

RECEIVED
JAN 10 1964
U.S. DEPARTMENT OF AGRICULTURE
WASHINGTON, D.C.



Forslag til den blå plan

november 2003

Indholdsfortegnelse

Supertanker

Indlæg til den Blå Plan

Maraton Workshop uge 26

Et flydende projektkontor

Urbane møbler

Platform - ny brugergrænseflade i Københavns havn

Den levende havn

Maraton Workshop uge 36

Søndre Frihavn

Liv i Havnegade

Port iD Workshop

Harbouring Contrasts

Connecting Copenhagen

On Water

Idétank

*Badstue, Copenhagen Harbour, Houseboat Cabriolet, Vandskibane, Whitewater, Liv på havnen, HavneKunstFart, Broer/Kabinebåd/
Havnetrafik, Flydende sauna, Sejlvartegn, Film på bro/Kuppeltelt/Vindstol.*

Havneudstilling

Fotoregristrering

Åben Havn Workshop

Havn til alle

Koblingen til byen

De selvgroede miljøer

Åben Havnerundfart

- et flydende debatforum

Superponton

- eksemplificering af en flydende superidé



er et byudviklingslaboratorium, der skaber ideer til livet i havnen.

SUPERTANKER er organiseret af: designer Anders Hagedorn, jurist David Stray Jørgensen, direktør Erik Skibsted Hey, art director Jakob Kjøller, bygeograf Jan Lilliendahl Larsen, arkitekt Jens Brandt, kulturformidler Per Schandorff og designer Thor Salling.

SUPERTANKER, Strandgade 100B, Christianshavn, 1401 København K
Tlf. 32 83 10 50/www.supertanker.info

Idé og layout af: Christine Bandholm og Else-Rikke Bruun



Supertanker

SUPERTANKER som en katalysator for udviklingen af en levende havn

Byudviklingslaboratoriet Supertanker har i sommerens og efterårets løb ageret sparringspartner til **"Den Blå Plan"** med parolen "en levende havn kommer kun gennem københavnernes medvirken". Supertanker har i det forløbne år fungeret som et demokratisk eksperiment, der med sit fokus på havnen har vist, at det er muligt at arbejde med **byens udvikling** på andre måder.

Et af målene var at komme med en invitation "i øjenhøjde" til brugere og interesserede borgere om at komme med ideer til livsskabende aktiviteter i havnen. Vi har med de afholdte arrangementer vist, at det med vores tilgang er muligt at **få andre i tale** end "Tordenskjolds soldater", som man typisk ser til diverse borgermøder. Og, hvad der er mindst lige så væsentligt, så har vi vist, at det er muligt at skabe en dialog som er mere konstruktiv end den, man er vant til at se netop ved disse møder.

Derfor mener vi, at Supertankers rolle som katalysator i byudviklingen er et vigtigt bidrag til det videre arbejde med at skabe **en levende havn**. Denne katalysator funktion er baseret på en særlig uformel stil og mangfoldigheden af de forskellige aktiviteter som er beskrevet nedenfor.

Idétanken har været en åben **invitation til hele byen** om at bidrage med deres ideer og en mulighed for at disse ideer ses af andre borgere, politikere, relevante investorer m.m. – dels på en hjemmeside og dels i en senere udstilling. Ideerne har også været en inspirationskilde til andre aktiviteter i Supertanker regi og har dannet grundlag for en videre udvikling af de mest bæredygtige ideer.

Hjemmesiden har været den primære kommunikationsportal for laboratoriet. Her er arrangementer blevet beskrevet og annonceret. Her har været links med relevans for udviklingen i havnen, her har været præsentation af ideer og forslag, samt et debatforum.

Workshops er blevet afholdt i tre former: Maraton Workshop henvendte sig til studerende og havde som formål at producere forslag til skabelse af **liv** i havnen; Port iD Workshop henvendte sig til yngre fagfolk og havde som mål at udvikle forslag til brands for havnen; Åben Havn Workshop henvendte sig til alle interesserede og havde som mål at diskutere og formulere dagsordener for forskellige temaer i havnen.

Havnerundfarter havde som flydende debatfora til formål at flytte debatten ud i havnen – 'on location'. Mens 'åstederne' passeredes kunne flyvske indfald, strøtanker, kritik og undren ytres i den åbne **mikrofon**. Hver rundfart blev afrundet med et uformelt arrangement.

Udstillingen og ikke mindst **Supertankers** lokaler har været et eksempel på, hvordan Supertanker selv bidrager til at skabe en levende havn. Den har samtidig udgjort rammerne for arrangementer, der formidle laboratoriets aktiviteter til grupper med interesse for udviklingen i havnen.

Det er gennem disse aktiviteter, at Supertanker har fået indleveret, diskuteret, udviklet og eksponeret den mængde af forslag til havnens udvikling, som er præsenteret inde i denne mappe. Som det fremgår, er det dog Supertankers opfattelse, at der er andet og mere på spil end blot og bar fremstilling af en mangfoldighed af forslag til havnens udvikling. Det drejer sig bl.a. om, hvordan og hvorvidt denne **mangfoldighed overhovedet** vil kunne inddrages i udviklingen. >



Vi mener kort og godt, at byen og havnen har brug for en katalysator som Supertanker for at indfri intentionerne med den "Den Blå Plan" – både hvad angår en **kvalitativ lydhørhed** over for borgernes ytringer og en reel mulighed for at realisere forslagene. Det er altså også i dette lys, vores aktiviteter skal ses. Supertanker har som katalysator haft fem gennemgående metodiske elementer:

Kreativ åbenhed

Supertankers metode har været at kombinere et højt **tværfagligt** niveau med en uformel og afslappet stil. Supertanker har været stedet, hvor de **skæve ideer** kunne komme til deres ret, og hvor kunstnere kunne få en vigtig rolle i forsøget på at tænke nyt og anderledes. Vores stil har gjort det lidt mere festligt at deltage i skabelsen af byens fremtid, hvilket også tiltrak et andet og ikke mindst **yngre publikum**.

Dialog

Et af de afgørende mål for Supertanker har været at skabe en mere umiddelbar og konstruktiv debat mellem **borgere, politikere og fagfolk**. Som udgangspunkt har vi arbejdet med forskellige teknikker i de enkelte debatter, dels for at undgå polarisering og dels for at fremme en forståelse for at byen i sin kompleksitet kræver, at man kan se helheder og ikke kun **særinteresser**. Et yderligere initiativ i denne retning har været 'sail-and-talk'-havnerundfarter, hvor diskussionen kunne foregå 'on location'.

Saglighed

Ønsket om en åben og konstruktiv dialog hænger tæt sammen med en fordring om saglighed. Den skal forstås dels som unge såvel som rutinerede, progressive fagfolks medvirken i Supertankers arrangementer, og dels som en konstant udfordrende og argumenterende tilgang i **dialog og samvær**. Såvel ideer som udsagn skal kunne holde sagligt vand, på det ene eller andet grundlag, ellers er der ingen grund til at dvæle yderligere ved dem.

Netværksdannelse

Netværksskabelsen er en særdeles vigtig faktor, når det drejer sig om at realisere projekter, der ikke er udklækket hos traditionelle, ressourcestærke aktører omkring havnen. Netværksskabelsen er således helt væsentlig, når det drejer sig om **realiseringen** af de ideer, borgere og brugere har til havnens udvikling.

Uafhængighed

De ovenstående krav til en demokratisk og konstruktiv proces er uløseligt forbundet med Supertankers uafhængighed. Supertankers placering mellem de forskellige aktører i byudviklingen, gør det muligt at stille kritiske spørgsmål til borgeres **særinteresser** såvel som til myndigheder og investorer. Det måske vigtigste element heri er, at finansieringen af Supertanker afspejler denne **uafhængighed**. Dette har en stor betydning for den vægt som laboratoriet f.eks. kan gå ud i den offentlige debat med.

Særligt fokus: Havnens midlertidige miljøer

I løbet af vores arbejde har det vist sig, at de skæve, bløde og anderledes synspunkter og vores uformelle tilgang på mange måder lægger op til et fokus på de **midlertidige mellemrum** i havnen – dvs. de udtjente steder, der ikke aktuelt står foran at skulle udvikles i henhold til interesser, der enten er strengt planfunktionelt eller i sidste ende økonomisk funderede. >



I den kommunale planlægning taler man om at satse på talent, teknik og tolerance bl.a. ved at fremme de **kreative miljøer** i byen. Som eksempler på disse miljøer nævnes ofte steder som Pappa Hotel og Luftkastellet som de uformelle mødesteder, der sætter nye ideer og initiativer i gang. Ved Supertankers debattmøder om skabelsen af liv i havnen har vi ofte mærket frustrationen over, at netop disse åndehuller i **byen forsvinder**, hver gang et nyt område i havnen bliver bebygget.

Vi ser denne **kreativ destruktion** som en naturlig proces i en **dynamisk storby**. Men vi forholder os kritiske over for, at der på den ene side snakkes om skabelsen af en levende by, mens der på den anden side ikke tænkes tanker om, hvordan fx midlertidige, kreative, selvgroede miljøer kan integreres i ny udvikling et givent sted - fx

Krøyers Plads. Et område, hvis **særegne atmosfære** og dynamik har udviklet sig over år(tier), bliver nulstillet og må starte forfra. En sådan fragmenteret byudvikling er hverken nødvendig eller særlig befordrende for skabelsen af en socialt, kulturelt eller økonomisk levende by.

Supertanker foreslår derfor, at der udvikles **en metode til inddragelsen** af disse byudviklingens midlertidige miljøer ved:

1. at arbejde mere aktivt med at forbedre deres vilkår;
2. at bruge dem som 'surdej' i den videre byudvikling.

For at arbejde aktivt med de midlertidige miljøer kunne man til en start skabe grobund for, at konkrete

projektetværk opstår i midlertidige mellemrum. Det ville derfor også vigtigt, at aktører som myndigheder og især ejere af de grunde, der kan være relevante for midlertidige aktiviteter, tages med i netværkerne fra begyndelsen af processen - også for at gøre netværkets projektforsløb effektivt og handlekraftigt. Et yderligere skridt i udviklingen af netværket kunne være at sætte gang i erfaringsudveksling, f.eks. ved at inddrage erfaringer udefra eller arrangere **forskellige former for workshops**.

Fra begyndelsen skal en 'exit-strategi' være overvejet. Dvs. at man for det første gør det klart for alle, at der er tale om et midlertidigt fænomen (Supertanker er selv opstået under sådanne betingelser), men især at man også gør det klart for grundejere, investorer og myndigheder, hvad de kan få ud af at **'investere' i byens livgivende aktiviteter**. Det skal være muligt at anvende erfaringer fra en given aktivitet som grundlag for en fastlæggelse af den videre brug af et givent område.

Supertanker har vist sig at være i stand til at **bygge bro** mellem de forskellige aktører i Københavns havn og dermed være en katalysator for at skabe mere levende bymiljøer både på kort og på lang sigt. Ved at skabe bedre vilkår for de selvgroede og midlertidige miljøer og ved at bruge disse som afsæt for den videre byudvikling, mener vi i Supertanker at være i stand til at **arbejde med byen** på en både mere festlig og forankret måde, der i selve metoden rummer noget af det liv, som det er så svært at planlægge sig frem til.

Vi i Supertanker foreslår derfor, at man bygger videre på disse midlertidige miljøer samt de øvrige metoder i arbejdet med at gøre "Den Blå Plan" til et vigtigt værktøj i at udvikle havnen til at blive en **levende del** af København.



Maraton Workshop

To gange hen over sommeren inviterede SUPERTANKER studerende fra hele spektret af videregående uddannelsesinstitutioner til at udvikle forslag til livsskabende aktiviteter i havnen. Den første workshop blev afholdt i uge 26 fra 23. til 27. juni med 30 deltagere fordelt på fire grupper. Anden workshop løb af stabelen i uge 35 i dagene fra den 25. til den 29. august og trak ni deltagere ud af sommerdøsen. De blev fordelt på to grupper.

På hver workshop introduceredes på første dag metodeoplæg om tværfagligt samarbejde, med efterfølgende inspirationshavnerundfarter. Grupperne udvalgte herefter et område, de ønskede at udarbejde forslag til. De følgende dages udarbejdelse af forslag blev suppleret dels med indlæg om arkitektoniske vinkler på havnen, dels med sparringsseancer med interessenter fra de respektive lokaliteter.

Hver workshop blev afsluttet med en evaluering af procesresultaterne med deltagelse af repræsentanter for kommunen, Københavns Havn a/s, entreprenørbranchen repræsenteret ved NCC, havnens brugere m.fl.

Involverede:

Jakob Appel, CBS
Simon Brückner, Københavns Kommune
Fredrik Fritzson, CoMa
Henrik Herlau, CBS
Heino Hornbøll, tidl. havnefoged i Nyhavn
Bjarke Ingels, Plot
Svante Lindeburg, 2+1
Lone Johnsen, Arealudviklingsrådet
Henrik Pauls, Skibsbroen
Jan Rentz Pedersen, Søndre Frihavn
Lone Plovstrup, Københavns Kommune
Nikolai Sonne, 2+1 og Københavns Havn a/s
Henrik Valeur, CoMa
Sonja Vendelsø, NCC



Et Flydende projektkontor

Deltagere: Janne Raahauge Madsen (Danmarks Designskole), Morten Thyme Rasmussen (CBS), Else-Rikke Bruun (møbel designer), Anna-Claudia Erichsen (bygeograf), Christine Bandholm (rumdesigner), Louise Natazja Poulsen (KA) og Line Maj Aagreen (KA).

Flydende projektkontor i Københavns Havn – to gode ideer

Vi foreslår, at Københavns Kommune i samarbejde med det private erhvervsliv etablerer et flydende projektkontor. Kontoret skal dels fungere som arbejdsplads med dertil hørende faciliteter, men også som informationsportal for diverse nuværende projekter og kommende planer i Københavns Havn. Desuden skal informationsportalen fremstå som et åbent forum for offentligheden.

Forslaget om et flydende, mobilt projektkontor er altså baseret på to grundideer. For det første skal projektkontoret holde til i et område i havnen som er under udvikling, dels i den konkrete udførelsesfase men eventuelt også i planlægningsfasen. Kontoret skal kunne huse forskellige fagfolk, f.eks. designere, ingeniører og etnografer, som dermed får mulighed for at arbejde sammen. For det andet skal projektkontoret med selve sin tilstedeværelse skabe synlighed, nysgerrighed og gerne debat om nuværende og kommende projekter i havnen. Denne tanke hænger sammen med ideen om projektkontoret som informationsportal. I de kommende afsnit uddybes ovennævnte argumentation for de to ideer kort.



Et abstrakt billede på det flydende projektkontor.



Tværfagligt arbejde i område under udvikling

Den grundlæggende ide i at etablere et projektkontor i et område under udvikling er at bringe forskellige fagfolk i direkte kontakt med området. Vi tror på, at den bedste planlægning opnås i dialog med området og dets beboere og/eller brugere. Her har vi ladet os inspirere af kvarterløftstanken om medindflydelse, borgerinvolvering og lokalt engagement. Desuden er det meningen, at projektkontoret skaber rammerne for et "neutralt" mødested, hvor forskellige faggrupper kan indgå i et tæt samarbejde. Hermed opnås desuden muligheder for gensidig inspiration og udveksling af ideer mm.

Mulighed for synliggørelse af projekter og visioner for livet i havnen

Den anden grundtanke går ud på at et flydende projektkontor ved sin blotte eksistens vil skabe nysgerrighed blandt folk tilknyttet området såvel som blandt tilfældige forbigående. Projektkontoret besidder en ikonværdi og signalerer, at der er liv i havnen. Desuden vil kontoret skabe en kobling mellem land og vand, ligesom der er adgang til kontoret fra både land og vand.



Projektkontorets placering ved Kalvebod Brygge

For at gøre vores ide mere konkret foreslår vi, at projektkontoret som udgangspunkt ligger til ved Kalvebod Brygge. Placeringen er oplagt, idet Den Blå Plan netop foreslår, at der etableres et flydende miljø foran de mange kontorbygninger ved Kalvebod Brygge. I forbindelse med denne proces kan det flydende kontor gøre en forskel som arbejdsplads og informationsportal. Tanken er selvfølgelig at kontoret, når arbejdet er tilendebragt, sejler videre til et nyt område under planlægning/udvikling.

Oprettelsen af projektkontoret: proces og finansiering

Vi forestiller os, at der skal oprettes en mindre arbejdsgruppe bestående af folk fra Københavns Kommune. Arbejdsgruppen skal starte processen op, økonomisk såvel som administrativt. Når projektkontoret er etableret og i funktion skal arbejdsgruppen fortsat referere til en højere instans i kommunen som skal godkende projektkontorets regnskab mm.

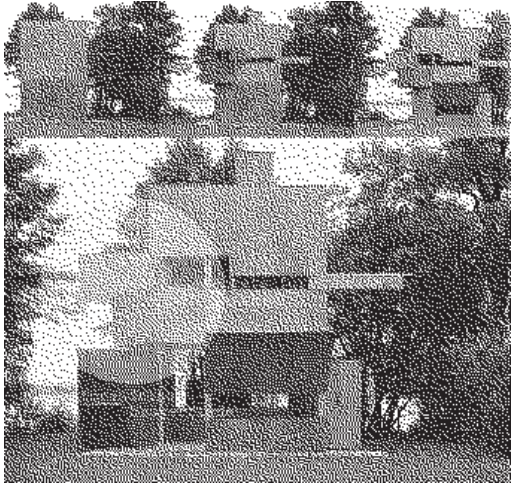
Flere parter skal være med til at finansiere projektkontoret. Det er oplagt, at de parter som ejer områder i havnen - f.eks. Københavns Kommune, Københavns Havn og NCC – bidrager økonomisk til projektet. Ligeledes forstiller vi os, at der skal søges om midler via private fonde, puljer og EU. Det private erhvervsliv skal også inddrages. Erhvervslivet får mulighed for at positionere sig selv og vise et samfundsmæssigt engagement og dermed opnå positiv omtale/branding af deres virksomhed. Endelig forstiller vi os, at projektkontoret kan lejes ud til forskellige formål, når det ikke er i brug som arbejdsplads.

Vision for projektkontoret

Ovenstående tekst har kort introduceret ideen til et mobilt projektkontor i Københavns Havn. Som afsluttende bemærkning vil vi gerne tilføje, at vores grundlæggende vision for projektkontoret er at det skal skabe mere liv i havnen. Projektkontoret bidrager til denne vision ved sin blotte fysiske eksistens ligesom kontoret forhåbentlig vil skubbe til en udvikling af flere flydende miljøer. En anden - og nok så væsentlig pointe – er, at projektkontorets konkrete arbejde skal se og forstå de mange muligheder ude i havneområderne på en anden måde end hidtil, så livet i havnen bliver for de mange og ikke kun for de få.

