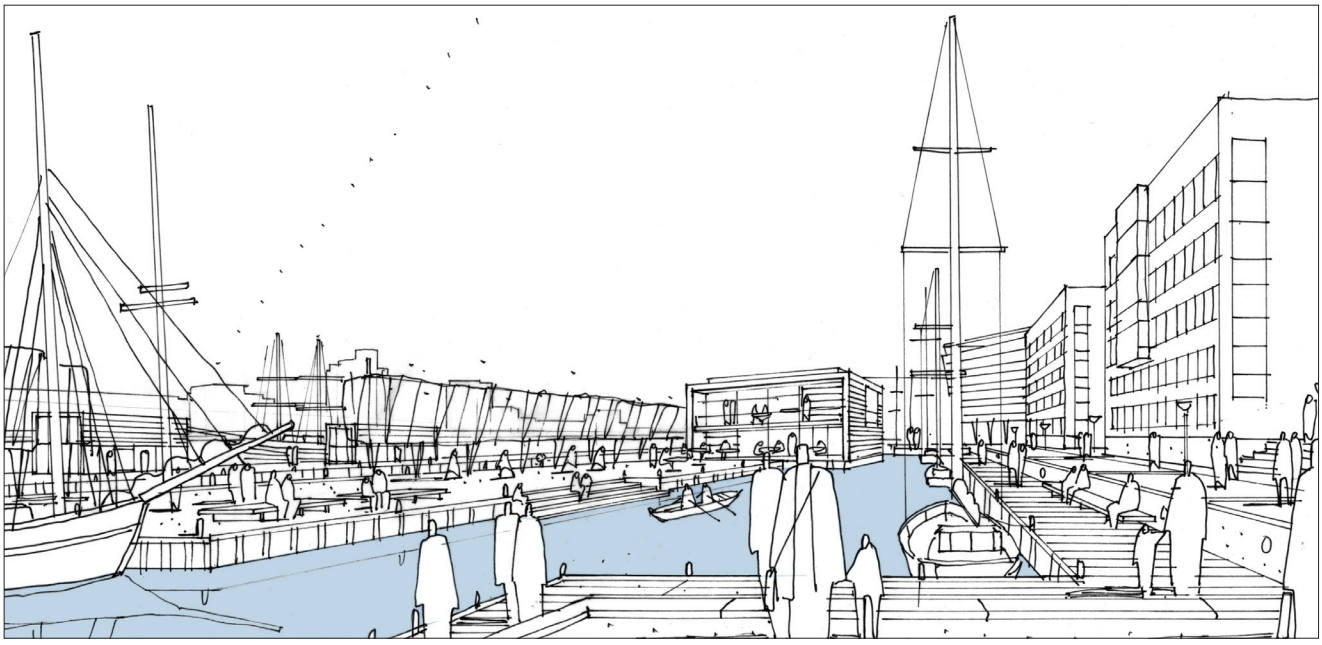
DEBATOPLÆG TIL DEN BLÅ PLAN FOR KØBENHAVNS HAVN JUNI 2003





Fra kommuneplan til blå plan
Kommuneplanen er den overordnede ramme for brug og udvikling af havneområderne. Men den foreskriver ikke noget om vandfladernes brug og udvikling. Kommuneplanen kan derfor ikke stå alene, når det handler om at skabe rammer for nyt liv og nye aktiviteter på og ved vandet. Derfor blå planlægning, og hvad er så det? Målet er en temaplan med vandet og livet på og ved vandet i centrum. Planen skal skabe rammer for aktiviteter og påvirke udviklingen af havnen, men samtidig være så fleksibel, at den giver god grobund for nye ideer.

Havnens særlige vilkår
Havnens erhverv udvikler sig. Skibene bliver større og stiller nye krav. Erhvervshavnen moderniseres og koncentreres i de nordlige og østlige dele af havnen. I de øvrige dele af havnen bliver vandet tilgængeligt for andre aktiviteter. Vandet bliver også rent i takt med, at udledning af spildevand direkte i havnen hører op. Nye brugere kommer til; ansatte og beboere, fritidssejlere og krydstogtpassagerer. Københavnerne og byens gæster kommer for at opleve dens levende puls, de særlige steder, gåturen langs vandet og det daglige liv. Det er den Blå Plans ambition at genskabe denne puls.

