

Den levende havn

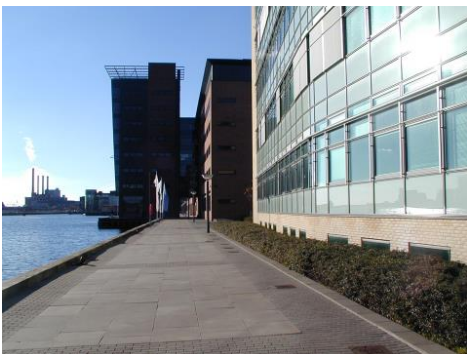
Gennem årene har mange forskellige planer for Københavns havn været udarbejdet, ofte i stor detaljerigdom. På trods heraf er Københavns Havn stadig ikke velfungerende og har store uudnyttede potentialer. Eller måske er det netop af denne grund - at detaljerne er velbeskrevne, mens de store, overordnede retningslinjer har manglet. Dette forslag lægger først og fremmest nogle grundlæggende principper for havnens udvikling fast og giver derefter nogle eksempler på hvordan principperne kan udmøntes i praksis. Principperne er imidlertid det bærende element i forslaget, og der må derfor findes politisk konsensus for dem, såfremt planen skal lykkes.

Baggrund

Skibstrafikken i Københavns Havn var tidligere omfattende med handel, fiskeri og færgefart, men en stor del af transportopgaverne varetages nu på landevejen, og fiskeriet i Københavns Havn er for længst historie. Havnen har derfor i mange år været under omdannelse fra industrihavn til et rekreativt område. Det er imidlertid kun delvis blevet erkendt, hvor stort en attraktion havnen er for byen. Dette er en hindring for en god udnyttelse af havnen.

De nuværende forhold

Nogle få steder i havnen er det lykkedes at skabe aktiviteter, som københavnere har taget til sig, særligt i form af havnebadene. Men langt størstedelen af havnen er præget af lange, øde kajstrækninger uden aktiviteter, som fx Kalvebod Brygge i den sydlige del af Københavns Havn. Her har Knippelsbro, skønt oplukkelig, næsten har fjernet skibstrafik. Med bådernes forsvinden, er der heller ikke længere brug for de aktiviteter, som bådene genererer på land, som fx proviantering, skibsforretninger, myndigheder osv. Ligeledes er der ikke besøgende på kajerne, for de besøgende tiltrækkes langt overvejende af bådene og de aktiviteter de medfører. Så alt i alt er havne uden både for alle praktiske formål havne uden liv.



Kalvebod Brygge (tv) og sydlige del af Christianshavns Kanal (th) er næsten uden både og derfor øde.

Principper for havnens udvikling

Vi foreslår derfor at der etableres en række principper, der lægger den fremtidige udnyttelse af havnen fast, således at havnen efterhånden kan udvikles i en retning der understøtter Københavns placering ved vandet, som tager hensyn til byens historie og som udvikler havnen til glæde for københavnere og turister.

Principperne er:

- 1) Havnen skal reserveres til sejlads, og skibe skal have højeste prioritet i havnen.
- 2) Vandarealer kan ikke inddrages til bebyggelse
- 3) Der anlægges og understøttes tiltag, der fører til egentlige maritime aktiviteter, uden hensyn til om de er specielt publikums- eller oplevelsesorienterede. Sidstnævnte kommer helt af sig selv.
- 4) Landarealer prioriteres til havnens udvikling, og aktiviteter hjælpes i gang på favorable vilkår.

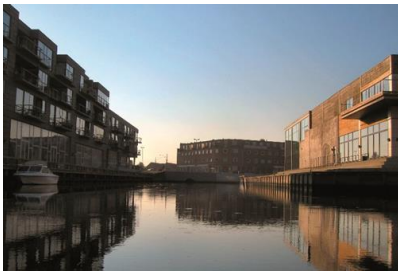
Forslag til konkrete tiltag til udmøntning af principperne

1) Sejlbarhed

For at en havn kan fungere, er det naturligvis nødvendigt at skibene kan sejle ud og ind. Dette bliver tiltagende sværere i Københavns Havn, efterhånden som der bygges flere og flere broer over vandarealerne. Københavns Kommune har besluttet at prioritere cyklisme over andre transportformer, men har overset at broer ikke er den eneste mulige udmøntning af forbedrede cykelmuligheder over havnen. Derfor har man senest truffet beslutning om at opføre i alt 8 broer over Inderhavn og kanaler.