Urbant Møbel

Deltagere: Sanne L. Damgaard (By og bygning, KA), Stine Silke Allermund (Danmarks Designskole), Rasmus Vind (Designseminariet), June Maestri Ditlevsen (Kunsthistorie, KU), Sara Guldager Clausen (Vilkår og vision, KA), Rolf H. Svendsen (AAA), Morten Aagaard Krogh (Organisationsteori, RUC) og Sarah Brandt Malik (Elisava).



”Et fleksibelt mobilt modulsystem af flydepontoner” i Københavns Havn.

Produkt og koncept

Produktet ”Et fleksibelt mobilt modulsystem af flydepontoner” og vores koncept for brugen af dette hænger overordnet sammen med forskydningen af Københavns Havn til et rekreativt område. For havnen som helhed er forskydningen hverken entydig eller endelig men snarere en transformationsproces, der både sættes og sætter ind med forskellig hastighed og synlighed på de mange steder, der udgør Københavns Havn.

Det produkt vi ønsker at udvikle: ”Et fleksibelt mobilt modulsystem af flydepontoner,” vil kunne udbygges efter behov og i sin fleksibilitet indgå i mange forskellige funktionssammenhænge.

Konceptet for brugen af dette produkt i Københavns havneløb er inspireret af vandets sammenbindende potentiale i en by, der mod vandsiden fremstår som meget fragmenteret. Vi tager udgangspunkt i denne interessante mangfoldighed og lader pontonerne lægge til midlertidigt ved udvalgte steder.

Det stedsspecifikke og det flygtige.

Den aktivitet eller rekreative funktion som pontonerne skal indgå i bestemmes således af de lokale behov eller potentialer, som er knyttet til netop det lille stykke København som pontonen forbinder sig med. Om pontonen skal ligge der evigt, for en dag eller for en sæson er bestemt af områdets forandring eller af de visioner for forandring, som knyttes til det specifikke sted. Årstiderne er imidlertid en faktor, der udover de mange politiske og økonomiske interesser i havnen er central for aktivitetsmulighederne. Som udgangspunkt samles alle pontonerne derfor om vinteren til en stor platform, en intensiveret destination, i den da mindre besøgte havn.

Da dette projekts overordnede ramme er: Havnen som rekreativt område, er de scenarier, vi foreslår og ønsker at viderebearbejde derfor med henblik på enten at tiltrække flere folk til et specifikt sted eller skabe rum for de folk, der netop nu befolker stedet.



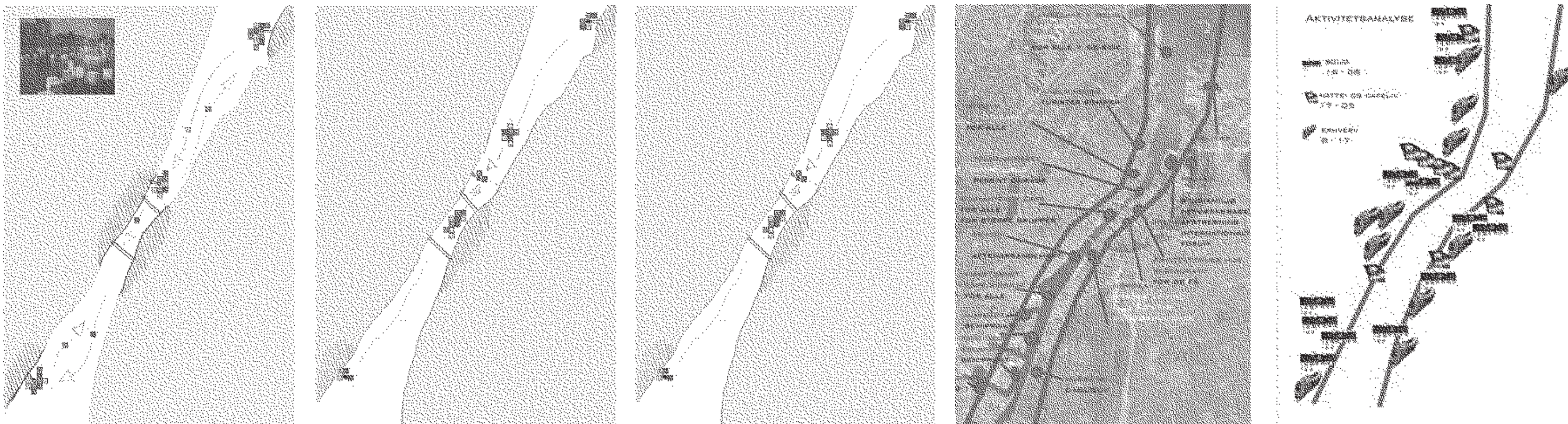
Tekst B (organisering af pontonerne)

Produktet ”Et fleksibelt mobilt modulsystem af flydepontoner” er fleksibelt både i en mobil og skalamæssig forstand. Derfor kan det fungerer mange forskellige steder i havnen som platform for mere eller mindre programsatte aktiviteter. Hvis der i en afgrænset periode skal foregå en event, der kræver en stor platform, kan elementer fra andre pontonsamlinger indhentes midlertidigt.

I vinterhalvåret skabes en intensiv destination ved at samle ”Et fleksibelt mobilt modulsystem af flydepontoner” til en stor platform. Udflugtsmålet kan være et pejlemærke af ild, der giver varme og fokus.

Tekst C (kortlægning og research)

”Et fleksibelt mobilt modulsystem af flydepontoner” er en intervention på et sted. For at undgå at man i fascinationen af et specifikt sted kommer til at kvæle det, er det vigtigt at gennemføre en række analyser. Analyserne skal klarlægge hvad der evt. er behov for, er visioner om eller bare gør sig gældende på det udvalgte sted i den interventionsperiode, som også fastlægges på baggrund af analysen. På den måde opretholdes en følsomhed overfor de mange forskelligartede, steder og muligheder, der allerede er i havnen og med udgangspunkt i dem at tilføre havnen noget helt nyt eller blot synliggøre det eksisterende. En analysemulighed kunne være at kortlægge havnen eller specifikke steder i havnen ud fra forskellige parametre som menneskeflow, mennesketomt, bolig, erhverv, sol, skygge samt inddrage de mange undersøgelser og f.eks. kortlagte visioner, der allerede foreligger.



Tekst D

Vores midlertidige råskitse til en række scenarier som vi i øjeblikket undersøger nærmere er f.eks. en HavePonTon eller PickNickPonTon ved Nokken. En PejlePonTon ved Refshaleøen og en MobilMarkedsPonTon i Inderhavnen.

HavePonTon og PickNickPonTon ved Nokken

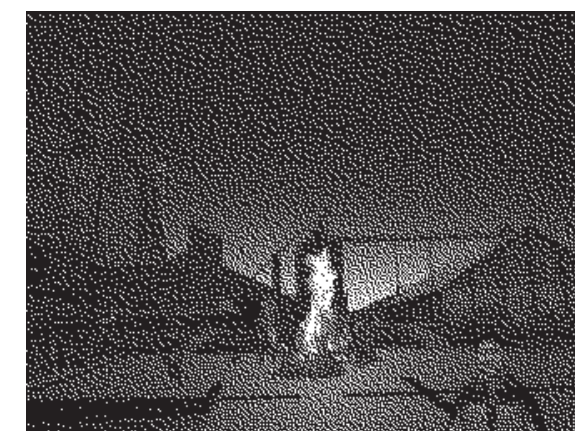
Sker der noget andet, når aktiviteter der traditionelt foregår på land forskydes til vandfladen? Ved Nokken er det muligt at komme helt tæt på vandet, og denne oplevelse skal forstærkes ved at rampen ud til de opstillede HavePonTons eller PickNickPonTons skal være 40 cm under vandoverfalden.....Vi har valgt at opstille HavePonTons for at pege på det selvgroede miljø, som beboerne af Nokken har skabt og udlever. Der er dog også andre brugere af dette område og med PickNickPonTons ønsker vi pege på de flygtige besøg, som andre københavnere aflægger dette sted.

PejlePonTon ved Refshaleøen

Refshaleøen besøges i øjeblikket af de færreste Københavnerne. Områdets øde, uforpligtende træk kunne i vinterhalvåret underbygges ved at skabe en intensiv men simpel destination. Ved at samle alle eksisterende ponton enheder og placere platformen for enden af Refshaleøen, ville der fremkomme en meget stor platform. Denne kunne understøtte et midlertidigt pejlemærke der på symbolsk vis kunne være koncentreret omkring ild. Kunstværket ville i vintermørket fungere som et pejlemærke for folk der kommer både fra vand og fra land.

MobilMarkedsPonTon i inderhavnen

MobilMarkedsPonTon er sammensat af flere pontoner, der som udgangspunkt bevæger sig rundt i havnen på daglig eller ugentlig basis – alt efter succes. Vi forestiller os en blanding af gadekøkken og flydende marked, men omdrejningspunktet er mad og madvare. Pontonerne varierer i størrelse og på den måde tilpasses den enkelte bods behov. Samtidig forestiller vi os to typer boder: De permanente dvs. de der deltager hele sæsonen. De skiftende dvs. Pr-boderne hvor forskellige interessenter indenfor det overordnede koncept kan leje sig ind for en kortere eller længere periode.



Platform - ny brugergrænseflade i Københavns havn

Deltagere: Gustav Szymala (By og land, KA), Mette Pagh (Arkitektur, rum og form, KA), Peter Andreas Heiberg (KA), (KAA), Katrine Kay (Danmarks Designskole), Benedicte Erritzøe (KA), Lisa Ehrenstrasser (Danmarks Designskole), Stephanie Wisting (Musikvidenskab, KU) og Ole Rix (CBS).

- En metafor på havnens udvikling

I det efterfølgende introduceres en ny og aktiv metafor for havnen og vandets rolle i byen, der udspringer af den traditionelle ’fingerplan’. Denne nye metafor illustrerer vores vision for vandets rolle i Københavns fremtidige udvikling og skaber en naturlig overgang fra Fingerplan til Blå Plan. Samtidig med introduktionen af denne nye metafor gives et bud på en konkretisering i forhold til den fremtidige planlægning og udvikling af Københavns Havn. Det er et projekt med fokus på vandet som skaber af liv og aktivitet, hvor mobile platforme befolket med iværksættere bevæger sig rundt i Københavns Havn og skaber liv i samspil med nærmiljøet, der hvor der lægges til.

Fingerplanen I årtier har Københavns trafikplanlægning været baseret på fingerplanen, som har prioriteret den del af vej- og banenettet, der bringer trafikken fra byens ’fingre’ ind til bymidten.

Hvordan virker det? Tommelfingeren er f.eks. Amagerbrogade, de øvrige fingre Vesterbrogade, Åboulevarden, Tagensvej og Østerbrogade, og håndfladen repræsenterer centrum indenfor voldene (Frederiksstad og Christianshavn).

Denne metafor for byens fysiske udformning har med tiden vundet indpas også uden for trafikplanlæggernes univers og den fungerer bl.a. som en praktisk tommelfinger regel for tilflyttere i deres færden rundt i byen. Den er stærk, fordi den er nem at bruge (løft din højre hånd op ad lommen) og fordi den umiddelbart ’passer’ meget godt (læg din hånd på et kort af København).

Blåt blod i årerne Med fingerplanen i baghovedet (og din højre hånd foran dig) er det nemt at forestille sig hvilken rolle havnen og vandet spiller for kongebyen. Vandet er det blå blod der pumper rundt i årerne og bibringer med liv og aktivitet. Denne sproglige metafor åbner op for en øget interesse i hvad der rent faktisk foregår inde i byen som væsen (hvad der foregår inde i din hånd) og indskærper det naturlige samspil mellem livet til lands og til vands i byen. Den sætter kort sagt nye ord på byens puls.

Metaforen åbner samtidig op for nye måder at tænke på sammenhænge med den ydre omverdenen (den øvrige organisme) og mellem de enkelte bydele (fingre og led). Den knytter sig til Københavns Havn historiske rolle som livsnerve for regionen, i kraft af sin placering som center for handel og transport.

Samtidig kunne man overveje om ikke der eksisterer naturlige, om end skjulte, sammenhænge og koblinger i byen, mellem f.eks. vandet i søerne, det åbne havnebassin, kanalerne og voldene, der kunne udforskes. Findes der f.eks. skjulte vandløb under gaderne. Hvad foregår under jorden på vores fødder? Den nye metafor åbner op for forestillingen om den lodrette by, hvor der foregår aktivitet på flere niveauer.

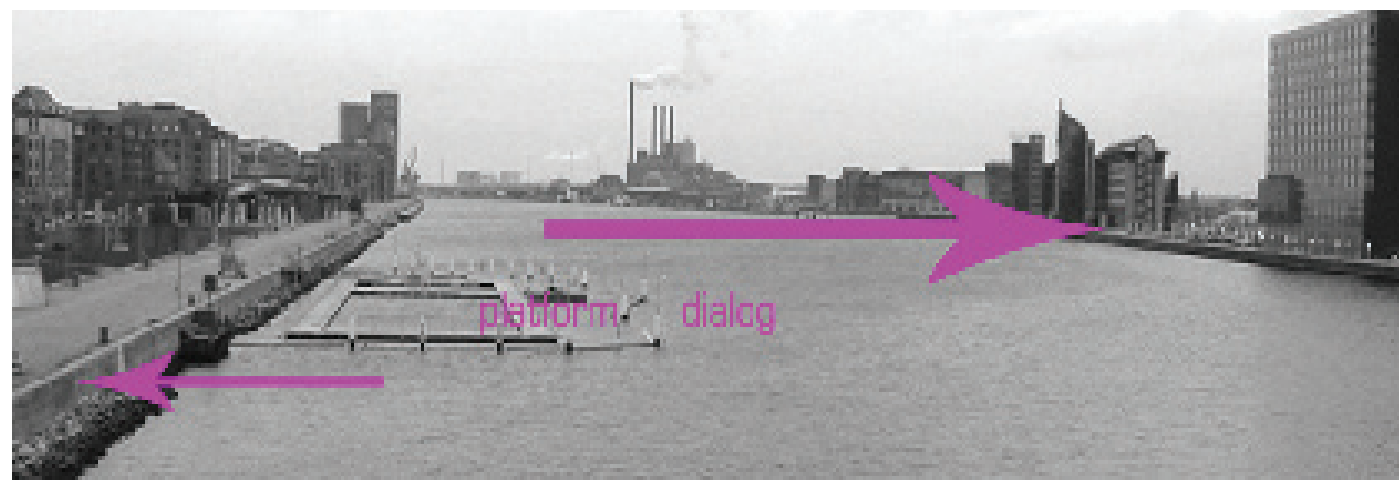
Byens udvikling – Havens udvikling

I de seneste år har der været stort fokus på den fremtidige udvikling af den tidligere erhvervshavn til en levende havn med en varieret byudvikling, hvor der er plads til havnedrift, erhvervsvirksomheder, institutioner, boliger og rekreation.

Det er områder, der har tidligere har været præget af industri og handelsaktiviteter, men som i takt med den øvrige samfundsudvikling i dag ligger øde og forladt hen. Erhvervshavnen er i dag - stort set - samlet ved Nordhavnen og Prøvestenen. Det har skabt muligheder for at udvikle arealer, som ikke længere bruges til havnedrift, men som ofte er centralt og attraktivt beliggende. En tilsvarende byudvikling af gamle havneområder kendes i det øvrige land og i mange storbyer verden over

I den forbindelse finder vi det naturligt at fokusere på de muligheder der ligger i aktivt at inddrage vandsiden. Her trækker vi på det ’blå blod’s evne til at skabe aktivitet og liv. Det bliver således et bud på, hvorledes den nyopdagne metafor kan fungere som et aktiv for planlæggere. >





Statisk placering ved Norda i Inderhavnen



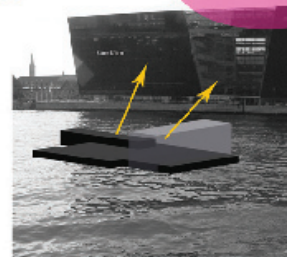
placering vintersæson

forum
planlægning
økonomi
muligheder
samarbejde

mobil placering



placering eksempel sommersæson



platform

forum
planlægning
økonomi
muligheder
samarbejde

potentielle områder



udveksling samarbejde

Fingerplanen I årtier har Københavns trafikplanlægning været baseret på fingerplanen, som har prioriteret den del af vej- og banenettet, der bringer trafikken fra byens 'fingre' ind til bymidten.

Hvordan virker det? Tommelfingeren er f.eks. Amagerbrogade, de øvrige fingre Vesterbrogade, Åboulevarden, Tagensvej og Østerbrogade, og håndfladen repræsenterer centrum indenfor voldene (Frederiksstad og Christianshavn).

Denne metafor for byens fysiske udformning har med tiden vundet indpas også uden for trafikplanlæggernes univers og den fungerer bl.a. som en praktisk tommelfinger regel for tilflyttere i deres færden rundt i byen. Den er stærk, fordi den er nem at bruge (løft din højre hånd op ad lommen) og fordi den umiddelbart 'passer' meget godt (læg din hånd på et kort af København).

Blåt blod i årerne Med fingerplanen i baghovedet (og din højre hånd foran dig) er det nemt at forestille sig hvilken rolle havnen og vandet spiller for kongebyen. Vandet er det blå blod der pumper rundt i årerne og bibringer med liv og aktivitet. Denne sproglige metafor åbner op for en øget interesse i hvad der rent faktisk foregår inde i byen som væsen (hvad der foregår inde i din hånd) og indskærper det naturlige samspil mellem livet til lands og til vands i byen. Den sætter kort sagt nye ord på byens puls.

Metaforen åbner samtidig op for nye måder at tænke på sammenhænge med den ydre omverdenen (den øvrige organisme) og mellem de enkelte bydele (fingre og led). Den knytter sig til Københavns Havn historiske rolle som livsnerve for regionen, i kraft af sin placering som center for handel og transport.

Samtidig kunne man overveje om ikke der eksisterer naturlige, om end skjulte, sammenhænge og koblinger i byen, mellem f.eks. vandet i søerne, det åbne havnebassin, kanalerne og voldene, der kunne udforskes. Findes der f.eks. skjulte vandløb under gaderne. Hvad foregår under jorden på vores fødder? Den nye metafor åbner op for forestillingen om den lodrette by, hvor der foregår aktivitet på flere niveauer.

Den levende havn

Deltagere: Marie Bangsbo Andersen (Byplanlægning, DTU), Henrik Bendz (Bybygning, KA), Nicolai Frederiksen (grafiker), Niels Jarler (Institut for Nordisk filologi, KU), Pia Refshauge (Danmarks Designskole, Anne Schei (Arkitektur, rum og form, KA) Anne Thorning (Danmarks Designskole).