Det kræver et godt samspil mellem forskellige parter at imødekomme københavnernes ønsker til deres havn, for havnens forhold bestemmes af både staten, der er myndighed for søterritoriet i Danmark, Københavns Havn A/S, der forvalter denne myndighed over de fleste af kommunens vandarealer, men samtidig skal drive havne- og udviklingsvirksomhed, og kommunen som myndighed for landarealerne. De forskellige parters interesser er en del af rammen om en Blå Plan. Og dertil kommer så de mange private parter, organisationer mv., der har en andel i havnens udvikling.

Havnens kvaliteter
Havnens geografi er skabt af den historiske udvikling gennem århundreder. Fæstningsanlæg med volde og voldgrave samt opfyldning af vandarealer til byens vækst har formet havnen, som vi kender den i dag. Det snævre havneløb omkring de historiske bydele, de bredere løb i nord og syd, de smalle kanaler og de store bassiner er den spændende og varierede scenografi, de »blå« aktiviteter og ideer skal udspilles i, selvfølgelig i et samspil med den omgivende, lige så varierede og alsidige by.

Den Blå Plan som forslag og oplæg til debat
Københavns Kommune indbyder hermed til udveksling af ideer og synspunkter på byens kærlige erobring af vandet. Alle, der bruger eller har interesse for havnen, opfordres til at deltage i debatten og til at medvirke til at føre ideer ud i livet. Debatten handler både om fysiske forandringer, om en god og fleksibel forvaltning af vandets mange muligheder og om ideer til aktiviteter og begivenheder.

På de følgende sider tages vandets potentialer under behandling med fokus på rekreation, husbåde, sejlads og transport. Der gives nogle anbefalinger, vises forslag til nye elementer og stilles nogle spørgsmål.

Temaerne er tænkt som inspiration og skal på ingen måde opfattes som en fast ramme for, hvad debatten kan handle om.
Til sidst gives nogle bud på, hvordan nogle af de forhåbentlig mange bidrag og forslag til vandets forvandling kan udformes, nemlig ved at vise nogle særlige tyngdepunkter i havnen med meget oplagte muligheder.

Hvad synes du, at der skal foregå her og hvordan? Den blå plan viser ét bud.

Sidst i dette debatoplæg kan du se, hvor og hvornår ideer og forslag skal indsendes, hvornår der holdes møder om planlægningen, og hvor du kan få mere at vide.


Christianshavns Kanal


Krydstogtskibe ved Langelinje

Vi har alle vandet til låns

København var engang »Købmændenes Havn«. Den var - og er - også trafikhavn, industrihavn, færgehavn, fiskerihavn og flådehavn. Men en stadig større del af havnen frigives i disse år for de traditionelle anvendelser og kan få en helt ny rolle som »lysthavn«.
Erhvervshavnens modernisering og flytning mod nord og øst samt militær og industrivirksomheders ophør i havnen har givet store områder - og dermed vandet - fri til anden brug. Nye funktioner kommer til, og fra en tøvende start, hvor vi knap turde tro på mulighederne, er en stor iderigdom vokset frem. Den er blevet »Byens Havn«.

Forvandlingen af havnen har også haft meget med miljøforbedringer at gøre. Udviklingen er kommet i takt med, at vandets kvalitet er blevet meget bedre, så de år, hvor man ikke kunne bade i havnen, nu kan betragtes som en - alt for lang - pause i en god tradition. Mange af de havnevirksomheder, der påvirkede miljøet meget, er flyttet til mindre problematiske steder eller har taget hånd om forureningen på stedet. I de nye havneaktiviteter må der lægges vægt på et godt miljø, så den gode udvikling fortsætter.

Vandet er en fælles ressource, som alle kan have gavn og nyde godt af.
Men måden, vi bruger det på, kræver nogle spilleregler for at forløbe godt. Sådan som Københavns havneområder er reguleret, er det især Københavns Havn A/S, der udformer spillereglerne på vandet og har ansvaret for at forvalte dem. Det sker sammen med forskellige statslige myndigheder, der tager sig af søfart og sikkerhed, af forsvaret mv.
Men selvfølgelig spiller kommunen også en væsentlig rolle som myndighed for planlægning og byggeri, som ansvarlig for miljø og infrastruktur, til fremme af kultur og idræt osv.

Med en blå plan ønsker vi at skabe grundlaget for, at de forskellige interesser i havneområderne kan forenes, og nye ideer kan fødes.
For at få et billede af, hvad københavnerne og vore gæster gerne vil bruge vandet til, indbyder vi til debat hen over sommeren. Målet er, at rigtig mange vil benytte lejligheden til at se nærmere på mulighederne på og langs vandet - i dette oplæg og i praksis - og sende forslag ind.