I andre havne har broer foran havnen betydet at havnen er lagt øde for skibe, og vi forventer derfor at havnens aktivitet og liv mindskes i takt med antallet af broer i havnen.

Vand er attraktivt fordi det ikke findes alle vegne, og man bør derfor reservere havnen til oplevelser som kun kan fås i havnen. Man kan fylde havnearealer med caféer, gallerier, souvenirshops, restauranter og lignende turistprægede aktiviteter, men det giver ikke de besøgende en oplevelse af noget særligt, fordi det også findes andre steder. Det er fx



ikke interessant at se arbejdende museer, hvis man kan se værksteder, hvor sejlere kommer for at få repareret de sejl, de flængede sidst de var på havet. Det er heller ikke interessant at købe beskøjter i en souvenirforretning, men meget mere interessant at købe dem i en bådudstørsforretning og samtidig prøve at gætte på hvad de forskellige dimser mon kan være beregnet til. Eller at gå rundt på et bådværksted og se en båd blive bygget eller repareret.

”Beslutningen om hvem der skulle kunne åbne/lukke broen med div. sikkerhedsforanstaltninger er så omfattende, at det vælges ikke at bruge broen

til at åbne. Det betyder, at kun motorbåde og absolut ingen både med mast ses i inderhavnen. Trist.”, siger havnefoged Tom Larsen, Gåbense Bådelaug om lokal havnebro.

Det kræver en ”rigtig”, levende havn at give oplevelser, hvor ting ikke sker fordi de er sat i scene, men fordi de er en del af de aktiviteter der normalt finder sted i havne. Sejlbarheden er derfor afgørende for alle andre forslag i denne rapport og for at Københavns havn kan få liv og aktivitet.

Inderhavnsbroen.

Selv om inderhavnsbroen stadig kun er under opførelse for nærværende, kan den blive overflødig og kan fjernes inden for en kortere årrække hvis en længdegående havnetunnel realiseres. I

konstruktionsfasen vil det være nødvendigt at nedtage Inderhavnsbroen, og efter opførelsen vil Inderhavnsbroen være overflødig, fordi tunnelen allerede har til- og frakørsler der tillader passage af havneløbet på tværs for cykler og gående. Ligeledes vil Københavnertunnelen overflødiggøre eventuelle nye broer mellem Skuespilhuset og Operaen.

Såfremt Københavnertunnelen ikke anlægges, kan Inderhavnsbroen erstattes af en tunnel, som vedtaget af Københavns Borgerrepræsentation allerede i 2001 og 2005.

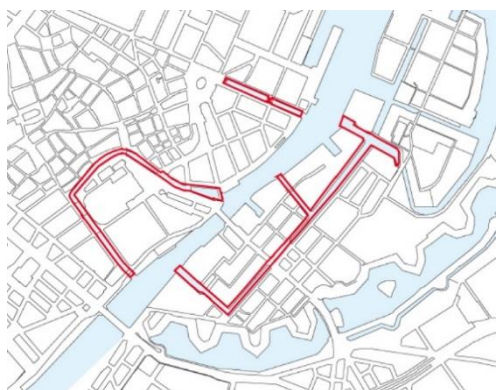
Hvis Københavnertunnelen bygges, vil den nødvendiggøre nedtagelsen af Inderhavnsbroen i konstruktionsfasen og overflødiggøre den efterfølgende.