Argumentation

Når DFDS i forlader Kvæsthusbroen i foråret 2004, bryder Inderhavnen med over 800-års kontinuerlig historie som trafik- og erhvervshavn.

Søndagshavnen

Den Blå Plan forsøger at opretholde havnens karakter som aktiv med udlægning af tidligere industri- og erhvervshavnsarealer i den sydlige del af havneløbet til fritidsaktiviteter som kajakroning og sejlsport. Drømmen er et levende og alsidigt havnemiljø. Scenariet er strålende: en søndag formiddag i juni fyldes havneløbet af hundredvis af fritidssejlere på vej ud i Sundet og de nye rekreative områder ved Amager Strand. Men hvad med resten af året? Resten af ugen? Resten af døgnet? En mandag i marts er billedet nok et andet: en tom havn, en havn hvor den maritime fortid er en påstand mere end en levende tradition.

Den levende havn

Skal havnen forblive levende på enhver tid, enhver dag, og (næsten) hele året er det nødvendigt at tænke andre funktioner ind i havnen end fritidssejlads. Funktioner som også gerne skulle støtte resten af byen udvikling til fælles bedste.

Med over 2000 nye boliger i de nye byområder i Havnestaden, Teglværkshavnen og Enghave Brygge samt planer om 1000 husbåde rejser der sig samtidig et trafikalt og parkeringsmæssigt problem for pendlere i de nye områder, som ikke løser sig på sigt, hverken gennem Ringbanen eller City-ringprojektet. Skal den københavnske infrastruktur fungere i fremtiden er der behov for at tænke i nye trafikale løsninger.

De to problemer tænkes sammen i en løsning: Havnen bør i fremtiden fungere som transportvej for de nye havnenære boligområder til og fra arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter. Havnen tilbyder sig som en praktisk og direkte vej til mange af byen faciliteter. For de nye boligområder på kajerne i byens randområder er søsiden også det eneste sted, hvorfra der opleves et sammenhængende forløb af byen. Skal dette potentiale i havnen imidlertid udnyttes er der behov for at tænke i nye forbindelsesled.

Hvor mange af de nye boliger åbner mulighed for at have egen båd i tilknytning til boligen, er der en principiel mangel på anløbssteder, der forhindrer os i tænke havnen ind i større trafikal sammenhæng. Skal havnen udgøre et hele, er der også behov for at tænke i en ny fælles identitet, der rummer plads til de eksisterende miljøer.

Der er behov for at skabe nye, offentligt tilgængelige anløbssteder i Københavns Havn. Marinaen eller lystbådehavnen er, med sin karakter af permanent opbevaringssted for den enkeltes båd, ikke et forbillede, den offentlige parkeringsplads eller cykelstativet er nærmere - et sted beregnet på midlertidig opbevaring i et tidsrum, der kan være af en arbejdsdag, en indkøbstur eller en promenades varighed.

Det er imidlertid ikke ønskværdig for havnen som rekreativt område, at tilføre den elementer, der har parkeringshusets døde ansigt eller parkeringspladsens øde flade. Anløbssteder til midlertidig bådparkering må finde sit udtryk i en æstetisk tilfredsstillende løsning, der føjer sig til de umiddelbare omgivelser på kajen, samtidigt med at stedet funktion og tilknytningen til havet understreges. Livet begge steder bør understøttes.

Anløbsstedet tænkes som en bro mellem vand og land.

Projekter

Projektet koncentrerer sig om 7 steder – fra Refshaleøen i nord til Teglværkshavnen i syd. 7 punkter hvor der kan skabes meningsfulde anlæg til gevinst for havnen som helhed såvel som for de enkelte områder. Der er ved udvælgelsen lagt vægt på forankring i det bagvedliggende land og muligheden for transit til offentlig transport.

De 7 områder er

- 1) Teglværkshavnen (Forstaden)
- 2) Fisketorvet (Indkøbscenteret)
- 3) Christians Brygge (Institutionen)
- 4) Christianshavn/Holmen (Den blandede by)
- 5) Nationalbanken (Det kommercielle centrum)
- 6) Kvæsthusbroen (Kulturcenteret)
- 7) Refshaleøen (Marsmarken)





Forstaden

Teglværkshavnen er med 1000 nye boliger i et net af nygravede kanaler og boligøer et attraktivt område, med store rekreative potentialer. Bydelen grænser op til Teglholmen, hvor bl.a. mange IT-virksomheder har opført domiciler. Adskilt af den stærkt trafikerede Sydhavnsvej er området nabo til det gamle arbejderkvarter Kgs. Enghave der, skønt socialt belastet, rummer store værdier i de rekreative områder i Valbyparken, opfyldningsområdet Tippen, samt i eksisterende små havnemiljøer og kolonihaveforeninger. Kgs. Enghave har længe været en blindtarm i forhold til resten af byen, men bindes ved byggerierne langs havnefronten til byen. Næved ligger også det store naturområde Amager Fælled.

Et anløbssted i Teglværkshavnen fungerer som gæstebud for besøgende i Teglværkshavnområdet, og øger opmærksomheden omkring de værdier der findes i området. I tilknytning til anløbsstedet lægges funktioner der understøtter miljøet og dets historie, som værft for joller, udsalg af fiskeudstyr til fiskende ved Slusen og evt. fiskeudsalg og butikker.

Indkøbscenteret

Fisketorvet er præget af det regionale indkøbscenter Fisketorvet. På halvøen findes allerede et anløbssted, nyanlagt bystrand og etableringen af Pappa Hotel, der har formået at trække folk til den ellers mindre tilgængelige havnefront. Området grænser op til kommende boligbebyggelse på Enghave Brygge og eksisterende erhvervsbebyggelse på Kalvebod Brygge. Ifølge Den Blå Plan etableres her på flydende flåder nye rekreative aktiviteter. På den anden side af baneterrænet findes bydelen Vesterbro, erhvervsområdet Den Hvide Kødbø, og kulturområdet Den Brune Kødbø, der gennem omfattende byfornyelse er tilført store rekreative værdier.

Et anløbssted ved Fisketorvet indeholder et minimum af funktioner, da området allerede indeholder en mængde muligheder. Sejlende benytter anløbsstedet som parkering under indkøb, fritidsaktiviteter eller som platform for videre transport f.eks. via S-stationen Dybbølsbro.

Institutionen

Christians Brygge afgrænses på den ene side af Langebro og på den anden af Det kongelige Bibliotek, omtrent halvdelen af området dækkes af Søren Kierkegaards Plads, der i dag henlægger mennesketom, mens den anden endnu står ubebygget efter et kulsejlet musikhusprojekt i midten af halvfemserne. Området præges af store statslige institutioner som Det kongelige Bibliotek, Rigsarkivet, Statsadministrationen, Nationalmuseet, Tøjhusmuseet og snart Det jødiske Museum. Området indeholder en del erhverv og henter også sit opland fra den anden side af havnen, bydelen Islands Brygge og, i fremtiden, nye bolig- og erhvervsbebyggelser på den gamle artillerigrund.

Et anlæg af anløbssted tænkes foretaget ved udgravninger på landjorden, for ikke at tage af havnens bredde. Anløbsstedet udstyres med en omfattende cykelparkering, benzintank til joller og cafe for at skabe mere liv på kajen.

Den blandede by

Havneområdet nord for Knippelsbro er i dag præget af en række store bygninger, Udenrigsministeriet, Eigtofts Pakhus, Arkitekturcenter Gammel Dok, det såkaldte 'hvide snit' og Den Nordatlantiske Brygge. Imellem bygningerne er skabt en række pladser, som rummer store potentialer, men som ofte står tomme hen. Den bagvedliggende by, rummer et sammensat miljø af bolig og erhverv og et eksisterende havnemiljø fortrinsvis med sejl- og husbåde.

En anløbsbro skal have et minimum af funktioner, da området allerede indeholde mange aktiviteter og et veludbygget nærmiljø. En placering tættere på Holmen bør overvejes.

Det finansielle centrum

Med Nationalbanken og store private bankkomplekser udgør dette område Danmarks finansielle centrum. Området er præget af tæt trafikerede færdselsårer, og lokker sjældent folk til denne del af havnen. Området syd for Holmens Kanal er især præget af erhverv, mens området nord for indeholder et stort boligområde. Strøget og Kgs. Nytorv er i gåafstand.

Med igangværende fornyelse af Christiansborg Slotsplads og dannelse af Promenade i Havnegade kan området bringes tættere på byen. Trafikalt udgør området et knudepunkt.

I forbindelse med anløbsstedet etableres cafe for at styrke området som opholdareal.

Kvæsthusbroen vil i de kommende år undergå en fuldstændig forandring. Når DFDS fraflytter området vil det ændre karakter. I tiden efter er området præget af store kulturbyggerier: Skuespilhuset og Operahuset og Kvæsthusgraven efterlades som et besynderligt farvand mellem Amaliehaven og Kvæsthusbroen - en påmindelse om dens tidligere anvendelse. Amaliegade, Bredgade og St. Kongensgade er især erhvervsområder. Det kgl. Teater, Charlottenborg og Nyhavn er i umiddelbar nærhed. Den brede parklignende avenue Skt. Annæ Plads, kunne ligesom den nærliggende Amaliehave glæde flere end den gør i dag. I forbindelse med skuespilhuset etableres en plads på den egentlige Kvæsthusbro og Operahuset forbindes med området via en gangbro, hvad der også bringer Holmen. I de foreløbige Cityring-planer etableres en metrostation i området. En placering tæt på Kvæsthusbroen ville gøre området også til et trafikalt knudepunkt for omstigning mellem båd og offentlig transport.

De gode forbindelser til centrum gør denne anløbsplads til projektets største. Der etableres cafe, benzintank til joller og evt. butikker

Refshaleøen henlægger efter B&Ws krak som et øde område med enkelte faciliteter som indendørs golfbane, put&take sø. Ifølge Den Blå Plan er området afsat som 'eksisterende eller fremtidig anvendelse til havneformål'. Indtil en fremtidig anvendelsesmuligheder er fundet kunne området tjene som et mulighedsrum, eller et frirum for personligt initiativ i havnen. Områdets størrelse og beliggenhed på en gang tæt og fjernt fra byen gør det anvendeligt til større happenings, modulerende land-art og f.eks. musikfestivaler o.lign. der ellers ville slide for meget på byens indre parker. Refshaleøen har potentiale som en Fælled for det 21. århundredes København.

For at sikre den bedst mulige anvendelse, skal der etableres landgang, cafe og kiosk da området i dag er fattigt på forsyningsmuligheder. En af områdets mange tomme haller anvendes til bådopbevaring i de måneder om året hvor sejlads i havnen ikke kan lade sig gøre. I anløbsstedets umiddelbare nærhed foreslås etableret strand.

Søndre Frihavn

Deltagere: Maria Stender, Antropologi, KU, Lise Karkov, Industriel designer, Lisbeth Engelbrecht, Geografi og Socialvidenskab, Gustaf Lohm, Eksperimenterende bygningskunst, Århus Arkitektskole, Martin Frandsen, Geografi og Socialvidenskab.

Søndre Frihavn – før og nu

Søndre Frihavn ligger i den sydlige ende af Københavns Nordhavn, nord for Kastellet og øst for Indre Østerbro Bydel på den anden side af kystbanen. De tidligere frihavnsaktiviteter er nu rykket mod Nord. I takt med at området er blevet tømt for sine oprindelige havnefunktioner er der åbnet nye muligheder for at omdanne de havnearealerne til et nyt type havnekvartier og en spændende udvidelse af Østerbro mod øst. Københavns Kommune og Københavns Havn m.fl. har besluttet at omdanne frihavnen til integreret og maritimt byområde hvor gamle og moderne bygninger spiller sammen. Målet er at skabe et faceteret og sammensat miljø der kan genskabe byens forbindelse til havet. Den hidtidige udvikling af frihavnen har bestået i kontor- og boligbyggeri. Der er nu 373 små og store virksomheder med i alt 1540 ansatte i området, og boligbyggeriet rummer nu 522 beboere. Samtidig har der været en voldsom vækst i anlægningen af krydstogtskibe ved Langelinie. På trods af den hidtidige udvikling er der et godt stykke vej før målet om et levende bykvarter er opfyldt.

Kold monotoni

Bortset fra den Silo-formede tidligere ØK-bygning, er alle bygningerne ensartede i højde og drøjde. De er skabt til at kigge ud over vandet. Hovedindgang, transporttilgang og parkering er placeret på landsiden, mens vandsiden – kajerne – domineres af rene, ubrudte linier, nøgne flader og et sterilt og monotont udtryk. Som den hollandske arkitekt Adriaan Geuze fra tegnestuen WEST 8 udtrykte det, kan man affyre en maskinpistol uden at ramme nogen. Den eneste synlige aktivitet findes på hjørnet af Amerikakaj og Indiakaj, hvor et par gamle pakhus rummer nogle butikker og showrooms, en enkelt cafe og lokaler, som udlejes til kulturelle aktiviteter, ligesom her ligger enkelte lyst- og husbåde. Bolværket ved Midtermolen og Pakhuskaj ligger blottet hen bortset fra den rustne båd Anne Birthe. Alle bygninger her er nye af dato eller udseende, og de indeholder ikke udadvendt erhverv, men kontorer eller boliger, hvoraf en del er tomme eller tilhører udlandsdanskere, som ofte ikke er der. Det samlede indtryk på disse to af E'ets arme er mangel på liv og aktivitet. Flere beboere har givet udtryk for, at de af samme grund ikke føler sig trygge ved at gå der om aftenen. Efter fyraften er der lukket og slukket.

Søndre Frihavn – hvor er det?

Efter Søndre Frihavn er ophørt med at være frihavn, er der ikke noget, som placerer det på landkortet. Mange aner ikke, hvor Søndre Frihavn befinder sig, heller ikke de som bor eller arbejder der. De arbejder ved Langelinie, på Amerikakaj, bor i Thorgate, på Midtermolen, eller i PFA-husene ved det tidligere ØK-hovedsæde. Der er ikke noget, der samler eller definerer området på samme måde, som det der gør, at alle ved hvor Christianshavn, Holmen eller Islands Brygge begynder og hører op. Søndre Frihavns manglende samlede identitet er paradoksalt fordi molernes fysiske placering faktisk danner et relativt afgrænset byrum, som samler sig om sig selv, ligesom frihavnen i kraft af sin tidligere funktion i mange år har været afgrænset og indhegnet. Amerikakaj, Midtermolen og Pakhuskaj indrammer havnebassinet i en E-form, hvor man ikke kan undgå at få øje på de andre moler, når man kigger ud over vandet.

Frikanten

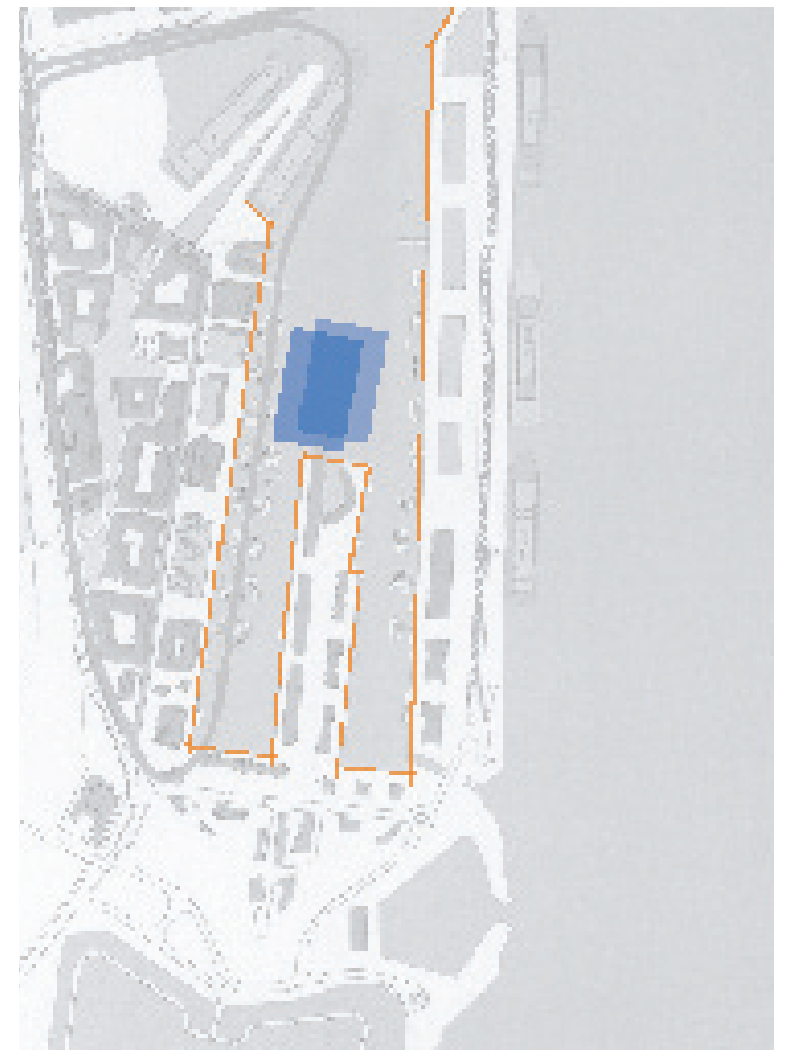
Frikanten er en flydende ø med kurbad og kajakklub. Idéen er at tilføre Frihavnen noget nyt frem for mere af det samme. Frikanten er en rekreativ ø tilpasset stedets fredelige ånd, istedet for en grundfast ø med flere boliger og kontorer. Frikanten forvandler frihavnen fra en øde baggård til en levende baggårdsoase for medarbejdere og beboere i Søndre Frihavn og Indre Østerbro.

En frikant i en firkantet havn

Den kunstige ø Frikanten bygges på en flydende ponton på omkring 100x100 m. Med kun én etage har den en højde på ca 6 m og hindrer derfor ikke havudsigten hverken for kontorbygningerne på Midtermolen eller boligerne på Amerikakaj, Indiakaj og Pakhuskaj. Øens opadvendte overflade skråner som et bakkelandskab, der er højest på midten omkring et hul, der går ned til vandoverfladen. Taget er dækket af græs og buske og giver øen en organisk form, som adskiller sig fra de firkantede bygninger langs bolværket. Samtidig er plænen et lille stykke park midt i havnen, et opholdssted, som er åben for alle både sommer og vinter.

Kurbad og kajakklub

Under taget rummer Frikanten et kurbad med sauna, dampbad, massage, omklædningsrum og et vikingebad, bestående af den afgrænsede åbning til havnebassinet. Man hopper i havnen hvad enten det er juli eller januar, og skynder sig ind til sauna og massage bagefter. Desuden rummer øen både café og kajakklub, der skaber liv og aktivitet i havnen uden at bryde med stedets fredelige stemning. Store vinduer sikrer, at der hele tiden er udsigt til vandspejlet, så oplevelsen af vandet bliver visuel såvel som kropslig, idet havvandets kvaliteter ikke alene vækker skønhed, men samtidig sundhed og velvære.