For at give et skub i retning af nye ideer er der i debatoplægget en del forslag, der hverken afspejler situationen i dag eller vedtagne politiske beslutninger, men er tænkt som en udfordring af vante forestillinger. Vandarealet giver ikke plads til at realisere alle ønsker, men det væsentlige er også især at få nye synsvinkler frem, der kan give grundlag for en afbalancering af interesserne og en sammenhængende vision for udviklingen.

Det handler om det blå – og om københavnerne

Vi ønsker at sætte fokus på københavnernes adgang til og lyst til at bruge vandet. Dertil hører naturligvis også tilgængeligheden til vandet og et godt samspil med det, der sker på land. Men vandet og aktiviteterne er det vigtigste. Vi har mange forskellige havneområder i byen, med forskelligt byggeri og en lang række anvendelser, men de har vandet til fælles, og de rummer alle muligheder for at få mere liv og udfoldelse til glæde for både de aktive og de, der nyder at betragte aktiviteterne. Mulighederne vil nogle steder være begrænset af erhvervstrafik og sikkerhedshensyn, andre steder af hensynet til sårbare naturområder, men denne forskellighed må vi udnytte positivt.

Når vi planlægger for det blå, er det ikke kun fysiske anlæg, der er vigtige. Arrangementer og aktiviteter kan komme mere i fokus. Vi skal udfolde vores ideer og give plads for hinanden. Der er både hverdag og fest, sommer og vinter i havnen, og den variation kan vi bruge bedre. Men det kræver vilje til at bidrage med ideer, deltage aktivt og ikke mindst at byde de aktiviteter, man ikke selv udøver, velkomne i et mangfoldigt liv på og ved vandet. Havnen skal have sine fredfyldte steder, men den dynamiske kraft, den altid har haft, skal vi videreføre med den Blå Plan.

Alle aktører skal være med

Med Københavns Kommunes arbejde med den Blå Plan vil vi opfordre til en debat, der går på tværs af de daglige roller. Det er vigtigt, at alle parter med myndighed i og ansvar for havneområderne og vandet tænker i nye baner. En god rekreativ udvikling er ikke mulig, uden at kommunens opgaver, de statslige myndigheder med deres interesser og ansvar, og den erhvervsmæssige side af havnens arbejdsfelt sammen med de involverede grundejere indgår positivt i diskussionen. Havnen er måske det område i byen, der involverer flest parter; myndigheder, organisationer, virksomheder og de enkelte brugere, som ikke kun er københavnerne. Alle disse parter må på banen med deres forslag og ideer til, hvordan vi kan få mest mulig glæde af vandet i byen, og ikke mindst hvordan de selv kan medvirke til det. Det har Københavns havn fortjent, så den efter at have været købmændenes havn også kan blive stedet, hvor vi afprøver gode ideer, henter nye oplevelser og deler fornøjelsen ved at have denne rigdom midt i vores by.



Jens Kramer Mikkelsen
Overborgmester



Søren Pind
Bygge og Teknikborgmester



Winnie Berndtson
Miljøborgmester



Martin Geertsen
Kulturborgmester

Havnen bliver til by
Gennem de seneste årtier er den tunge skibsfart og det tunge erhverv langsomt rykket væk fra Københavns Inderhavn og Sydhavn ud til Nordhavn og kysten langs Øresund. En del af færgefarten følger efter, så der med tiden kun vil være erhvervstrafik af mindre passagerskibe i Inderhavnen. Militæret har også flyttet mange aktiviteter. Det betyder store forandringer både på land og på vandet.

Hvordan skal disse muligheder udnyttes, så livet kan udfolde sig i de områder, der bliver frigjort?

Havneområderne er attraktive
Københavns Inderhavn og Sydhavn er allerede i fuld gang med at forvandle sig fra erhvervshavne til bymæssige havne eller byer ved vand. De er en integreret del af Københavns samlede byområde, af byens rum og byens liv. Fornyelsen af byen sker især ved vandet, hvor havneområderne har vist deres tiltrækningskraft på både boligbyggerier og erhverv. De ledige havnerum og de frigjorte havnearealer langs vandet giver mulighed for at tilføre København helt nye bymiljøer forankret i vand, kajer, bassiner og moler.
De centrale havneafsnit i København vil komme til at leve på byens betingelser, men det er værd at have øje for de særlige havnekvaliteter som en indbygget del af byomdannelsen. Nu er det mere end nogensinde muligt at bo, arbejde, holde fri eller bare færdes i havnen og på vandet.