Kanalbroerne

En lang række interesseorganisationer omkring havnen, herunder Lad Havnen Leve, Havneforum København, bolværksejere, sejlklubber, private firmaer m.fl., er enige om at det er en stor fejltagelse at anlægge broer over de københavnske kanaler, og at der lige så vel kunne have været anlagt en tunnel, som oven i købet er en billigere løsning når der medregnes drift. Eftersom der nu alligevel er

problemer med både teknik og økonomi omkring broerne, er tiden måske inde til at erkende at broerne har været en fejltagelse og opgive deres færdiggørelse. Alternativet kan være nævnte tunnel, som der iflg. ledende ingeniørfirmaer ikke er tekniske hindringer for at anlægge, eller det kan være ingenting. Der er således allerede for nærværende



udmærkede muligheder for at komme over havnen, og specielt hvor Inderhavnsbroen anlægges, er der kun et beskedent transportbehov. Lad Havnen Leve har således ud fra interviewundersøgelser tidligere påpeget at kun 7% af den nuværende trafik over Knippelsbro vil have fordel af de nye broer. De resterende 93% cyklister, der i dag kører på Knippelsbro, kører således fra Midt- eller Sydamer mod centrum, og får en længere vej over de nye broer. Broen over Proviantmagasingraven er en overflødig med broen med Danneskjold Samsøes Allé få meter væk.

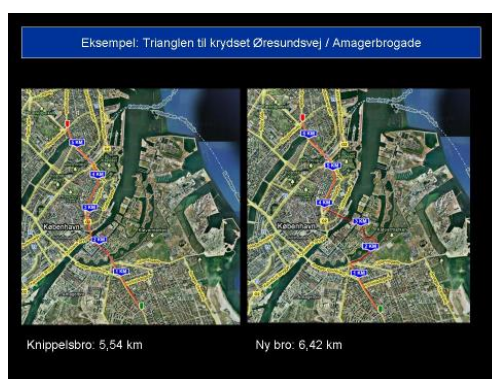
Med opførelsen af kanalbroerne over Christianshavns Kanal, er sejlbareheden af de sidste frie dele af de københavnske kanaler blevet markant forringet.

Ny påtænkt bro mellem Skuespilhuset og Operaen.

Broen må langt hen ses som et arkitektonisk projekt. Der er ikke noget dagligt behov for transport mellem de to institutioner. Gæster går således ikke i Operaen OG i Skuespilhuset, men ser naturligvis kun en forestilling ad gangen, ligesom det ikke er realistisk at operagæster parkerer under Skuespilhuset og går den lange vej over Inderhavnen. Ansatte arbejder kun eet sted, og evt transport af materialer mellem de to steder, kan næppe foretages på cykel, men må køres i bil uden om broerne.

De fleste (93%) af cyklisterne på Knippelsbro kører i dag fra Midt- og Sydamer til Indre By og for dem vil det være en omvej at køre over de nye broer, viser en interviewundersøgelse foretaget af Lad Havnen Leve.

En ny bro her vil således kun få ringe transportmæssig betydning for den trafik der afvikles i dag, men den vil være endnu en hindring for at skabe liv i Københavns Havn.



2) Inddragelse af vandarealer

Der er i de seneste år inddraget betydelige arealer af vandet i Københavns havn til bebyggelse som fx Metropolis. Det er naturligvis en prioritet, hvad man vil bruge arealerne til, og her har Københavns Kommune foreløbig prioriteret lejligheder højere end udviklingen af miljøet i København Havn.



Nærværende forslag bygger ikke på denne holdning, men på at det er i alles interesse at udvikle havnen, som er helt unik i både national og international sammenhæng. Der skal derfor ikke argumenteres for hvorfor det er forkert at inddrage vandarealerne, men blot opfordres til at Københavns Kommune en gang for alle vedtager at man ønsker en

En udvikling af Københavns havn forudsætter at vandet ikke inddrages til bebyggelse (Metropolis).

udvikling der er gavnlig for havnen. Vi opfatter nærværende idekonkurrence som et udtryk for at man ønsker en sådan, gunstig udvikling, og det er derfor indlysende at et forbud mod inddragelse af vandarealer til bebyggelse må vedtages.

3) Indretning af marina i Inderhavnen

I Inderhavnen nord for Knippelsbro kan der indrettes en marina. Det er fuldt foreneligt med eksisterende havnebad og vil bringe masser af liv helt inde i byens centrum. Fra Knippelsbro vil der således være en storartet udsigt over marinaen, og på kajen, der i øjeblikket er ret ubenyttet, vil der være kundeunderlag for bådudstyrs-, provianterings- og andre forretninger.