En billigere, bedre og mere miljøvenlig løsning

Frikanten udformes på en flydende ø, fordi havnen på den vis udnyttes på den mest hensigtsmæssige måde. Støj- og luftforurening ca. to gange dagligt fra færgeterminalen gør området ud for Midtermolen mindre egnet til boliger. I stedet for at fylde flere firkantede kontor og boligbygninger ud på vandspejlet skabes et midtpunkt med rekreative aktiviteter knyttet til naturoplevelsen midt i storbyen. Den flydende ponton hindrer ikke den vandgennemstrømning som er essentiel for vandmiljøet og holder vandkvaliteten på et niveau, hvor man kan bade i det. Samtidig er pontonløsning væsentlig billigere end en grundfast ø, og skulle man ændre planer for havnen, kan Frikanten ganske enkelt bugseres ud af Frihavnen og placeres et andet sted.

For kontormus, finanshajer og australske prinsesser

Frikantens kurbad vil være til glæde for medarbejderne i de mange store og små virksomheder, der omkranser havnebassinet. De velgørende aktiviteter kan danne en herlig ramme om såvel forretningsmøder og konferencer som fyraftens-afslapning og samvær for de ansatte. Desuden vil den centralt beliggende kajakklub og den originale kurbadsoplevelse vække nysgerrighed og interesse også blandt folk, der normalt ikke færdes i Frihavnen. Dermed vil Frikanten tiltrække et bredere publikum af f.eks. beboere fra Indre Østerbro, krydstogtsturiser eller sportsinteresserede københavnere. At der således ikke er lukket og slukket efter fyraften vil samtidig gøre området mere trygt og attraktivt for beboerne, som selvfølgelig også vil nyde godt af såvel kurbadsfaciliteter som café og kajakklub.

Bassinet som baggård

På den ene side er Søndre Frihavn i sin fysiske og infrastrukturelle udformning lukket om sig selv og afskåret fra den øvrige by. På den anden side peger de fleste af de aktiviteter, der foregår i Frihavnen, udad, væk derfra, andetsteds. Det gør Frihavnen til et slags ikke-sted, man opholder sig ikke der for stedets skyld, men for at udrette andre ting andre steder, mens øjnene glider over vandoverfladen og drømmer sig andre steder hen. Der mangler et centrum, som tager udgangspunkt i og benytter *stedet*, som samler de tre moler og skaber aktivitet og identitet uden at være Nyhavn, uden at forstyrre freden, arbejdsroen, naturoplevelsen midt i byen. Et centrum, der med grønne og organiske former kunne bryde den sterile og massive bygningsmasse og være til glæde for beboere og medarbejdere. Et sted der samtidig ville tiltrække f.eks. turister og østerbroere, der normalt ikke kommer i Frihavnen, uden dog at bryde den eksisterende samlende afgrænsning og rekreative ro. Et opholdssted, som kunne forvandle havnens blå ødemærke til en levende maritim baggård.

WEST 8 idéoplæg

Den hollandske tegnestue West 8's idéoplæg til Søndre Frihavnsområdet foreslår et 'havnebykvarter': et blandet erhvervs- og boligområde som baseres på maritime funktioner i form af en ny færgeterminal og en lystbådehavn. Udviklingen af det tidligere Danlink-område mellem Amerikakaj og banelegemet er allerede fastlagt i en lokalplan og byggeriet er igang. DFDS-færgeterminalen er ligeledes under etablering. Derimod eksisterer den kunstige ø i forlængelse af Midtermolen endnu kun på idéplanet. Det samme gælder lystbådpladserne i inderbassinerne.

Planen forslår at den kunstige ø anlægges med tæt-lav kanalhuse efter hollandsk forbillede, med en lystbådedehavn og broforbindelser mellem Amerikakaj, Midtermolen og Pakhuskaj. Støj- og luftforurening fra færgeterminalen kan imidlertid blive et problem for placering af boliger i området. Ligesåvel kan etablering af en kunstig forventes at få negativ indflydelse på vandcirkulationen og dermed vandkvaliteten i havnebassinet.

Husbåde

Forslag til Kommuneplantillæg - Husbåde foreslår, at der placeres enkelte husbåde til beboelse på langs af kajerne (markeret med rødt). Som tilladt volumen foreslås 26 m lange og 5,4 meter høje husbåde langs kajerne. Ved Pakhuskaj (område 12-13) kan under hensyn til støj- og luftforurening fra færgeterminalen placeres publikumsorienterede erhverv. I alt foreslås 38 husbåde langs kajerne. Placering af husbåde skal tage hensyn til sejlads fra lystbåde og gæsteskibe.

Skibsanlæg og havnepromenade

De gule områder på kajerne er eksisterende havnepromenader. De takkede sorte linjer ud for kajerne er arealer foreslået til henlæggelse og anløb for særlige skibe, f.eks. krydstogtskibe og lign. Ved udløbet af havnebassinet ligger det nye færgeleje. (Forslag til kommuneplantillæg - Husbåde)

Kilder: Forslag til Kommuneplantillæg - Husbåde; Københavns Kommune
Den blå plan - debatoplæg; Københavns Kommune
Kvalitetsbyggeri i Københavns Havn; Københavns Kommune m.fl. 2001
Lokalplan 197 med tillæg nr. 1 "Søndre Frihavn" & Lokalplan 347 "Pakhusvej"



Liv i Havnegade

Deltagere: Louise Madsen, Anne Sofie Fogtmann, Carsten Philipsen og Thomas Skov Jensen



I hjertet af København, mellem Knippelsbro og Nyhavn, ligger en offentlig plads glemt. Formen er en bred promenade langs Inderhavnen.

Den nordlige ende af pladsen støder op til Nyhavn, og har i en årrække fungeret som terminalområde for flyvebådene til Sverige. Efter etableringen af Øresundsforbindelsen er denne funktion overflødiggjort, og terminalerne ligger i dag ubenyttet hen.



Den sydlige ende af pladsen har været anvendt til arbejdsområde for metrobyggeriet. I dag er den stort set rømmet, og har efterladt området med en nødudgang til metroen og en fortløbet åben plads.

Midt på pladsen ligger den bevaringsværdige Gammelholm Toldbygning, der til trods for lokalernes potentiale og gode beliggenhed, i dag ikke finder nogen form for anvendelse.





Det aktive område, det rolige område og det offentlige grillområde i midten bidrager hver især med en grund til at opholde sig på pladsen i Havnegade.

De to halvdele af pladsen er hver især tildelt en særlig rolle, som står i kontrast til den andens, og dermed bekræfter og forstærker den andens identitet.

Begge halvdele vedrører hverdagslivet, og fysisk muliggør de såvel indkøb som rekreativt hvilested. Grillområdet forbinder de to rum.

Havnegade-gruppen ønsker med dette projekt at give vores bud på, hvordan Havnegade bør tage sig ud i fremtiden.

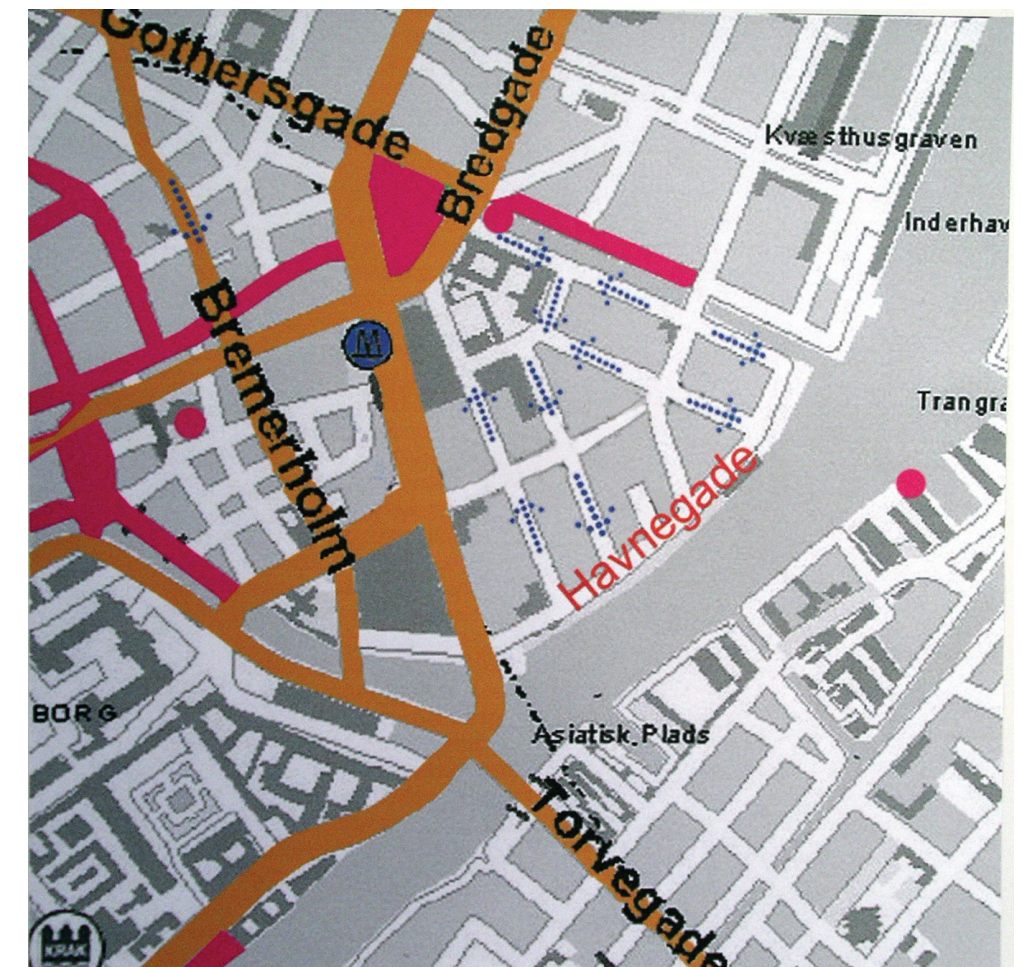
Vi har taget udgangspunkt i:

- Beboernes egne ønsker
- Nærområdets potentialer og mangler

Herigennem er vi kommet frem til et forslag, som bygger på det liv, der opstår i hverdagens møder mellem ro og aktivitet.

Beboernes ønsker til Havnegade:

- Indkøbsmuligheder
- Et rekreativt miljø





SUPERTANKER Port id Workshop

Fra den 2. til 17. august arrangerede Supertanker en tværfaglig workshop for en international gruppe af yngre fagfolk med arbejde indenfor kommunikation og udvikling af byer. Målet for workshoppen var at skabe en pulserende, dynamisk og retningsgivende identitet for Københavns havn. Arbejdshypotesen var, at man kan åbne op for diskussionen om havnens fremtid og herved påvirke investorer, planlæggere, politikere og borgere ved at træde ind i det offentlige rum med en ny identitet for Københavns havn som en levende del af byen. At sætte nye billeder og ord på mulighederne i havnen.

Workshoppen havde to elementer - en online workshop og en onsite workshop. Den internetbaserede online-del af workshoppen fokuserede på at udvikle tre identiteter for Københavns havn. Onsite workshoppen i København den 15., 16. og 17. august fokuserede på at identificere karaktertræk og potentialer for Københavns havn og skabe en strategi for at realisere og kommunikere de tre nye identiteter. Udgangspunktet for denne var bl.a. en paneldebat med aktører.

Deltagerne i Workshoppen kom fra Skandinavien og det var derfor muligt at inddrage erfaringer fra bl.a. Oslo og Stockholm.

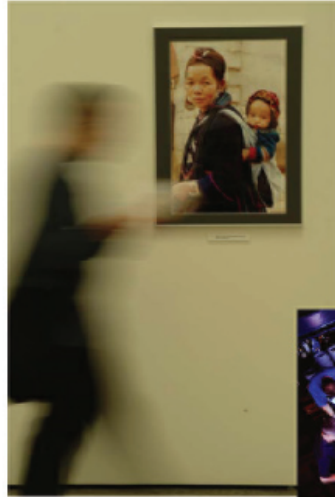
Involverede

Can Seng Ooi (medorganisator), CBS
Martin Bender, Wonderful Copenhagen
Bjarke Ingels, PLOT
Karl Gustav Jensen, Københavns Havn
Morten Kabell, BR for Enhedslisten
Marius Møller, NCC

Harbouring Contrasts

Deltagere: Laura Lacava (CBS), Ola Bettum (INBY), Can Seng Ooi

Harbouring Contrasts



Make the difference

Brand values

- Inclusive - Everyone's harbour
- Diverse - Everything is possible
- Unpretentious - Come as you are
- Unexpected – Be surprised



Everyone's harbour



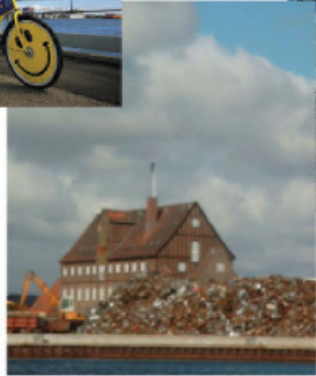
Everyone has a place

Everything is possible



People doing different things & coming together

Come as you are



Unpretentious place



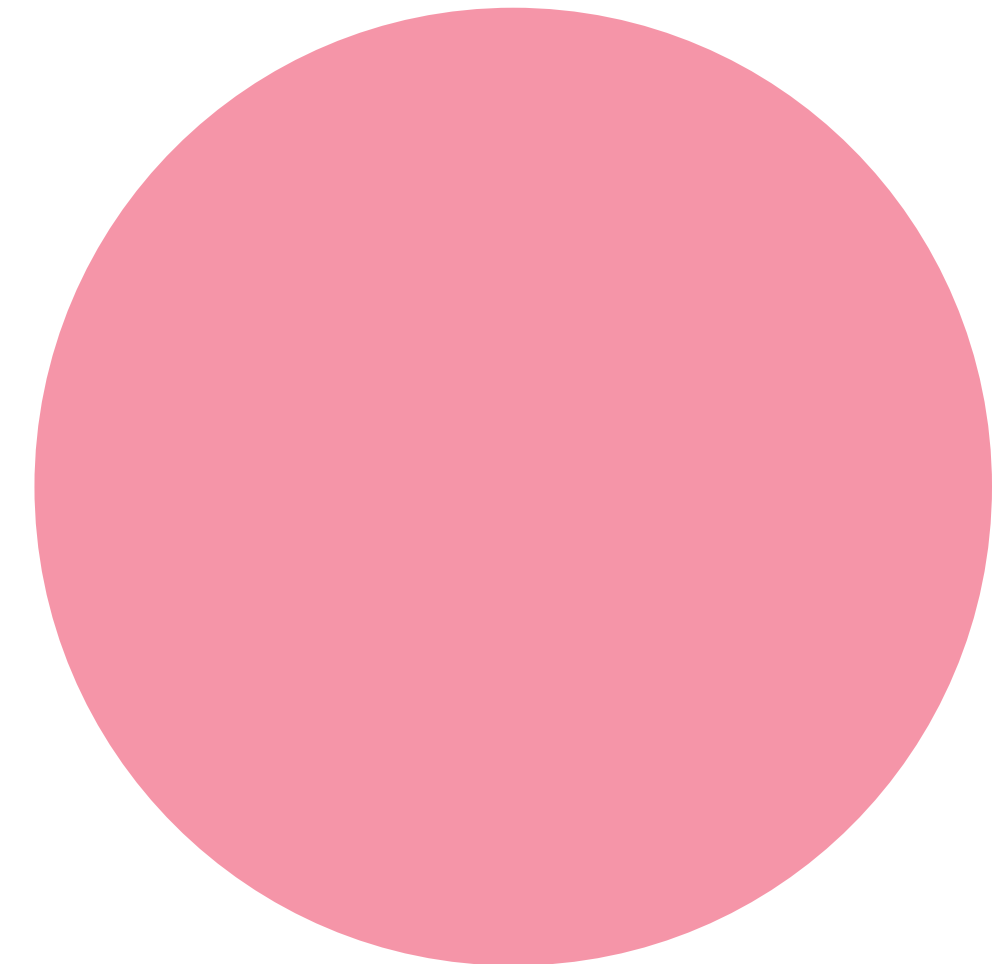
The story

Imagine a place harbouring contrasts. A democratic harbour that embraces diversity architecturally, socially and functionally. There are sights that are inspiring and those that are disturbing. One can find warmth in the harbour during dark winter nights and cool splashes during hot summer days. The harbour is what people make it out to be. These differences should be celebrated because they make the harbour surprising.

Be Surprised!



Different people, different activities



Connecting Copenhagen

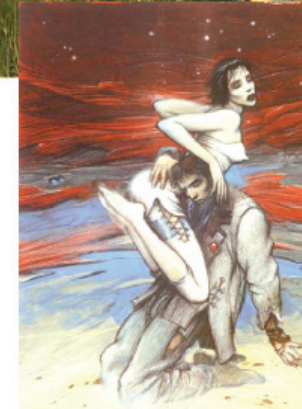
Deltagere: Nicolai Sonne (Kbh. Havn), Tue Rex (Hørsh. Komm.), Birthe Bertelsen (Kbh. Komm.)

Connecting people and activities



A place to meet ... for bold activities or quiet rendez-vous

Connecting dreams and realities



A place to expect the unexpected ...
A place for dreams to come true ...

Connecting creativity, culture and commerce



A juxtaposition of informal entrepreneurs and public and private initiatives

Connecting Copenhagen

Imagine a place of beauty, where the city meets the sea
Imagine a place of possibilities, a place for work and play
Imagine a place of connections ...

The juxtaposed beauty of the city and the sea make the harbour the 'central park' in Copenhagen - a heartbeat of activities and initiatives at water, on water, in water.

The clash of culture, commerce and creativity makes the harbour a playground for exchange of ideas, informal entrepreneurs and private initiatives – a place for dreams to come true ...



On Water

Deltagere: Birgitte Bundesen Svarre, Joachim Harnou, Jens Brandt



Swim, row, sweat in a sauna and walk on a floating promen

Active



A marketplace for ideas – art, business, culture etc.

Create

Brand story

Imagine a blue park – where floating platforms for various purposes form a constantly changing life nerve through the harbor. Like the ancient Xerxes who build bridges out of ships - the platforms will form a floating promenade stretching from the windy window to Øresund over the intimate inner harbor and further south.

It is a park where everybody in Copenhagen have a chance to relax and enjoy being close to the water. Platforms are temporary to ensure that new ideas and initiatives always has priority. Platforms could be workshops, cafes, houseboats, floating gardens, places to swim etc. - all of it mobile and playful. A world on water giving the rest of the city maximum closeness to water and sea.