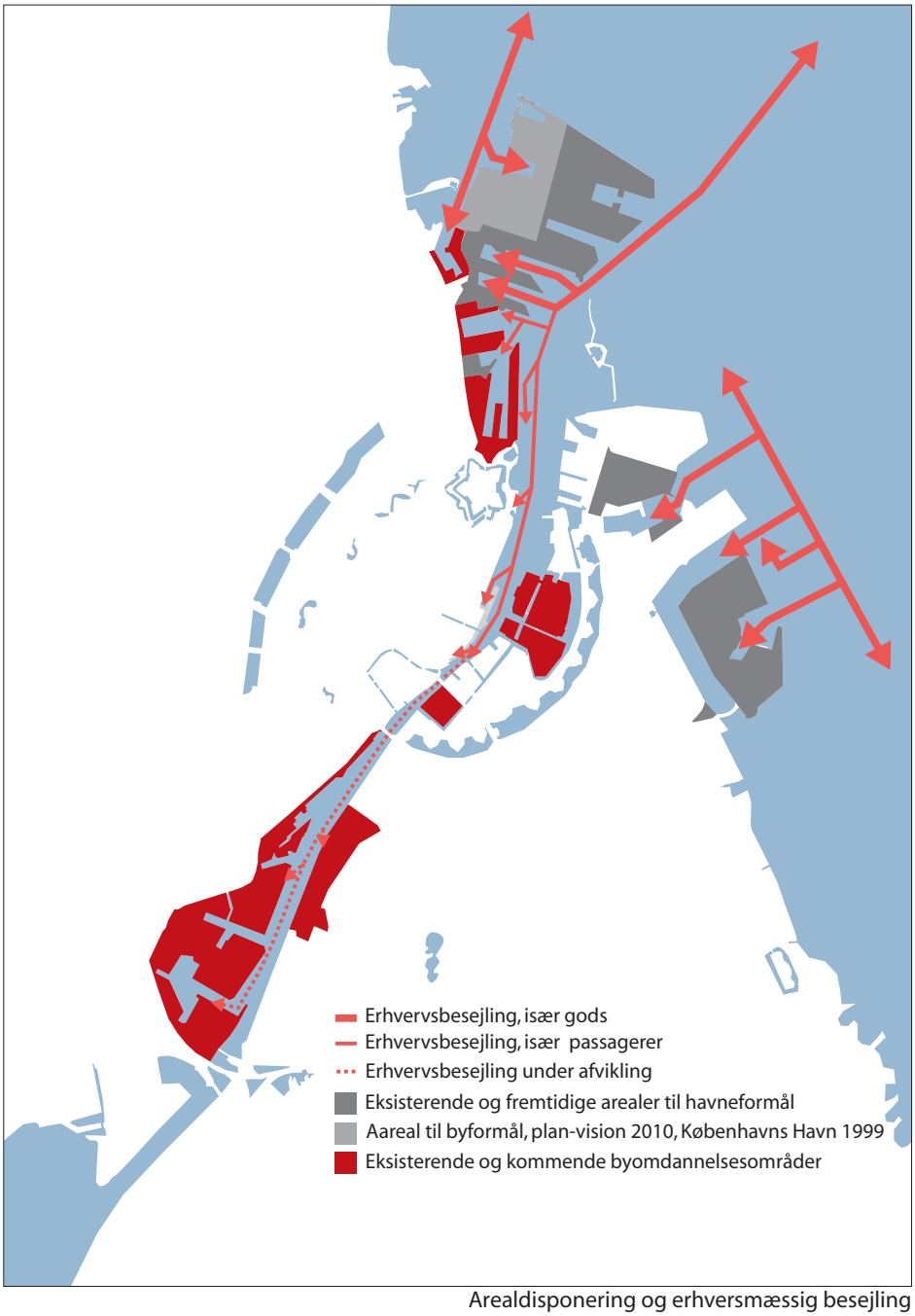
Men for at bevare variationen, bør de enkelte havneområders særlige karakter og historie danne udgangspunkt for deres udvikling. Ikke blot som gamle bygningsværker, pakhuse, kajer, moler, brygger, pullerter etc., men også ved fortsat at byde havn og læ til et liv på vandet med store og små skibe, joller og robåde, der til stadighed besejler havnen.