En marina i Inderhavnen vil skabe liv og give kundeunderlag for forretninger på land som her i Fåborg.



4) Ophævelse af vandafgiften

Københavns Kommune opkræver leje af vandet i havnen. Det er helt enestående i Danmark, og det er usikkert om der er juridisk dækning for at gøre det. Sikkert er det imidlertid at det fordyrer havnens aktiviteter markant, fx bådpladser, hvor bolværksejerne må lægge kommunens vandleje oven i de i forvejen høje kostpriser for kajstrækningerne.

Det er nødvendigt med et opgør med denne praksis for at stimulere bådejernes interesse for bådpladser i Inderhavnen. Den almindelige opfattelse er at det enestående miljø i Inderhavnen og især i de københavnske kanaler er så attraktivt at sejlerne vil ligge der, uanset at man lægger dem hindringer i vejen for at nå åbent vand i Øresund, men det er faktisk ikke specielt attraktivt at have en bådplads dybt i Inderhavnen hvis man bruger sin båd til sejlads og ikke



som sommerhus. Der er således en ganske betragtelig sejltid inden sejlerne er i åbent vand (ca. 1 time).

Ophævelse af vandlejen er også nødvendig for at fremme handel og forretningsliv langs kajarealerne, idet der allerede er store udgifter forbundet med vedligeholdelse af kajarealer. Med vandlejen, som er at betragte som en ekstra skat til Københavns Kommune, oven i, virker den samlede udgift hæmmende på mindre virksomheder og eksperimentelle tiltag der kan udvikle og give liv i havnen.

Opkrævning af vandleje er en hindring for havnens udvikling

5) Center for skolesejlads

Der bør anlægges et center for skolesejlads i Københavns Havn. Tidligere var flere skoleskibe i drift; bedst kendt var Fulton, sejlet af Mogens Frohn Nielsen, og Fudark, sejlet af Lars Erik Jensen. Disse både har sejlet i tusindvis af drenge og piger i de danske farvande og bidraget til de kommende generationers opdragelse og søkundskab. Mens Fudark



sejlede med 15-årige drenge som led i deres uddannelse eller som efterskoleophold, var Fultons mission at få unge med personlige eller sociale problemer på ret kurs. Begge dele er der stor brug for i dag, men der eksisterer ikke længere sådanne tilbud. Derfor bør der laves et center for skolesejlads i Københavns Havn.

Alle slags oplysninger om havnen skal være tilgængelige for alle i Skoleskibscenteret (billedet er fra havnekontoret i Hundige Havn).

Centeret bør etableres i samarbejde med kommunens socialforvaltning, som således kan henvise til centeret, ligesom andre kommuner kan bruge centerets tilbud.

Centeret bør indrettes, så der også i de perioder hvor skoleskibene er på togt, er aktiviteter på centeret, så det bliver et interessant udflugtsmål for besøgende i havnen. Det bør fungere som et generelt informationscenter for havnen, hvor alle slags oplysninger som lovgivning, sejladsregler, planer for udvikling osv. er tilgængelige.

6) Marked

Der bør anlægges et marked i Københavns havn. Det kan anlægges på land, eller det kan laves som et flydende marked. Der er ikke på forhånd nogen grænser for hvad der kan sælges, men tidligere har været solgt bl.a. blomster, fisk, ost og frugt fra både i havnen. Ostebåden lå fx ved kaj ved den nuværende nationalbank, men blev lukket da banken blev bygget. Frugtsalg kunne være sæsonbestemt, således at der blev sejlet frugt fra fx Fejø og fx i samarbejde med skolesejlscenteret om efteråret.



Det er sandsynligt at Københavns Kommune må give lempelige vilkår eller ligefrem tilskud til driften i starten efter markedets etablering, men der er ingen tvivl om at det vil kunne være en fornuftig forretning for de handelsdrivende, når publikum først har opdaget dets eksistens og er blevet vant til at handle der. Det er også sandsynligt at lignende favorable aftaler kunne opnås med de private bolværksejere, som langt hen har stor veneration for havnens miljø.