Open



A world on water for everybody in Copenhagen

Enjoy



Relax, shop, eat and meet people - all on floating platforms

Live



Temporary and floating theatres, shops, housing, market, restaurants etc.



Idétank

Idétanken har været en åben mulighed til alle for at komme med deres ideer og projekter til havnens udvikling. Enhver har kunnet møde op på Supertanker med et projekt, som de gerne ville have eksponeret på havneudstillingen. Ligeledes har det været muligt at indsende projekter som elektronisk dokument. Alle projekter, der har haft en egnet karakter er blevet udstillet på Supertankers havneudstilling i september og oktober måned. Øvrige projekter er blevet eksponeret på Supertankers hjemmeside. Alle Idétankens projekter indsendes som forslag til "Den Blå Plan".



Badstue

Projekt ide indleveret af: Thor Salling og Erik Skibsted Hey tlf. 40 11 89 40

Ude i Charlottenlund ligger der et søbad, der er ganske overrendt om sommeren ligesom havnebadet på BRYGGEN. I modsætning til, hvad man skulle tro, er der om vinteren, en ligeså stor søgning til det at vinterbade.

Faktisk er der 8 års ventetid på, at blive optaget som vinterbader i Charlottenlund, og lur mig om ikke det samme gælder for Helgoland.

Det, er dermed de bademuligheder, som københavnernes har; 2 udendørs vinterbade og sauna anstalter til 3-400.000 mennesker. - Det vil vi meget gerne gøre noget ved. Og vi har faktisk tænkt over tingene;

På Danmarks Designskole læser Thor Salling, som er en del af LUFTKASTELLET.

Ved en semester opgave opbyggede Thor et "BADSTUE koncept", i den gamle tørdok på Holmen ved det forhenværende Thorsen, det vil sige den nuværende Operabyggeplads.

Et mødested for områdets beboere, og hvem der ellers ønsker at melde sig ind, og hvor medlemmerne med udsigt til Amalienborg, kunne hoppe nøgne i havnen, sidde i specielle kar med urter, få rensset huden og efterfølgende sidde inde i saunaen og fortælle røverhistorier.

Et knaldgodt projekt, da det er en vaskeægte miljøbryder

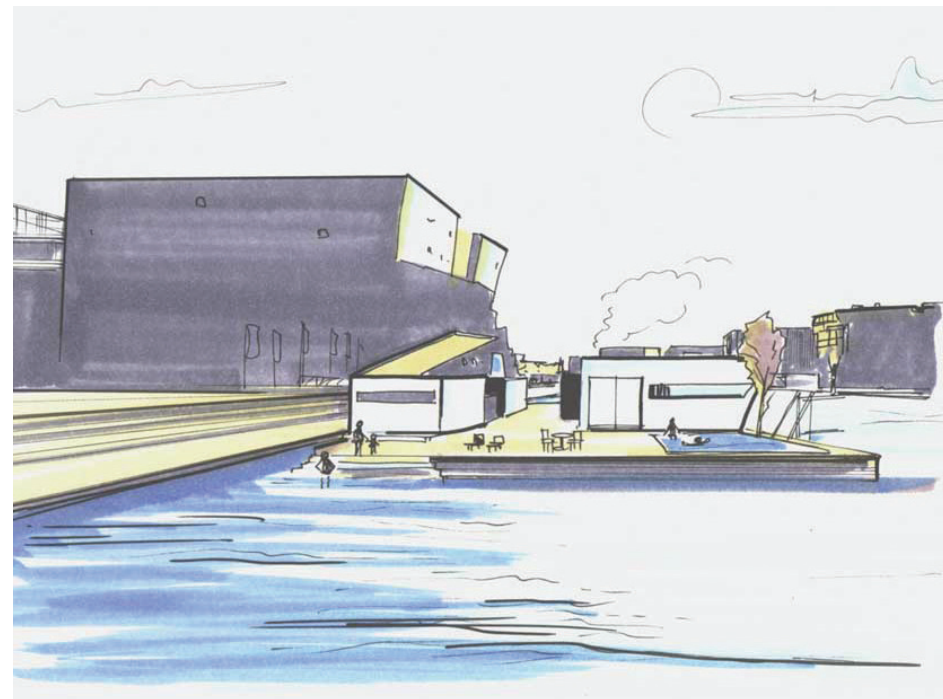
På Luftkastellet, leger vi med tanken om at placere 25 af den slags "Badstuer" rundt om i København, som alle er konstrueret med særpræg, således at de har karakter af et vartegn, for byen København.

Vi forestiller os også, at man i planlægningen af de 25 badstuer, kunne tage udgangspunkt i ideen fra Verdensudstillingen, hvor hvert enkelt land i f.eks. EU kunne indgå i udformning af den enkelte badstue.

Måske endda også de lande, der fornyeligt er optaget som medlemmer, eller evt. beboere i København, som har relation til det pågældende land.

Men vi forestiller os også, og nok så vigtigt, at det skal være et projekt, der udføres af forskellige mennesker med kompetencen i orden, men som ikke nødvendigvis har papir på den endnu.

Her tænker vi først og fremmest på, at forslagene med fordel kan løses i fællesskab med elever på f.eks. Danmarks Designskole og Arkitektskolen. Eller 25 % af projektet kunne løses med private mindre tegnestuer, 25 % med entreprenører som SKANSKA / NCC og de sidste 25 % af indvandrere og Storm P personer. Projektet ville i den grad bære præg af, tværfaglighed og nærdemokrati. Det er det, vi her i aften savner eksempler på; nemlig at det etablerede, det vil sige kommunen og de store entreprenører, arbejder sammen med mere uformelle kræfter til fremme af fælles bedste.



Living links-Urban Concept

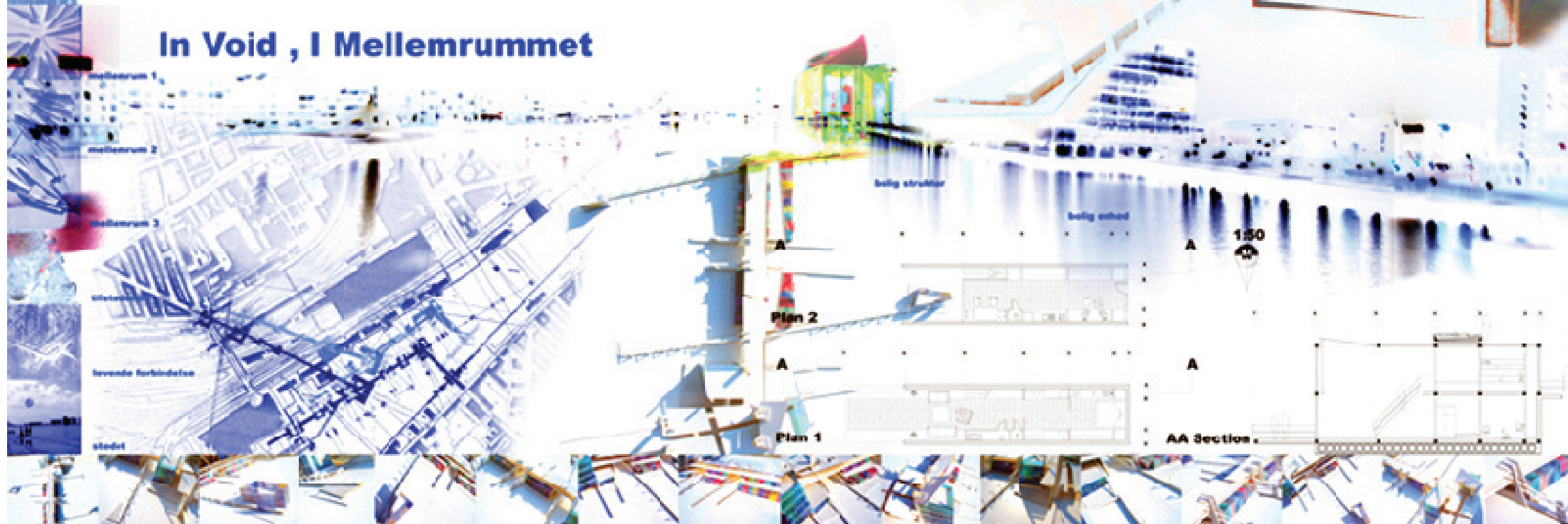
The bridge as link, the link as a space. The connection of an urban fabric over a void has been by definition a bridge. These connection points are vital to a cities infrastructure as the void they transverse is also the life-thread of a cities existence. The bridge negotiates movement from one urban context to another, but in its form separates and creates sheltered space. Long have we seen the bridge as a refuge from elements, as a symbol of shelter, and as a practical platform for urban continuation. The bridge encompasses the functions as a transportation device, but also as a city unto itself. The walled medieval city required that every available space be used, be it for merchant or mechanical reasons the bridge was often a more sanitary location and frequented by a majority of the population due to its conflux nature in the urban fabric. This is true today. The proximity of the bridge in its context makes it approachable in most cases from multiple angles and uses. The aquatic and the land traffic meet at 90 degrees forming a relationship in space that requires stratified movement along varying axis. As a cantilevered path the bridge places emphasis on structure, this most often defines a bridge's character and carves out habitable voids. The aim of the project is encapsulate these ideals on a waterfront in need of transgression. The bridge will facilitate movement from Vesterbro to Islands Bryrger, while redefining the harbor's boundaries and zoning reflecting the historical precedents of Christianshavn and providing multiple functions from housing to entertainment to offices.

The concept for this project is creating a permanent link.

The selling of the housing units and the offices pays back the expenses of building the bridge.

In a city such as Copenhagen with a redeveloping harbor area and new urban contexts being constructed on either side the important role of the link is easily explicable.

In Void , I Mellemrummet



Houseboat Cabriolet

Projektforslag indleveret af: Birgitte Katborg Laursen (arkitekt), Dave O`Byrne (designer), Lukas Ostberg (IT konsulent)

HOUSEBOAT CABRIOLET

A living, breathing organism...

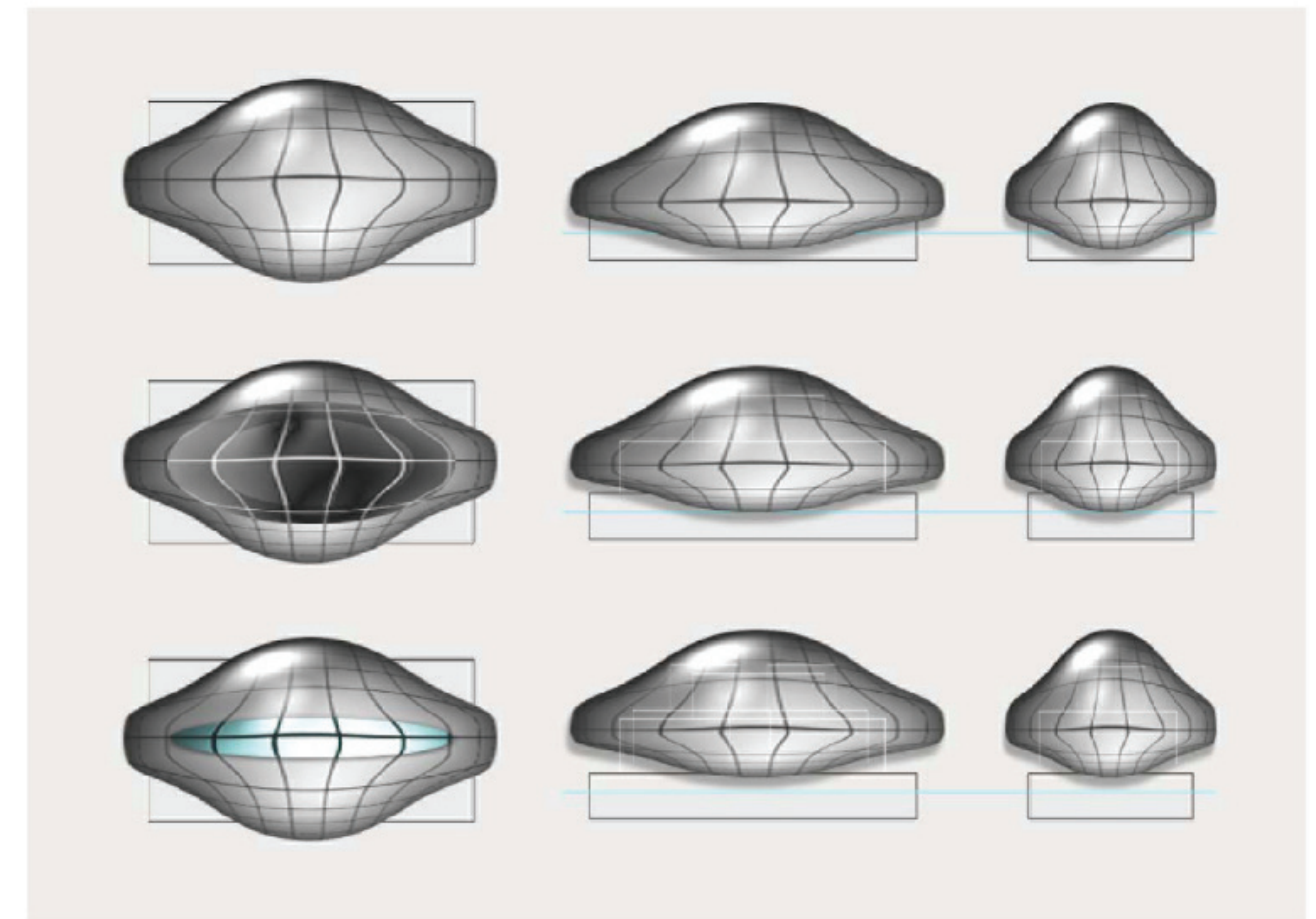
The outer and inner spaces are **delicately** interwoven through the use of a lightweight roof membrane that would incorporate thermo glass, lightweight metals and fabrics, which acts as a protective skin, a photovoltaic collector, and a series of multiple display screens.

The **permeable** membrane of the organism acts as an **interface** between light and water, filtering and **dispersing** natural light, capturing **reflections** off the surface of the water, and holding them in space to be **enjoyed**, while simultaneously ensuring a more **translucent** connection to the sea and sky.



- is a self-sufficient **aquatic** residence that can adapt to extreme climatic diversity, through intelligent application of its inner and outer protective **membranes**. This ability to adapt to different marine environments broadens the possible range of **geographical** location.

We are developing an interactive, self-sufficient, **sustainable** organism which will enhance the quality of life of its occupants through application and implementation of **revolutionary** technologies, combined with human experience derived from hundreds of years of living on the water's surface.



On the inner canopy structure, sequences of video, text and images of varying dimensions are projected at different times of the day, providing **relevant** information and entertainment to the occupants.

The rolling, floor-to-ceiling **sunshields** operate under the same principle as the sails of a ship, but instead of **harnessing** the power of the wind, they act as a barrier for excess sunlight during the summer months, and become a protective envelope at night, and during the winter...

Biology of an intelligent life form...

Photovoltaic power generation system – The outer membrane consists of a series of integrated solar thermal collection units, which function to transform light energy into a usable and storable domestic energy form. A section of the membrane will function as one large solar collector, used to generate electrical power, which in turn, is stored in fuel cells for various domestic uses. The Photovoltaic system will be large enough to generate the highest possible energy needs during the shortest day of the year, at given latitude. The advantage is that it enables the vessel to be completely independent of traditional energy sources. The solar membrane will also serve as a radiant and thermal barrier, eliminating the need for an additional, conventional roof structure.

Solar water heating system – The solar membrane is also used to generate warm water for use in underfloor heating, for bathing and washing. In winter, the solar heating system is supplemented by an oven for heating of water for various uses. Because of the reduction of otherwise necessary power generation and saving of fossil fuels, utilization of a solar water heater combined with solar energy generation has significant environmental benefits.



Heat Retention – Thermo glass is used for most surfaces on the superstructure, which allows sunlight and heat to pass through from the outside, while dramatically reducing corresponding heat loss. An efficient heat retention means that less heat needs to be generated, which, in turn, means that less resources are used for initial heat generation.

Cabriolet – The centre of the spherical membrane consists of a series of sections that can be retracted automatically to merge the inner and outer spaces, integrating the outside environment with the inner spaces. The opening can be adjusted to enhance airflow, allowing sunlight, sea air and other sensory benefits to permeate the interior of the vessel.

Natural Ventilation system – the superstructure is designed to utilize a series of components which promote a constant natural air flow, thereby reducing humidity, condensation and dead air. With openings at both ends, coupled with the central structural opening, the membrane itself acts as a circulatory valve in the promotion of airflow.

A utopia for the senses, the surrounding maritime climate has an unending wealth of experiences to offer, such as diffusion, reflection and refraction of light, scent, motion and sound.



Low-maintenance – The superstructure will be constructed using materials that require very little maintenance such as concrete, aluminium or stainless steel, and hardwearing coatings and paint, which can withstand the relatively tough maritime climate and elements.

Natural and organic materials – the components and curved surfaces of the inner areas will consist of natural materials such as timber for flooring, paneling and furnishings, and fabrics for division of spaces.

Integration with the surrounding aquatic environment

The translucency of the structure would transform at dusk when the skin would become a glowing surface during the evening and night. The inter-space that emerges between the inner walls and the lightweight tensile skin transforms into an invisible and intangible protective layer, separating the internal volumes from the elements outside. The materials and spaces mediate between degrees of interior and exterior in a fluid and continuous manner. As these spaces pass through one another, their interiors and exteriors intermingle, blending the streams of the aquatic landscape beyond.



"the wireless houseboat" - submission to website 'havn.kunstfond.dk' organised by Statens Kunstfond, 2003.

Experience of perpetual motion

The occupant finds themselves in an ever-shifting environment, influenced by natural forces. The bioclimatic structure is permeated by the surrounding environment through the influx of light, wind, scent, sound and temperature, ensuring a perpetual morphing of the occupant's perception of, and relation to, the aquatic environment.

The superstructure interprets the streams and flows of air and sea currents, giving the occupant the experience of fluid and uninterrupted movement of light and water.



Inherent technologies - The invisible space

A range of intelligent appliances are integrated into the vessel's superstructure, and interconnected by a 54 Megabit secure wireless network, enabling broadband web access in every area and space, through one central web server. The user is always online, both inside and outside the vessel.