Havnen har meget at give
København er født af sin nærhed til vandet og vokset i kraft af sin havn. Som by har den næsten pligt til at holde fast i den nære og levende tilknytning til havnen. Det betyder også, at alle havnens (nye) brugere skal have en chance for at opleve og bidrage til et levende havnemiljø.

Men hvad vil brugere af havnen opleve?
Og hvordan bidrager det til helheden?



Havnebad ved Islands Brygge



Arealdisponering og erhversmæssig besejling

Havnens eget landskab
Det lavvandede sund mellem Amager og Sjælland var oprindeligt et naturligt møde mellem land og vand, som åbnede sig mod Øresund og Køge Bugt. Dette sund er i tidens løb omskabt til et karakteristisk tæt sammenvævet forløb af by og havn, bydele og vandområder. Dette kan ses i den store skala, hvor land og vand danner et kompliceret mønster, i bydelenes skala af bassiner og moler og i den lille skala med kajer, fremspring, brygger osv.

En varieret havn
Overordnet skaber strukturen af by og vand tre karakteristiske havnerum i Københavns havn: Kysthavnen med de store flader mod Øresund, den tætte og detaljerede Byhavn og en »Fjordhavn« med naturpræg mod syd, der hænger sammen med Køge Bugt. De har hver deres karakter, som også afspejles i anvendelsen. Overgangene er glidende og udgør også interessante områder.

I mellemskalaen skaber kanaler og moler en tæt struktur af land og vand, hvor vand fra havnen rækker dybt ind i byen og omvendt, landet har moler og holme ud i vandet. Udsnittet med den centrale del af havnen er et eksempel på denne struktur. Den er bestemt af historiske funktioner, men er vigtig for oplevelsen af havnen.
I detaljen danner kajer, brygger, trapper og skrænter en varieret vandkant, der giver forskellige muligheder for kontakt med og oplevelse af vandet.

Land og vand
En Blå Plan må stræbe efter en god kontakt mellem land og vand, der giver identitet og oplevelsesmuligheder til havnen. Mange aktivitetsmuligheder er knyttet til den karakteristiske form, som overgangen mellem vand og land giver havnens forskellige dele. Den bestående variation er grundlaget for udviklingen, men der kan være behov for at arbejde med havnekanten for at (gen-)skabe vand i bymassen og en by, der rækker ud i havnen.

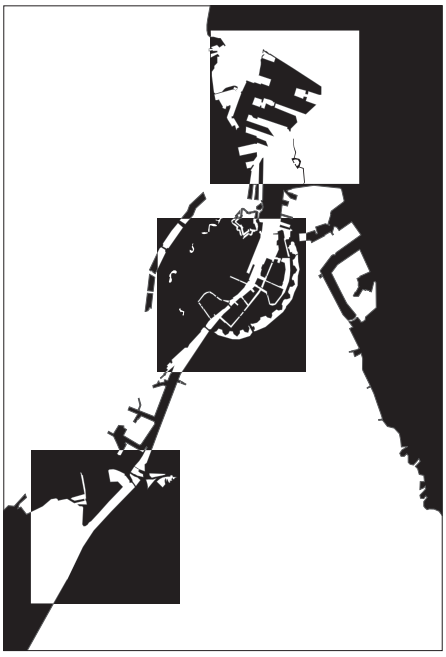
I den lille skala er den historiske variation af vandkanten udgangspunktet, som kan udvikles med nye kajtyper, trapper, stensætninger og med tilføjelse af brygger, broer, eller flydende strukturer.
Billedet viser nye ideer til New Yorks East River, måske kunne de samme tanker give et spændende resultat på Københavns Kalvebod Brygge.