Der har tidligere været skibe med salg af fødevarer i Københavns Havn. Tænk hvis de kom tilbage som et flydende marked med sæsonbestemte produkter (her: Thailand).

7) Faciliteter for tursejlere fra danske og udenlandske havne

På en sommerdag i Christianshavns Kanal er der virkelig travlt. Københavns Kommune har tidligere opgjort at 400 både sejler ud og ind af kanalen hver dag i højsæsonen. Det som sejlerne finder attraktivt er naturligvis miljøet, men især at det er muligt at sejle direkte ind i hovedstadens centrum.

Antallet af besøgende kan øges betragteligt, formentlig fordobles uden problemer, hvis der indrettes yderligere pladser til gæstesejls, idet pladsmangel ofte er en flaskehals i den travle periode. Dette kræver samtidig at der indrettes nye faciliteter for sejlerne som bad, toiletter, bådudstørsforretninger osv. Der bør samtidig ske en opgradering af eksisterende forhold, som allerede nu har kapacitetsproblemer i forhold til at håndtere det nuværende antal sejlere. Dette bør Københavns Kommune medvirke til, selv om det for nærværende er private bolværksejere, der udlejer gæstesejlspladser, idet det er i fælles interesse at havnen udvikler sig levende.



Der mangler faciliteter for gæstesejlerne i Inderhavnen (billedet er fra Nivå Havn).

8) Differentieret husleje og huslejetilskud

I kommunale lejemål langs havnen bør der arbejdes med differentieret husleje for erhvervslejemål eller der bør kunne søges kommunale tilskud hertil, så der kan tiltrækkes interessante og maritimt orienterede virksomheder. For nærværende er der således meget få aktiviteter, der udnytter den attraktive beliggenhed ved vandet. Havnen er domineret af lejlighedsbyggeri, som ikke bidrager til havnens maritime miljø, forbunds- og erhvervsaktivitet, som efterlader områderne tomme efter arbejdsophør og massive byggerier i mange etager, som er ødelæggende for den atmosfære som den eksisterende kulturarv bidrager med. Disse bebyggelser med lige ret kan ligge hvor som helst i København, hvis de alligevel ikke bidrager til havnens udvikling og miljø.

Favorisering af interessante byggerier og lejemål kræver selvfølgelig allokering af midler, men det er helt afgørende at kommunen en gang for alle tager en beslutning om at ville udvikle havnen og afsætte de nødvendige midler, hvis det er det man ønsker. I den sammenhæng må der refereres til tidligere vandplaner, blå planer og andre projekter, som Københavns Kommune har udarbejdet, og som for alle praktiske formål ikke har været bakket op af finansiering og dermed ikke har haft den tilsigtede betydning for havnens udvikling.

9) Eng

Når talen falder på initiativer, der kan føre til oplevelser og stemning i bybilledet, bliver det ofte nævnt at det næste



vel bliver køer på Rådhuspladsen. Derfor vil vi gerne foreslå at der anlægges en eng – med køer og alting, om end ikke på Rådhuspladsen, men på et egnet, centralt sted langs havnen. Det forslag er ikke direkte havnerelateret, men heller ikke uden relation hertil, idet mindre havne jo ofte findes ganske tæt på åbne arealer i det danske landskab. En ting er sikkert: det vil blive en fantastisk attraktion for fx børneforældre at tage derhen og plukke græs og give til køerne.

Dette kunne have været Krøyers Plads, men måske er der stadig en sidste, ledig grund ved havnen.

Igen vil det kræve at Københavns Kommune vil give livet i havnen den fornødne prioritet. Det koster naturligvis noget at anlægge en eng midt i København – ikke landskabsmæssigt, hvor det kan klares med en pose græsfrø, men det kræver at kommunen reserverer de nødvendige arealer til projektet og afskriver de indtægter, som et salg af grunden kunne have indbragt.

Det handler om at tage en beslutning

Principperne i denne rapport er helt realistiske og vil føre til en spændende, oplevelsesrig og levende havn, hvis de gennemføres. Men de kræver et aktivt tilvalg i Københavns Kommune. Uden dette går byen glip af en stor mulighed for at etablere et enestående miljø i Københavns Havn.