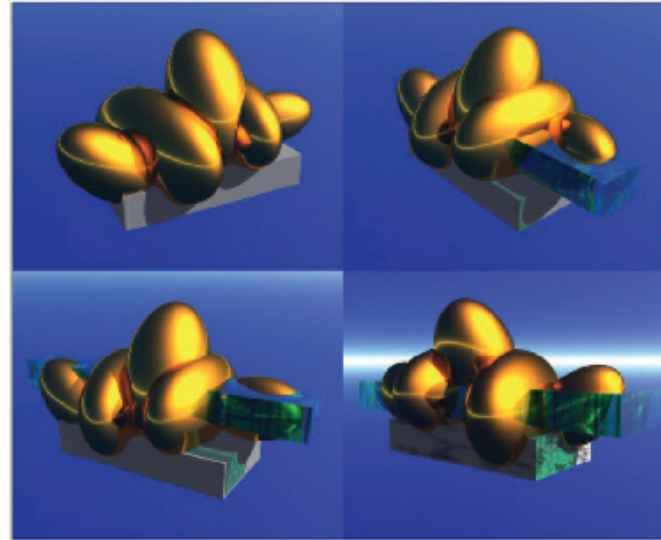
The secure server can be accessed and controlled remotely by the user from anywhere they establish an internet connection, by using their PDA, laptop, mobile phone or in-car computer to send commands to the online network, to carry out various functions in their absence. They can set the vessel's environment controls to turn on the lights after dark and turn up the heat a half hour before they arrive, so the vessel is warm and bright by the time they get there.



The server is loaded with all the necessary software required to control and communicate with all of the relevant wireless appliances and devices, such as smart fridge, environment-control system, security system, lighting, and systems for monitoring output and resources.

Applications and Uses

Given the multifunctional characteristics of the vessel, it can be used privately as a main or secondary residence, summerhouse or guest accommodation. Alternatively, it could house a small business, incubation centre, office space, corporate entertainment, conference facility or training centre. Cultural applications could include museum, art or sculpture gallery, theatre, artist's studio, design or craft shop. It could also function as a hotel, hostel, restaurant, café, bar or music venue.

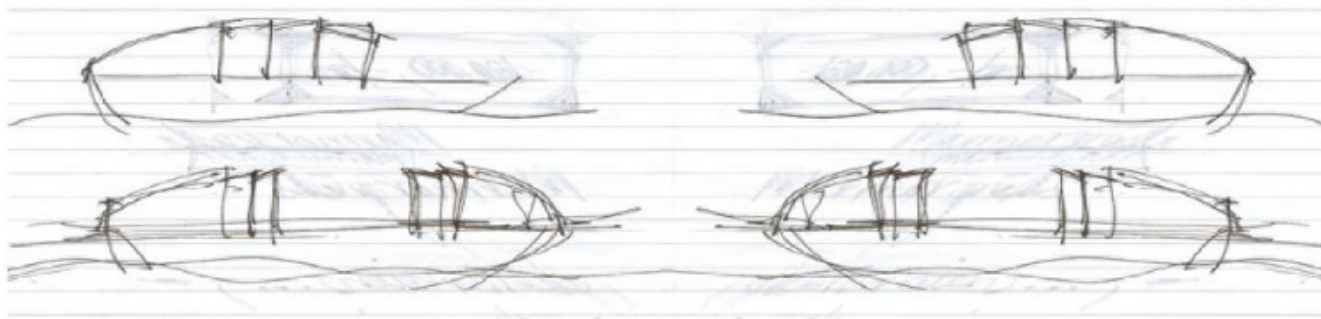


Development Timeframe

Summer 2003	Research, material study, concept development, legal and technical requirements.
Autumn 2003	Study Model (1:20), project financing and establishment of infrastructure.
Winter 2003/4	Production program, sourcing of suppliers of materials and labour.
Spring 2004	Prototype production phase, practical application of materials and technologies.
Summer 2004	Sales and marketing phase, branding, identity, positioning.
Summer 2004	Production of customer orders.

Economical Considerations

The concept development phase including material research and application study, and production of the study model has been **estimated** at taking between four to six months, at a cost of Kr.100.000,-



Development of the finished prototype has been **assessed** at costing between Kr.3-4 million, with subsequent production models costing considerably less, once the supply chain is established, and necessary research and development stages have been completed. Details of annual **maintenance** and running costs can be supplied upon request.



The optimal environment to negate stress and allow your spirit to breathe.



Birgitte Katborg Laursen
Dave O'Byrne
Lukas Östberg

Arkitekt MAA
Designer
IT-Konsulent

Mobil: 28 18 57 71
Mobil: 24 94 73 45
Mobil: 29 49 95 91

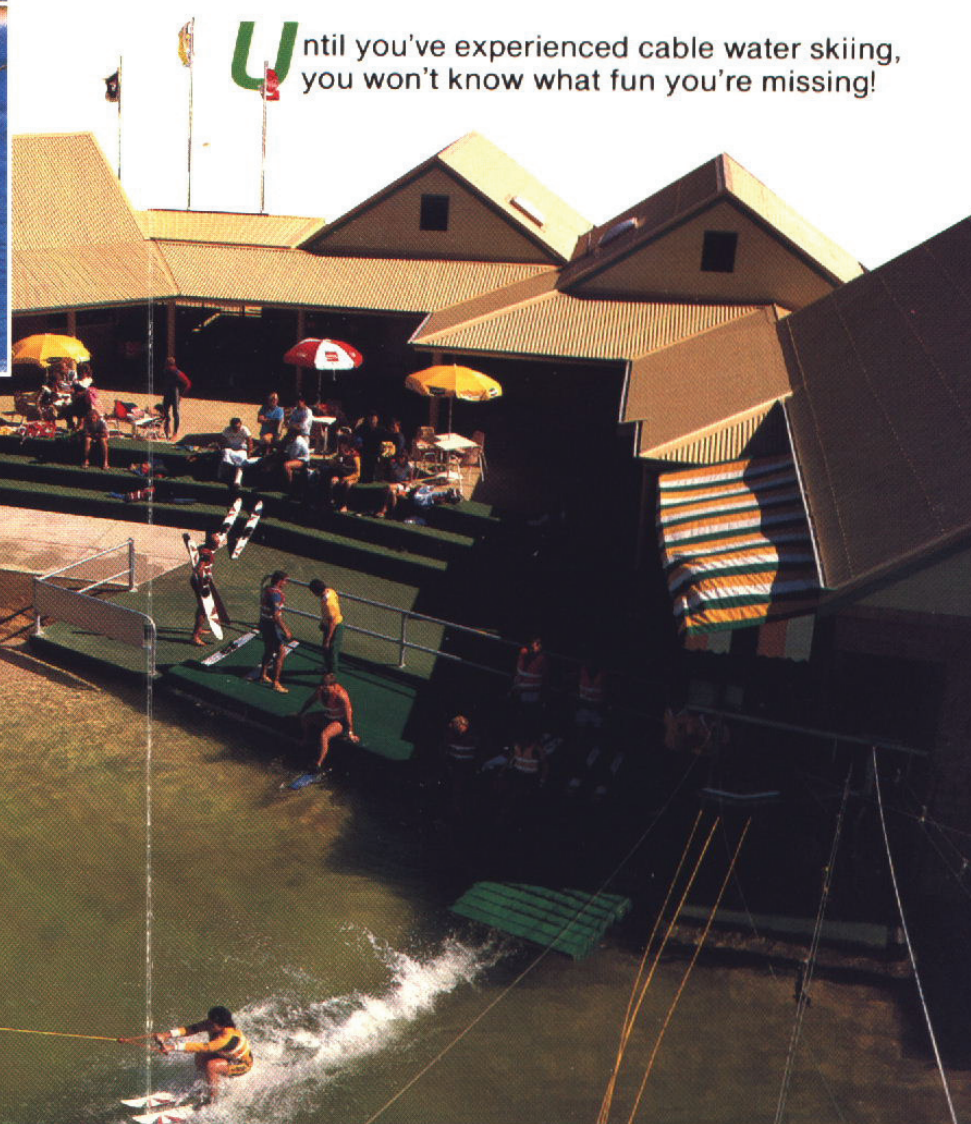
©Copyright Sept 2003 CPH - All rights reserved

Vandskibane

You don't need to know one end of a ski from the other — we'll be happy to show you. Cable skiing is easy to master with our experienced instructors to guide and help you. In the park's secluded training area, you'll be shown exactly how it's done and started on special skis within the training course. Training is free on entry to the park, for as long as it takes you to learn.

The challenges of the main cable areas are only limited by your ability. From single or trick skis to the kneeboard jump and the barefooting sessions there are thrills aplenty to be had. You can also sample the superb, competition standard, slalom course.

Until you've experienced cable water skiing, you won't know what fun you're missing!



Whitewater

Projektet indleveret af: Jakob Færch: jakob.færch@mail.dk, mobil: 28694774, tlf: 38882469 og Morten Bertelsen: bertelsen@peakteam.dk, mobil: 51806082, tlf: 32972503

Copenhagen Whitewater Adventure Park

Kort projektbeskrivelse:

Projektet kan realiseres på mange lokationer men har en konkret udviklingsmulighed i Kbh. Kommune.

I forbindelse med den pågående udvidelse af Prøvestenen (nord for Amager Strandpark) arbejder idégruppen på etableringen af *Copenhagen Whitewater Adventure Park*. Ny Prøvestenen vil blive et offentligt grønt rum, præget af flere rekreative faciliteter, der integreres i landskabet som det maritime miljø. Hovedattraktionen er etableringen af en kunstig white water kanal, mens andre kulturelle hybrider som klatre-/udspringstårn, mtb-stier, søsætning af havkajakker, friluftsscene og grønne fristeder tænkes ind i planerne.

Whitewater kanalen og de andre faciliteter vil tilføre København et flerfold af friluftsrelaterede aktiviteter, der kan dyrkes af børn, unge og gamle i forskellige organisationsformer (e.g. i foreningsregi, kommercielt og privat). Det forventes at parken vil blive et fremtidigt varetegn for København, ligesom den vil få international bevågenhed da der vil blive afholdt EM, VM, OL og World Cup på white water kanalen. Herudover foreligger muligheden for eksempelvis koncerter og skuespil i det fri.

Idégruppen vedlægger en større projektbeskrivelse i pdf-fil.

Økonomi:

Etablering 30-50 mio. kroner (samme størrelsesorden som en svømmehal).

Drift 5-7 mio. årligt (brugerbetaling og kommunal støtte)

Tidsplan:

Efterår 2003: Tilvejebringelse af resterende midler til forundersøgelse (150.000,-)

Forår 2004: Gennemførelse af forundersøgelse

Sommer 2004: Publicering af forundersøgelse

2005: Finansiering og beslutningstagning

2006 - 07: Etablering

2007: Idriftsættelse

Ideens levetid:

Permanent facilitet

Hvor er vi nu ?

Forundersøgelse:

Projektet er inde i en større forberedende fase, hvor flere universitets projektet har arbejdet med problemstillinger omkring projektet; bl.a. brugerundersøgelse, driftsøkonomi. Vi har søgt flere fonde og offentlige myndigheder om støtte. Har skaffet politisk kontakt, med bl.a. Kbh. Kommunes kulturborgmester og Kulturministeren.

Idégruppen er støttet af Lokale og Anlægsfonden med 150.000,- til gennemførelse af en forundersøgelse, der skal indeholde studierejse til white water stadions i Europa, arkitekttegninger og byggeskitser. Forundersøgelsen er budgetteret til 300.000,- hvorfor idégruppen mangler at rejse endnu 150.000,-.

Udvidelsen af Prøvestenen:

Udviklingsselskabet for Prøvestenen (ejet af Kbh. Kommune og Kbh. Havn) er i gang med udvidelsen af Prøvestenen. Opfyldningen med byggerest og overskudsjord forventes at foregå til 2006. Der er derfor tid til at lade projektplanerne indgå i den praktiske udvikling af området.

Ideer til spørgsmål i Åben Havn Workshop:

Hvordan bør *Copenhagen Whitewater Adventure Park* udformes? Hvilke aktiviteter og faciliteter skal der være?

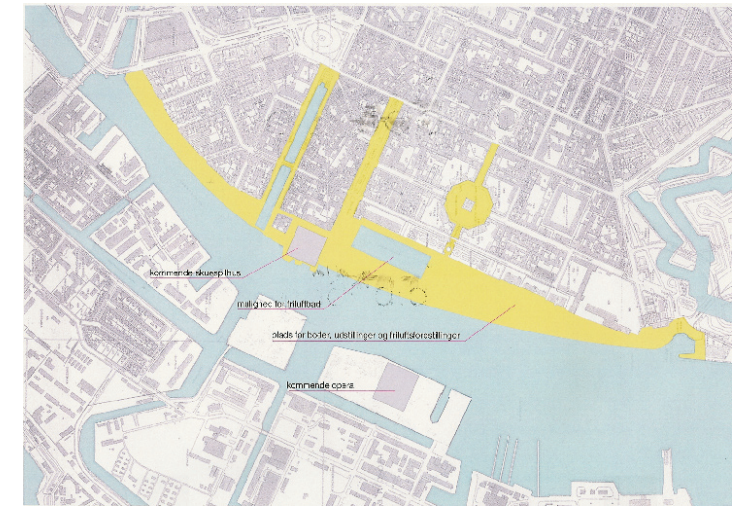
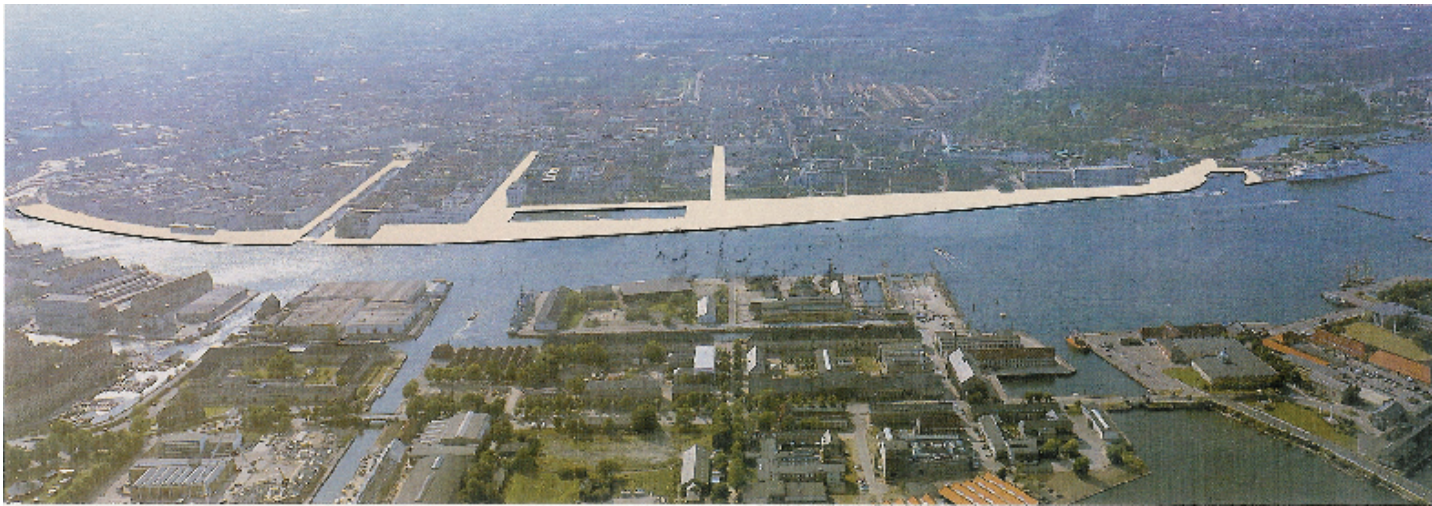
Hvordan kan en sådan park i byen/kulturfacilitet finansieres?

Kan white water kanalen drives i en kommunal model (som svømmehallerne)?



Liv på havnen

Projekt indleveret af Poul Holst



HAVNEPROMENADE.

Formål:

Det overordnede formål med forslaget er, at anvise en ide til et rekreativt havne- område for Københavns gamle bydel.

Et område som:

- giver en sammenhængende promenade fra Gammel Strand til Kastellet og Langelinie.
- giver plads for ophold, for at nyde frokost, at træffe mennesker o.s.v.
- giver plads for boder, kiosker og udstillinger.
- giver plads for friluftsfeststillinger.
- evt. giver plads for friluftsbad (Kvæsthusssøen).

Der lægges vægt på, at området er til ophold, promenade og rekreative formål, og at det frit kan benyttes som parker og lignende steder.

Forslaget er inspireret af den måde man har udnyttet tilsvarende muligheder for at skabe kreative havneområder i spanske byer som f. eks Sitges og Barcelona. Den væsentligste ide er, at byen ikke bare stopper med en række huse langs vandet, men at byens naturlige akser mod vandet munder ud i et rekreativt område.

Netop denne ide er det muligt at realisere for Københavns gamle by, og forslaget må gerne læses med den skjulte dagsorden, at undgå fremtidigt kedeligt højt byggeri som det er set andre steder.

Vi har allerede i de senere år set en stigning i Københavns udendørsliv. I takt med klimaforandringerne er der næppe tvivl om, at vi vil få højere temperaturer, hvilket yderligere vil forøge de udendørs aktiviteter, og her vil et område som det foreslåede blive skattet af såvel københavnere som turister.

Som det fremgår af forslaget hænger havneområdet naturligt sammen med bykernen via de 3 hovedakser : Nyhavn, Skt. Annæ Plads og Amalienborg, og der er mulighed for at udforme arealet, således at man betoner akse mellem Marmorkirken/Amalienborg og det kommende operahus.

Forslaget er kun angivet som grundplan. Der er ikke udarbejdet detail- og visualiseringsplaner. Det forestiller jeg mig, at man kunne udskrive som en konkurrence.

Dog vedlægges nogle fotos, som antyder noget af det miljø, jeg kunne forestille mig, bortset fra at palmerne naturligvis må udskiftes med træer til vort klima.

Med venlig hilsen Poul Holst



HavneKunstFart

Projekt indleveret af Jan Friis Jensen, Tlf.: 26 22 99 74, e-mail: jfj@adm.ku.dk



Profil

HavneKunstFarten er et flydende galleri der udnytter de nyeste computergrafiske teknikker, for at opnå større interaktion imellem kunstneren og aftageren af kunst. Fra en fast kajplads sejler HavneKunstFarten ud til de steder i havnen hvor der er mennesker, fra kulturarrangementer på Islands Brygge til firmajubilæer. Ved at lægge til kaj de steder i havnen hvor folk er, mindskes afstanden til kunstens verden. HavneKunstFarten står for, at kunst skal op på væggene - ikke på piedestaler.

Pressemeddelelse

HavneKunstFarten åbner d. 1. maj 2004 på XXX gade.

Forestil dig en verden, hvor en person går ind i en ombygget havnerundfart, peger på et kunstværk og siger; »Jeg vil gerne have det der.« Den venlige kaptajn og galleriejer svarer; »Så gerne. Du var heldig! Det er 10ende og sidste gang, dette værk reproduceres. Hvilken farve og størrelse vil du havde det i?«

HavneKunstFarten er en sådan verden. Galleriets ejer og tilknyttede kunstnere vil meget gerne samarbejde med køberne af kunst. I HavneKunstFarten er vi af den overbevisning, at det er sundt for alle at indgå i en kunstnerisk proces - terapi for sjælen kalder nogen det.