Tæt sammenhæng mellem land og vand i byhavnen

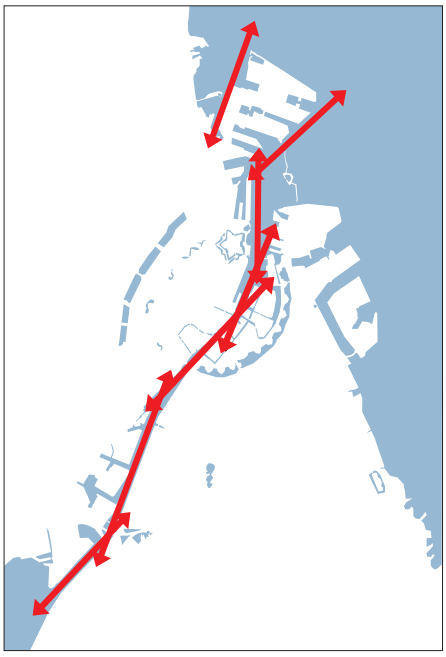
Havnens sigtelinier
Et vigtigt træk ved havnen er de lange udsigter mellem de steder, hvor havneløbet skifter retning.
De store sigtelinier på langs skaber sammenhæng mellem havnens dele.
De er vigtige, men også store nok til at være robuste over for forandringer.
Det samme gælder mange sigtelinier på tværs mellem by og havn, der sikrer, at havnen hænger sammen med sit bagland og er synlig herfra. De rammes ofte ind af markante bygninger, både gamle pakhuse og nye byggerier. Amalienborgaksen, Skt. Annæ Plads, Nyhavn og nogle bassiner i Nord- og Sydhavn er gode eksempler.

Hvordan skal havnens form og ønskerne til at bruge den passe sammen?



Tre havnetyper; Kyst-, By- og Fjordhavn

Skal der tænkes mere på gode opholdsarealer, hvorfra man kan opleve at se havnen på langs?



Sigtelinjer langs havneløbet



Den fligede kant; »New York East River Waterfront Park«, Rockwell / Diller + Scofido

Byhavn for alle
Havnens omdannelse betyder, at den kan blive for alle. Det kræver en god tilgængelighed og ikke mindst varierede oplevelser og muligheder, som knytter byen og havnen sammen igen – på nye måder. Som historisk centrum i en hovedstad og midtpunkt i Øresundsregionen må der være nationale, regionale og lokale interesser til havnens udformning og anvendelse.

Hvordan kan havnen åbne sig for de lokale, regionale og internationale brugere til gavn for alle?

Havnen som seværdighed
I mange år har den indre by været Københavns væsentligste attraktion. Når byen vurderes som turistmål, henvises i høj grad til den fredeliggjorte bymidte. Enkelte dele af havnefronten har også været attraktioner og turmål: Strækningen fra Langelinie til Nyhavn, Slotsholmen, Christianshavn og nu senest Holmen og Islands Brygges Havnepark. De øvrige dele af havnefronten, der er blevet forladt af havnefunktioner, er ikke i samme takt blevet udviklet som attraktioner. I kraft af havnens størrelse, markante karakter og det altid spændende møde imellem by og hav er den byens vigtigste herlighedsværdi. De besøgende oplever den ofte mere fra vandet end byens egne borgere.

Kan havnens gæster give inspiration til nye måder at bruge den på?

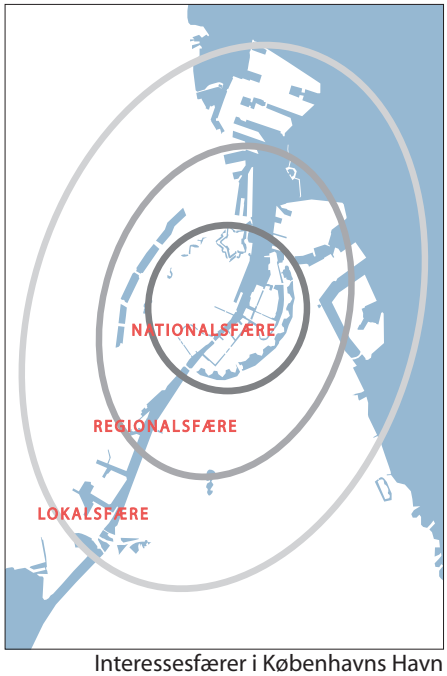
Mål og forhindringer
Målene for at udvikle Københavns havn gennem en blå planlægning – samtidig med erhvervshavnens udvikling og den fortsatte byomdannelse - kan bl.a. være følgende:

- God tilgængelighed til havnen og vandet.
- Direkte rekreativ kontakt med vandet.
- Havnelivet videreført som byliv i havnen.
- Historiske og nye smukke rammer for havnen og dens liv.
- Et højt niveau for miljø i havnen.
- Tyngdepunkter i havnen med særlig betydning.

