroen, som får en linie ud til Nordhavns bebyggelser. Måske kommer der også en metrolinie til Sydhavn. By og Havn sælger grunde til en lang række investorer, herunder pensionselskaber, som på arealerne vil bygge både boliger og institutioner af forskellig art og erhvervsejendomme. Indtægterne fra disse salg går direkte over i Metroselskabets kasse til betaling af Cityringen, Nordhavnslinien og måske også Sydhavnslinien, hvis den kommer.

Bydelen er ikke planlagt med højhuse, men som en tæt, lavere bebyggelse på 3 - 6 etager. Den kunne komme til at ligne bebyggelsen på Vesterbro og Nørrebro, hvis man ikke allerede fra planlægningsfasen havde væ-



ret opmærksom på at placere husene således, at der i videst muligt omfang bliver adgang til lys og luft, og vind og vejr. Her til sigter også tanker om at indrette stueetagerne med lyse og luftige butiksarealer, restaurationer og kulturinstitutioner m.v., herunder FN-byen, som huser 8 FN-organisationer.

25 pct. af den planlagte boligmasse skal udlægges til almennyttige boliger, dvs. at de skal kunne lejes og ikke købes. Studenterboliger skal saneres. Der er nu 3 kollegier i Ørestaden og der kommer et nyt i Nordhavn. Men en studenterlejlighed på 50 m² skal forretningsmæssigt modsvares af en stor lejlighed på 100 m².

Både i Nordhavn og ved Ørestaden er sket opfyldning gennem mange hundrede år. Oprindeligt gik kystlinien midt gennem Amalienborg Slotsplads og uden for var der en række holme og småøer. Her endte meget affald fra byens aktiviteter, såsom nedbrudte bygninger og udgravninger til nye. Under 2. verdenskrig foregik også store opfyldninger. Dette skete med dansk arbejdskraft, for at danske arbejdsløse ikke skulle ende i Tyskland.

Herefter fremkom Rita Justesen med en beskrivelse af ”Ørestaden på 3 minutter”. Ørestaden startede lidt tidligere end Nordhavn. Lovgrundlaget var lov om Ørestaden fra 1992. Ørestaden er en 700 m bred landstrimmel på Vestamager, der strækker sig fra Søndre Campus til det verdensberømte 8-tal i syd. Det omfatter 4 kvarterer: Ørestad Nord, Amager Fælled, Ørestad City og Ørestad syd. Den ligger vest for Amagers gamle villakvarterer og følger Metroens Vestamagerlinie, som er forbindelsesleddet til en lang række store kontor-, hotel- og butiksejendomme. Syd og vest for Ørestaden ligger den store Amagerfælled, med megen natur og med fredede dyr: Padder og tudser, og planter: Orkidéer.

Det var en meget interessant eftermiddag, hvor vi fik et godt indblik i planerne for udviklingen af de nye bydele i vor hovedstad.