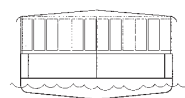
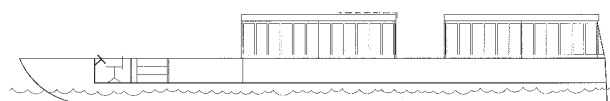
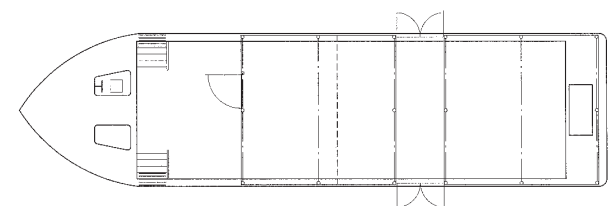
HavneKunstFarten udnytter computeralderens store tekniske fremskridt, og bringer køberen af kunst i direkte kontakt med det kunstneriske udtryk. Galleriejerne og kunstnerne fravristes en magt, som køberen af kunstværket tildeles - kundens smag er sat på dagsordenen!

Et kritisk spørgsmål rejser sig: Skal kunstneren ikke have noget på hjertet, besidde en særlig indsigt, for at produktet kan klassificeres som kunst? Noget kunstneren vil fremvise, og som der ikke skal ændres på? Jo, det er rigtigt, men kunstneren skal ikke være enerådig. Kunstneren skal være en vigtig brik i processen, men brugeren af kunsten skal også tildeles sin plads. Især galleriejerne er i dag bindeledet imellem kunstner og brugeren af kunst. Denne eksklusivitet tilsidesætter HavneKunstFarten.

Computeralderen har skabt mulighed for større og mere direkte interaktion imellem kunstnere og brugerne af kunsten, men den har også ændret de økonomiske vilkår for kunsten. Original kunst reproduceret i 10 unikke eksemplarer, og sælges for imellem 3.000,- og 4.000,- per m². Til denne pris kan selv de studerende være med. Forbedret teknik har gjort højteknologiske prints relativt billigt – men udtrykket ser ikke billigt ud.

Forudsætning

For at HavneKunstFarten kan blive en realitet, forudsættes ekstern etablerings støtte. HavneKunstFarten vil efter sin etablering fungere som selvstændig overskudsgivende forretning.



Havnekunstfart
45 m² overdækket udstillingsareal.
1:50

Broer. Havnetrafik

Kabinebåd og Broer indsendt af David Strey Jørgensen/Innovatoriet
Havnetrafik indsendt af Peter Bogason

Kabinebåd

1 eller flere kabiner, som denne her med plads til 16 personer og 4 cykler, bliver trukket stille hen over havnen. Kabinerne er vandtætte og flyder på vandet. De bliver trukket langs et kabel, der ligger på bunden af havnen, således at skibe mv. kan passere. På midten mødes de af 1 eller flere kabiner. På hver sin side af havnen, går man i land ligesom, når man står på ski. Kabinerne er ikke betjent ligesom elevatorer eller metron. De sejler stille og roligt over vandet medens skibe etc. passerer rundt om. Kabinerne kan sættes op over alt langs havnen, alt efter økonomi og behov.

www.innovatoriet.dk

Broer

For at åbne op for havnen på Christianshavn er mit forslag at vi laver en bro fra Christiansbro til Applebys Plads, således at det er muligt at gå langs vandet fra Christianshavn til Islands brygge.

Dette skal kombineres med en trappe, der går fra Knippelsbro og ned til havnefronten ved Nordea

Trappe på Knippelsbro

En trappe fra Knippelsbro og ned på Applebys plads, så man kan gå den vej langs havnen.



Trafik i Københavns Havn - under vandet

Peter Bogason

København har store trafikale problemer på tværs af havnen. Der er trafikproblemer ved en ønsket udbygning på Refshaleøen, og i Københavns øvrige havneområder. Nu kommer Københavns Lufthavn desuden med ideer om en stor containercentral, som kan skabe trafikpres langs Amager Strandvej. Den nye opera bliver snart færdig - uden god tilkørselsvej. Og den hænger ikke sammen med det nye skuespilshus.

Det er farligt med »snuetagsløsninger« - men lad os nu prøve alligevel: Byg en 4-sporet vej i en tunnel under vandet igennem Københavns Havn fra slusen i Sydhavnen til Nordhavnen i nord, og lav parkeringsområder under jorden eller under vandet i tilknytning til til- og frakørsler langs med havnen, så et stort antal biler kan parkeres der.

Denne helt nye trafikåre kan lede nord/sydgående trafik uden om Københavns kerneområder. Den kan desuden lede en stor del trafikken på tværs af havnen fra/til Amager uden om de to gamle broer og uden om hhv. Islands Brygge og Kalvebod Brygge.

Det sker ved, at der laves til- og frakørsler en række steder - nedenstående er blot grove forslag, som naturligvis skal detaljeplanlægges, især for trafik på tværs af havnen. På den vestlige side er det Nordhavnen, Toldboden, Kvæsthusbroen (det nye skuespilshus), Christiansborg, Kalvebod Brygge, Fisketorvet og et par steder mere i sydhavnen. På østsiden er oplagte steder Refshaleøen, Holmen (operaen), Christianshavns Torv, Islands Brygge, og derefter 2-3 steder i Sydhavnen. Ved alle frakørsler etableres parkeringsanlæg, hvis de ikke er der i forvejen.

Trafikken nord-syd og øst-vest vil lettes, og Københavns centrum vil blive aflastet. Operaen bliver let tilgængelig. Refshaleøen kan bebygges uden trafikgener for de gamle broer. Sydhavnen kan udbygges med god tilgængelighed.

Teknisk set bygges anlægges nedgravet og under vandet, således at der syd for Langelinie bliver 2 meter vand tilbage, evt med en sejlrende på 3 meter. Så er den indre havn »intakt« for øjet, for svømmere, for husbåde og for lystbåde, og Langelinie er stadig klar til at modtage krydstogtskibe.

Tilslutningen i syd til motorvejssystemet over Amager skulle næppe volde problemer. Tilslutningen i nord er sikkert mere diskutabel - skal den slutte ved Nordhavnen, og hvorledes afvikles trafikken så ind over Østerbro? Men der er jo allerede veje, så det er vel et spørgsmål om at få disse veje tilpasset. Der skal sikkert også graves ned, men disse detaljer vil jeg overlade til vejplanlæggerne.

Ingen løsning er uden problemer, og nogle vil sikkert indvende, at biltrafikken lettes for meget, og at den kollektive trafik taber. Men der kan jo køre busser overalt i det nye vejssystem. Og hvis København skal udbygges mere, skal trafikproblemerne på langs og tværs af havnen løses. Hvad enten man piber eller synger, vil der være pres for mere trafik, hvis København skal udbygges til den internationale standard, som politikerne åbenbart ønsker. Så man må tage fat på at løse problemerne i stedet for at stikke hovedet i busken.

Dette indlæg skal ikke ses som en fiks og færdig løsning, men som et oplæg til debat om at løse Københavns trafikproblemer. Tidshorisonten er vel op imod 10 år.

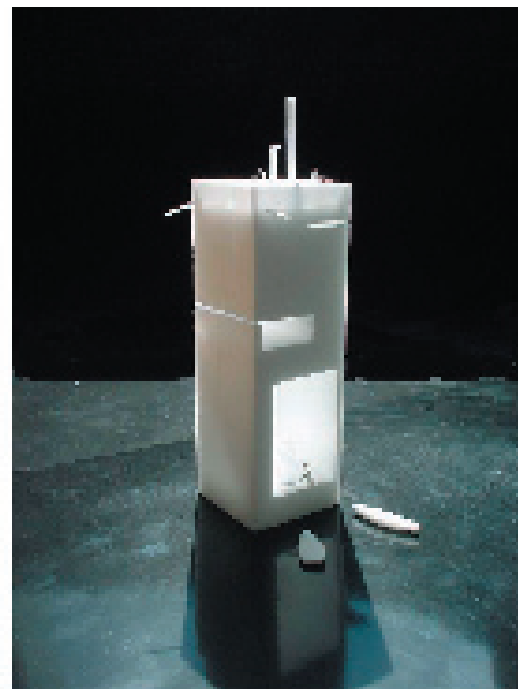
Flydende sauna

Idé/projektudvikling: Lisbeth Urfe, Arkitekt Yrjo Rossi. Grafik: Kaare Falbe Design

Flydende sauna i Københavns havn

Flydende sauna - kort sagt

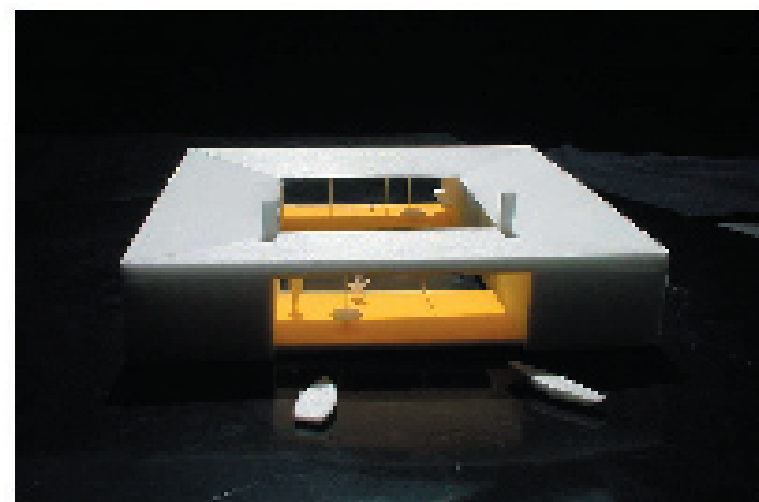
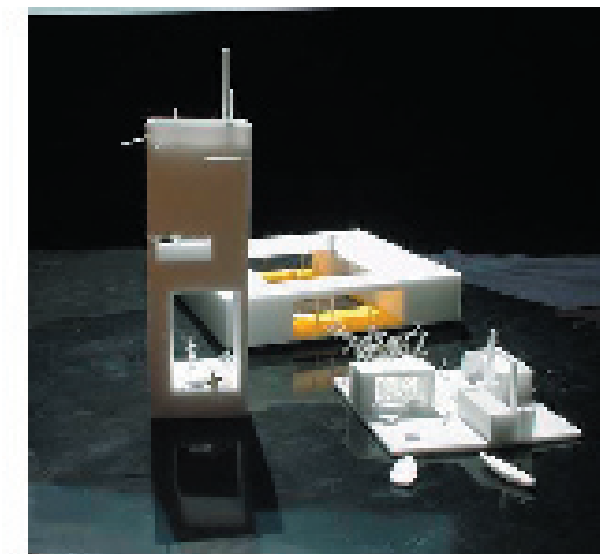
Vi vil bygge en flydende sauna - en sauna, som placeres direkte på vandet, og som er transportabel. Saunasen skal være en rigtig sauna; det vil sige en sauna, som med få og enkle midler - ild, sten og vand - er en afslappet og livsbekræftende oplevelse for alle mennesker. Saunasen skal være en rekreativ base midt i byen direkte forbundet med vandet. Ideen med den flydende sauna er at op hæve adskillelsen mellem land og vand og i stedet udforme et sted, som befinder sig midt i mellem. Et sted, hvor man kan være i nærkontakt med vandet, også uden at have en båd. Stemningen i saunasen skal være afslappet og behagelig - ingen hype. Saunasen skal være et rummeligt sted, hvor man kommer - alene eller sammen med andre - for at slappe af efter en hård dag, for at kvikke sine livsårer op på en kold vinterdag, for at nyde livet en lun sommeraften eller som optakt til en tur i byen fredag eller lørdag aften - kort sagt et sted hvor man kommer for at hvi det nærl Saunasen skal have de traditionelle kvaliteter, som er saunasens sjæl - ro og enkelhed - men den skal udformes i et moderne og enkelt form og, som passer til by- og havne rummet.



Sauna - en mental rejse i tre tempi

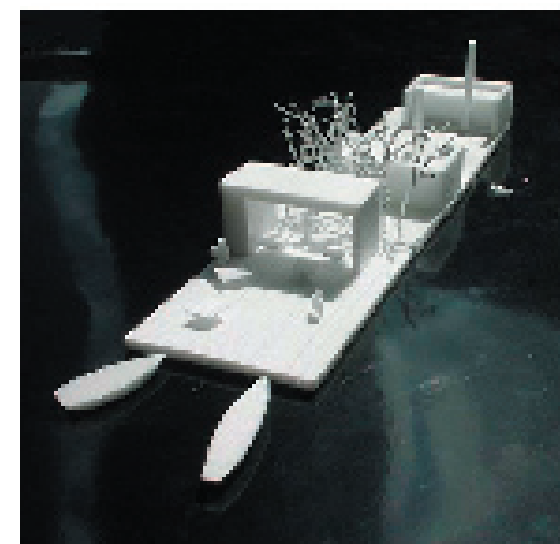
At gå i sauna er både en mental og en fysisk rejse gennem forskellige typer af rum. Rejsens stationer er fastlagt på forhånd, fordi en tur i sauna er også et ritual, som har sin egen indre logik. Denne rejse afspejler sig i saunasens opbygning og rumfordeling, som består af tre forskellige funktioner eller parter.

Funktionerne fordeles i bygningen efter rækkefølgen af deres anvendelse: Før, under og efter saunasen. I den flydende sauna begynder rejsen allerede, idet man forlader landjorden og træder den flydende sauna over den lille landgangbro. Det første parti, man møder, er indgangspartiet. Det består af en (forplads)/forhal og en lille café. Her køber man sin billet og måske et bier, og her får man udleveret sit siddestole og sin badeklæbe. I caféen kan man sidde og drikke sig et glas øl, mens man venter på sine venner eller bare tage en stille stund, inden man går ind i saunasen. Fra for?? caféen er der udsigt ud til byen, så der er visuel kontakt mellem saunasen og omgivelserne.



Saunasens hemmelighed: Kontraster

Hemmeligheden bag en vellykket sauna er kontraster, og jo flere dimensioner man kan kontrastere, desto bedre mere tilfredstillende opleves saunasen. Den oplagte kontrast er modsætningen mellem den varme sauna og det kolde vand, men andre vigtige kontraster er modsætningen mellem at være inde (ndens) og ude (ndens), mellem lys og mørke, mellem vand og land, mellem det indadvendte/private og det udadvendte/offentlige og endelig mellem adskillelse og forening af de to køn. Alle disse kontraster kan man spille på og udnytte, når man bygger en sauna. I mange sauser, særlig i byen, så man af praktiske årsager afstå fra en eller flere af disse dimensioner men med den flydende sauna, som giver mulighed for at bevæge sig udendørs ikke mindst at bade i havnen, har man dem alle til rådighed, så man kan skabe en rigtig sauna.

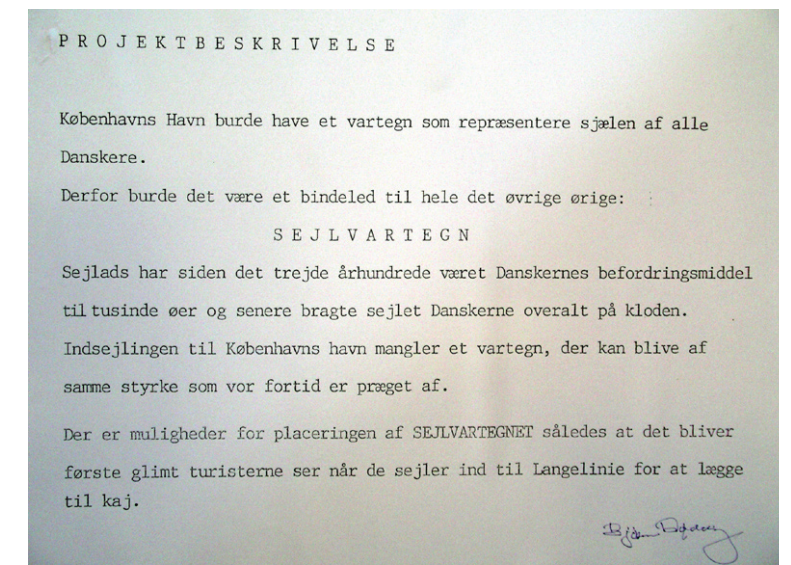
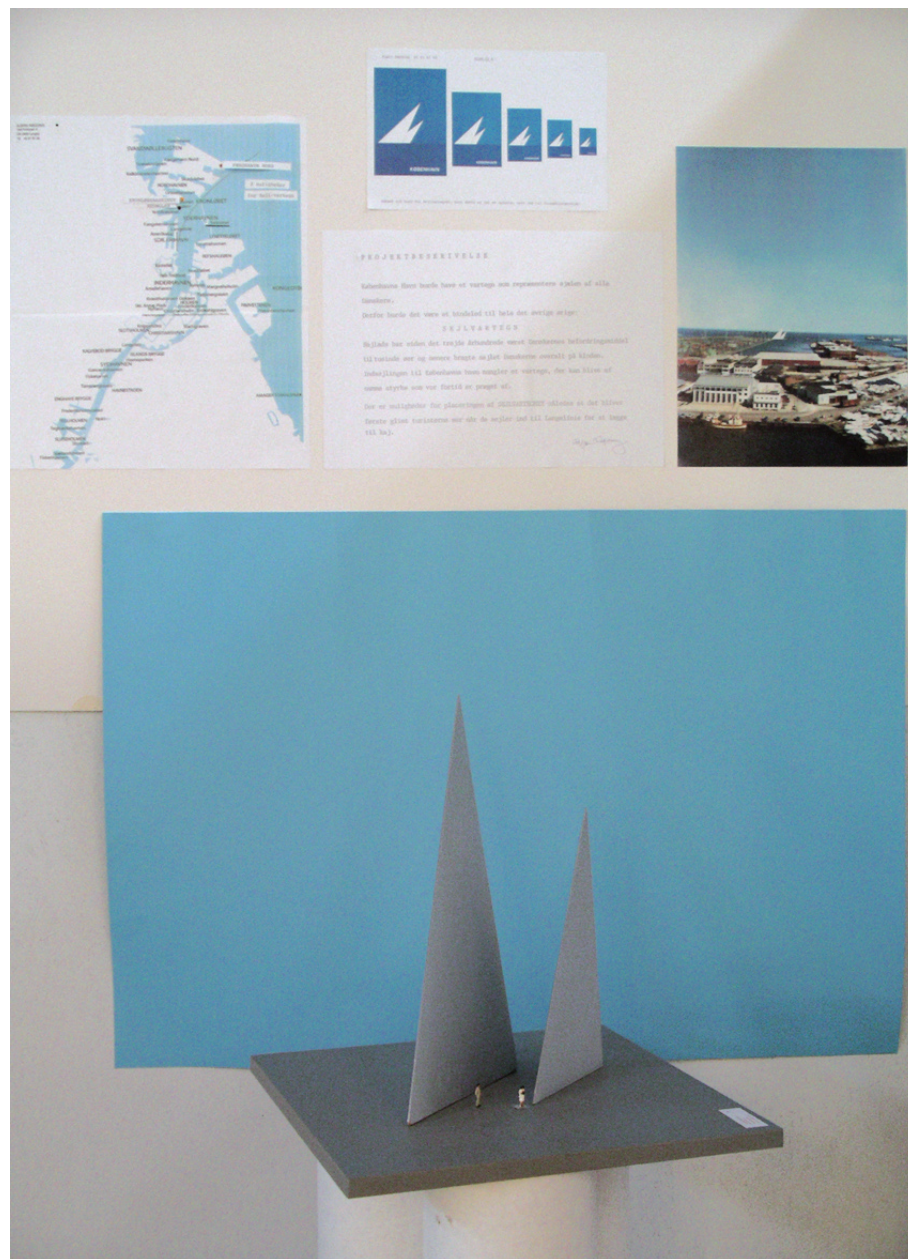


Fra indgangen fortsætter man til selve badepartiet, som indeholder omklædningsrum, baderum, toilet og selvfølgelig selve saunasen. Der bygges en badeskærm til hvert køn, så mænd og kvinder bader og går i sauna hver for sig. Fra hver af badeskærmene har man direkte adgang til vandet, så man kan tage en svømmetur, når man trænger til en svalende dukkert.