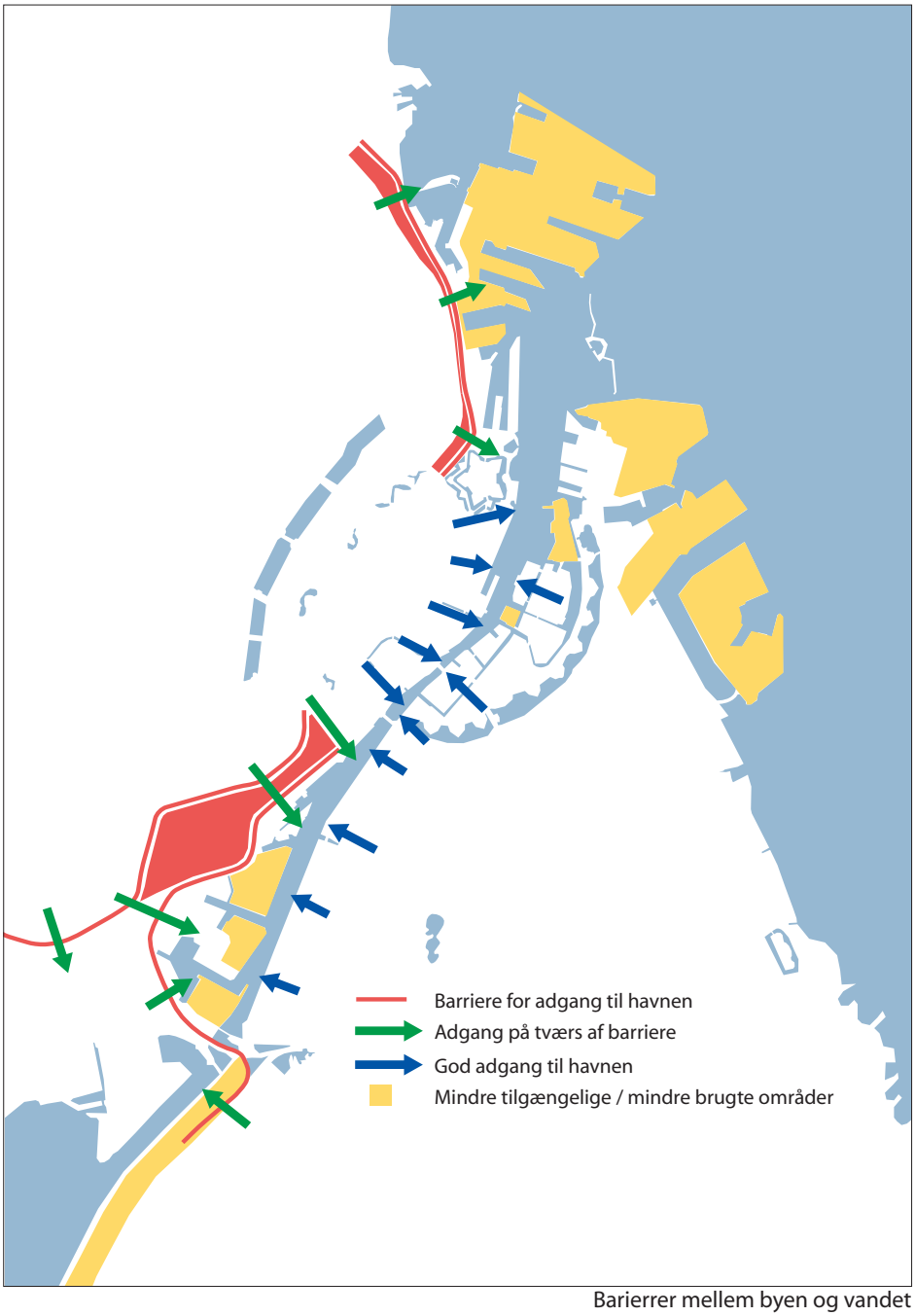
For at kunne udnytte havnens attraktioner skal havn og vand gøres og opfattes som tilgængelige.

Både den Blå Plan og anden planlægning må stræbe efter at overvinde byens store barrierer mod vandet, både fysisk og i måden, de opfattes på.
En attraktiv havn med oplevelsesmuligheder påvirker opfattelsen, for man vil gøre en ekstra indsats for at overvinde barriererne. Og det forbedrer grundlaget for fysiske forbedringer, at mange vil bruge havnen.

Hvor er der mest behov for bedre adgang på tværs af barrierer?
Hvad kan der gøres for at reducere virkningen af barrierer, der ikke kan ændres på kort sigt?
Er der områder uden barrierer, der kunne bruges mere?