Efter saunasens bevæger man sig ind i bygningens tredje parti, hvor man kan hvile sig og få noget at styrke sig på efter anstrengelserne. Her mødes de to køn igen efter adskillelsen i saunasen. Denne afdeling består af en udendørs terrasse og/eller en indendørs opholdsstue med hvilebænk og her er udsigt ud over vandet. I tilknytning til opholdsstuen er der en lille café, hvor man kan få noget at drikke. Man kan også købe sandwiches ogøl, som man kan nyde over åben ilden i den åbne pej, mens man snakker med sine venner eller bare sidder og slapper af.

Sejlvartegn

Idé/projekt indleveret af: Bjørn Rødding, Ved Fortunen 4 2800 Lyngby - tlf. 45 87 67 00



PROJEKTBESKRIVELSE

Københavns Havn burde have et vartegn som repræsentere sjælen af alle Danskere.
Derfor burde det være et bindeled til hele det øvrige ørige:

SEJLVARTEGN

Sejlads har siden det tredje århundrede været Danskernes befordringsmiddel til tusinde øer og senere bragte sejlet Danskerne overalt på kloden. Indsejlingen til Københavns havn mangler et vartegn, der kan blive af samme styrke som vor fortid er præget af.

Der er muligheder for placeringen af SEJLVARTEGNET således at det bliver første glimt turisterne ser når de sejler ind til Langelinie for at lægge til kaj.

Bjørn Rødding



Film på bro, Kuppeltelt og Vindstol

Idé/projekt indleveret af: Anders Hagedorn Christiansen tlf: 21 62 85 41



Kuppelteltet

Ideen er at skabe et mobilt telt med et anderledes formudtryk, som kan benyttes i forbindelse med de nye badebassiner i Københavns havn.

Teltenes funktion kunne være at skabe liv på havnefronten. De kunne bruges til caféer, kurbade små biografer og meget mere. Medarbejderne til de mange firmaer der ligger på havnefronten kunne få gavn af dem ikke kun i frokostpauserne, men også efter arbejde.

Udgangspunktet er kuplen som form. Kuplens rum er favnende, idet der ikke er en klar opdeling af vægge og loft. At opholde sig i et sådant rum, er som at opholde sig ved havet. Kuplen er samtidig aerodynamisk, en vigtig detalje, på grund af teltets placering.

Generelt set er et telt bæredygtigt. Teltet belaster ikke det eksisterende område på samme måde, som hvis man ville ændre på landskabet med nyt byggeri. Selve tekstilet laves i genbrugsplast. Konstruktionen i bunden af teltskelettet skal konstrueres, så teltet ikke har begrænsninger i forhold til underlaget – det vil sige, at det skal kunne stå ligeså stabilt på en asfalteret flade, som på et blødt underlag.

Ide & copyright: Anders Hagedorn Christiansen (tel. 2162 8541) & Thor Salling (tel. 4086 5090)

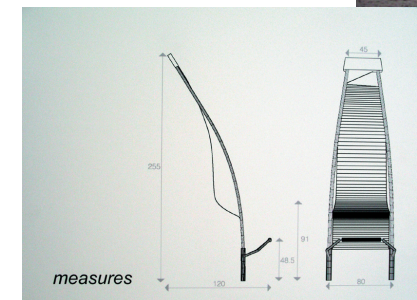
Film på Broen

Filmprojekt på Knippelsbro. Alt for ofte bevæger vi os gennem byen uden opmærksomhed. Vi er fanget i en strøm af tanker eller er allerede fremme ved bestemmelsesstedet i bevidstheden. På den måde går vi glip af det eneste, vi virkelig kan opleve: dette øjeblik! Og det er netop dette øjeblik som projekt "Film på Broen" handler om.

Et af de steder i København, hvor vi bliver konfronteret med den indre rastløshed, er når Knippelsbro er oppe. Det kan være svært at få øje på øjeblikkets poesi, mens vejfladerne langsomt bliver lodrette og et skib glider ind mellem dem, hvis man helst skulle have været fremme for fem minutter siden.

Visionen er at lave en film, som skal projiceres op på broen, når den er oppe. For der skaber den et unikt rum og alle bilister, cyklister og fodgængere har opmærksomheden rettet mod den vertikale vejbane. Vi vil bruge denne pause i hverdagen til at skabe en oplevelse af, at man snarere end at se det som en forhindring, føler at man var heldig, at være tilstede, da broen gik op. G dermed måske får øje på en sprække i travlheden strøm.

Anders Hagedorn, Danmarks Designskole og Dror Kasinsky, Kunstakademiet



Vindstolen

Vindstolen er en gyngestol i vinden, inspireret af sejlet på et skib, og derfor er den tænkt til at skulle placeres langs kajen på havnen. Stolen konstrueres i kulfiberrør, som tekstilet spændes op på.

En vil egne sig til cafeer langs havnen. De står fast, men kan kun flyttes ind om natten. De store flader på tekstilet er oplagt til at bruge som reklameflader.

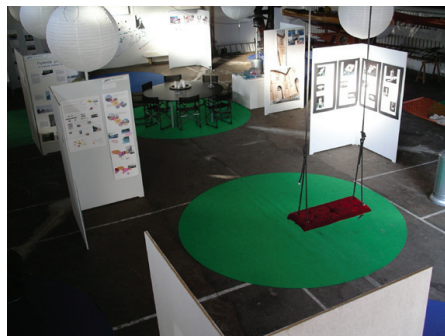
Af: Henrique Figueros, Phillipp Brandstatter, Alex Rebolledo, Rainer Mutsh og Anders Hagedorn

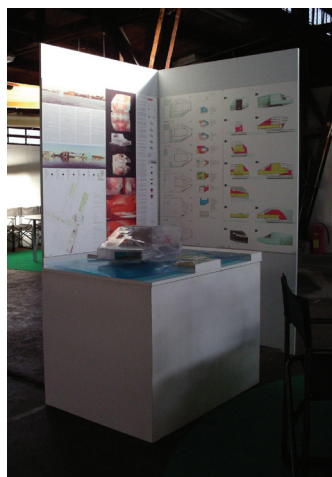
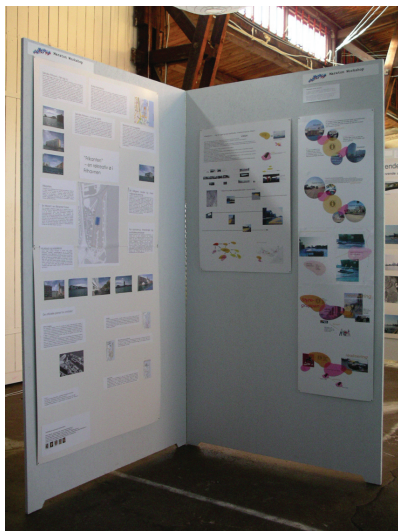
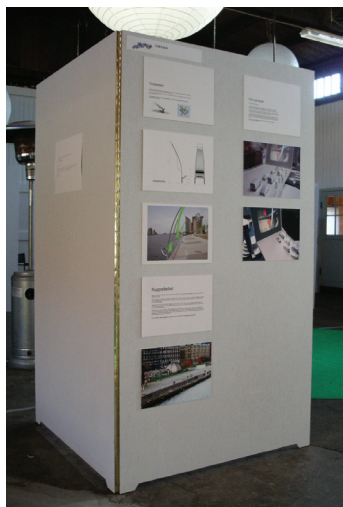
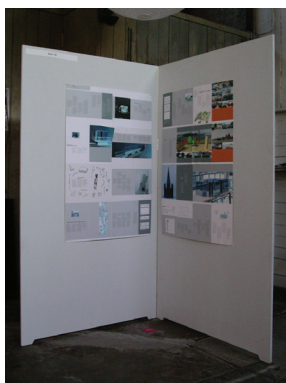
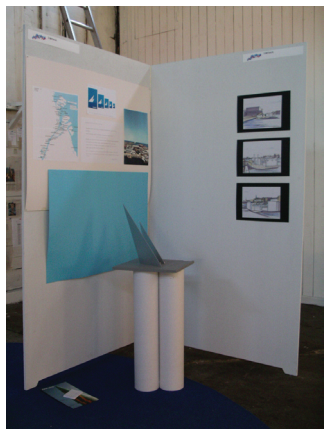
Havneudstilling



SUPERTANKERS udstilling af workshop- og idetank projekter

Havneudstillingen har markeret en foreløbig kulmination på SUPERTANKER forløbet, ved at eksponere alle indkomne ideer til havnens udvikling. Her har københavnere og turister kunnet opleve en mangfoldig lyst til at deltage i byens udvikling. Udstillingen har i sig selv været et eksempel på hvordan SUPERTANKER skaber liv ved havnen. Vores 400 m2 store åbene rum, har dannet rammen for eksponeringen af alle ideer og visioner. Havneudstillingen var åben i perioden 5. september til 5. oktober 2003.





Åben Havn Workshop

I løbet af tre onsdage i september og oktober arrangerede SUPERTANKER debatmøder under navnet Åben Havn Workshop. Workshopsene fokuserede på overordnede temaer med betydning for fremtiden i Københavns havn. De var i SUPERTANKER-sammenhæng ment som supplementer til den mere idé- og produktorienterede Maraton Workshop, og de knap så strukturerede Åben Havnerundfarter i løbet af juli og august, der tog udgangspunkt i ideer til konkrete steder og problemstillinger i havnen.

Først og fremmest var de tre debataftener dog ment som et kritisk supplement til de traditionelle dialogmøder, planmyndighederne arrangerer i forbindelse med byudviklingsspørgsmål – også i forbindelse med diskussionen om havnens aktuelle udvikling i relation til Den Blå Plan. Disse seancer forløber gerne efter formen: a. Oplæg fra embedsmænd, politikere og/eller indbudte; b. Kommentarer, spørgsmål, kritik, indlæg fra 'salen' (afbrudt af (for)svar fra panelet). Som det fremgår tydeligt af dagsordenen for (og erfaringen fra) dialogmøderne, så er der ikke i så høj grad tale om dialoger, men om to mere eller mindre modsatrettede monologer. Hvis formålet er informering om kommende byudvikling, så er denne skabelon glimrende. Hvis formålet derimod er gensidig lydhørhed og inspiration, så er resultatet begrænset. Formålet med Åben Workshop-forløbet har netop været inspirerende og udviklende dialog på tværs af kæpstedagsordener.

Workshopformen blev netop valgt til Åben Havn-forløbet for at skabe en diskussion, der måske til en start tog udgangspunkt i særinteresser, men som i løbet af forløbet kunne hæve sig op til et mere konstruktivt plan, hvor kæpheste var blevet parkeret og interesser afdækket. Konceptet for workshoppene var kort og godt: Tjep-tjep. Aftenerne blev opdelt i tre faser, og hver enkelt fase søgtes kørt hårdt og målrettet, så tempoet, energien og dynamikken kom i top. Hver aften startede med *agiterende* oplæg fra indbudte kultur-, fag- og politiske personligheder, der hver især skulle medvirke til at præge den overordnede dagsorden for aftenen og piske en stemning op – på et sagligt grundlag! I stedet for spørgsmål og kommentarer til oplægsholderne, satte deltagerne sig i den efterfølgende *diskussionsfase* ud i workshopgrupper, hvor de gik videre med forsøget på at sætte eller præge dagsordenen. De fik den klare opgave at formulere tre paroler eller sætninger for deres eget syn på den overordnede dagsorden. Oplægsholderne ville defilere rundt mellem bordene og lytte, spørge, svare. I sidste *præsentationsfase* fremlagdes gruppernes paroler, og de suppleredes med korte kommentarer fra oplægsholderne. Herefter fortsatte aftenerne i en blanding af diskussion og netværkeri.

Involverede

Kerstin Bergendal, billedkunstner

Per-Fredrik von Platen, Stadsbyggnadsdirektør i Helsingborg

Jens Kramer Mikkelsen, Overborgmester i København

Dan Stubbegaard, PLOT

Pablo Llambías, forfatter

Monika Thon, BR for Det Radikale Venstre

Hanne Bat Finke, landplus

Christian Schmidt-Rasmussen, billedkunstner

Mikkel Warming, BR for Enhedslisten



Paroler

Havn til alle

Gruppe 1

- Fra ingenmandsland til allemandsland
- Åben havn på kryds og tværs
- Multihavn – blanding af erhverv, cafeer, rekreative områder, institutioner, boliger

Gruppe 2

- Tilgængelighed – eliminering af barrierer, invitation til at benytte vandet, allemandsrum, bil-/togtunnel, inventar i menneskeskala
- Vandet som rygrad – centrum, pause, ressource, byen oplevet fra/på/i vandet
- Dialog – fra interesser til interesse, fleksibel planlægning

Gruppe 3

- Tænk på tværs og tænk lavere når havneområdet skal udvikles
- Vitalisering gennem blanding af funktioner i havnen – bolig, kultur, aktivitetsarealer, erhverv, fællesarealer ved vandet
- Transport på vand frem for bedre broer – kommerciel og non-kommerciel

Gruppe 4

- Havnen – hele døgnet, året rundt
- Havnebassinet som væksthushus og mulighedsrum
- Rum til pause og refleksion – tværkulturelt hus åbent for alle

Gruppe 5

- Plads til eksperimenterende, temporære rum
- Stedets ånd – hensyn til lokale forhold
- Ud på vandet: Liv over & under vandoverfladen

Koblingen til byen

Gruppe 1

- Havnen ind i byen – kanal; også by ude i havnen
- Overdækning – død og pine-brug af havnen; havnen ind i byen, ja, men også byen ud til havnen, fx over barrierer
- Offentlig transport – billig, hurtig, gratis, økologisk; fra veje til kanaler

Gruppe 2:

- Kom godt i havn – overordnet parole som hentyder til, at mange interessenter skal tilgodeses for at ”komme godt i havn” (den fremtidige planlægning af havnen står foran store udfordringer):
- Find vej i havnen – her hentydes til, hvordan havnen mere konkret kan kobles til byen. Her blev det bl.a. foreslået at lave grønne stier/kanaler fra områder i byen, særligt fra Øster- og Vesterbro, ned til vandet. Også den føromtalt lyssætning og skiltning skal hjælpe til en bedre kobling mellem havn og by.
 - Find dig selv i havnen – hentyder til at der fortsat skal eksistere ikke-definerede rum i havnen, hvor man kan finde sig selv, måske med en bog eller sin nye kæreste under armen. Altså en understregning af at havnen ikke skal plastres til med events, sights og caféliv.
 - Havnen tilbage til borgerne – hvem ejer vandet?

De selvgroede miljøer

Gruppe 1:

”I kan ikke slå os ihjel – og det er i øvrigt en kold tid, vi lever i!”

- Retten til forskellighed – som en menneskeret; kontraster i byen.
- Solidaritet – både intern og ekstern. Fx Nokken og Christiania i perioder, hvor der har været/er udefrakommende trusler mod deres eksistens.
- Protestér – det nytter. Fx bør det hollandske projekt på Krøyers Plads medføre lokalplantillæg pga. højde. Man skal gøre konstruktiv modstand i stedet for blot at brokke sig.

Gruppe 2:

- Bevar muligheden for at præge sit eget – dynamik i evnen til at påvirke andre og sig selv. Flere muligheder i at bruge de områder, vi har. Det planlagte kan ikke bruges til andet.
- Taget i røven/mangel på indflydelse – processerne går i gang uden at nærområderne får noget at vide. Fx Nokken og Krøyers Plads.
- De blandede miljøer skal bevares/styrkes – City er ensrettet og kommercialiseret.

Gruppe 3:

- Mellemrum er ikke nødvendigvis fysisk forankret – huller for gennemsejling; blå stier, der ikke er selvgroede, men som udgør andre funktioner.
- Mellemrum kan opstå, ændres eller forsvinde over tid – Luftkasteller er fx midlertidigt. Man skal droppe romantiseringen. Mellemrummene kan forankres efter behov, som fx Nokken. Er mellemrummene nødvendigvis noget positivt?
- Der skal være rum til det selvgroede der flyder videre og til det som gror fast – folk i Skudehavnen blev fx gradvist glade for deres nye lokalitet.





Åben Havnerundfart

- et flydende debatforum
Koncept: Bla, bla...



I juli og august afholdte Supertanker tre alternative havnerundfarter. Formålet med dem var at flytte debatten om havnen ud af de mere eller mindre isolerede fora og ind i havnens konkrete kontekst, hvor indfald, ideer, historier og kritik kunne opstå og blive ytret, mens havnen gled forbi båden. Der var ikke i så høj grad lagt op til debat som til en mangfoldighed af inspirerende monologer, der måske, måske ikke kunne glide over i dialog. Til hver rundfart var der inviteret en særlig gæst, der skulle give sit personlige blik på havnens udvikling – og stå til ansvar for den over for tilhørerne! Ved første rundfart var Luftkastellets direktør Erik Hey. Ved de to efterfølgende gav først stadsarkitekt Jan Christiansen, siden planchef Holger Bisgaard deres mening til kende. Alle rundfarterne var godt besøgt med 70 til 100 deltagere per gang og blev afrundet med uformelle arrangementer i Supertankers lokaler.



Superponton 1:1

- eksemplificering af en flydende livgivende superide