Interessesfærer i Københavns Havn



Barierrer mellem byen og vandet

Tilgængelighed fra land og fra vand
Havnens trafik er sammensat af mange trafikanter, der skal frem uden at hindre hinandens adgang.
Tilgængelighed for kørende, cyklende, gående, roende og sejlende skaber nok byens mest sammensatte trafiksituationer. En væsentlig del af havnens liv kommer fra dens besøgende skibe og fra gæster og turister. For Københavns havns (inter-)nationalte og regionale rolle er adgang for store skibe, lastvogne, turistbusser, personbiler og med god kollektive trafik vigtig.

Tilgængelighed i bil
En god kørende tilgængelighed til vandet hører til forudsætningerne for en mangeartet udnyttelse af havnen og vandet.
Det betyder, at der i tilknytning til de attraktive havneområder er behov for parkering eller af- og pålæsning for biler og turistbusser, og at sejlende gæster skal kunne komme ind i byen. Vandsportsaktiviteter stiller også krav om, at både, udstyr etc. kan køres til vandet. Og når store arrangementer finder sted i havnen, skal behovet for transport og parkering løses på en fleksibel måde.

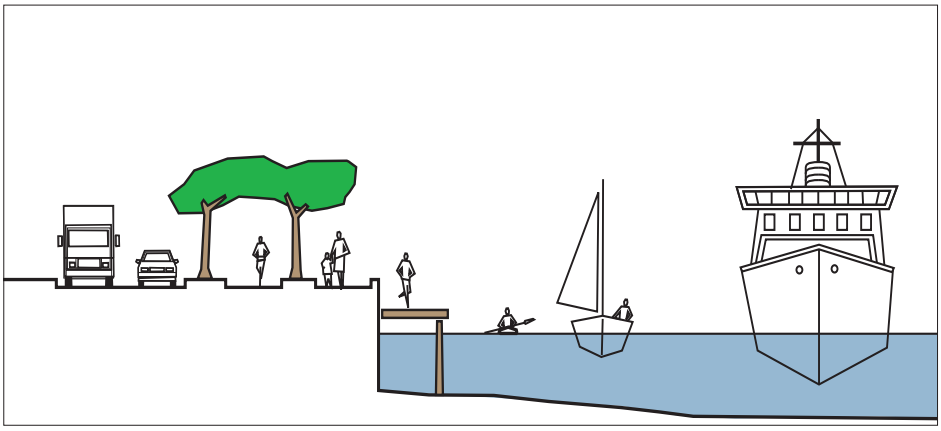
Er der områder, der i dag udnyttes for lidt på grund af vej- eller parkeringsforholdene?

Kollektiv tilgængelighed
Den kollektive trafik er væsentlig for at sikre en bæredygtig og attraktiv løsning af tilgængeligheden.
S-tog og Metro kan betjene mange dele af havnen, men busser er vigtige for at binde havn og by sammen. Udviklingen af busforbindelser til og i havnen vil afhænge af behovet.
De eksisterende buslinier langs vandet må fastholdes, og de kan passe bedre til de rekreative behov. Og der skal tænkes i buslinier til de nye veje i havnen, der kommer i takt med byomdannelsen.

Hvordan kan de busser, der betjener erhverv og boligområder, blive til større gavn for fritidsbrugerne af havnen?

Tilgængelighed fra vand
Adgang fra vandet er både for gods og for de skibspassagerer, der kan ankomme tæt på de attraktioner, de vil besøge. Store krydstogtskibe lægger især til ved Langelinie og mindre skibe ved Amaliehaven og Havnegade.
Og turbåde giver adgang til de fremskudte dele af havnens forsvar, Trekroner, Flakfortet og Middelgrunden.
Kollektiv trafik på vandet kan have et potentiale, hvis den bliver mere bæredygtig og dækker et trafikalt behov sammen med den øvrige kollektive trafik.

Hvordan kan den sejlende transport udvikles, så den bruges af flere?



»Spejling« af færdselslagene



Kørende trafik langs havnen

Cykel- og gangstier langs havnen
Københavns Kommune har allerede en plan for promenader langs vandet og for grønne cykelruter, der sammenbinder byen omkring havnen. Der er også vedtaget en række lokalplaner, som anbefaler stiforbindelser på tværs af kanaler og havneløbet. Det er vigtigt, at disse tværforbindelser ikke hindrer brugen af vandet eller forringer oplevelsen af havnens store skala væsentligt.
Promenader og stier skal i princippet gøre det muligt at færdes langs vandet i hele havnens forløb, og udformningen tilpasses det område, som forbindelsen fører igennem. De vil være oplagte for cykler og nogle steder for rulleskøjter. De er brede, så der er også plads til de langsomme trafikanter, og promenader og brygger skal indbyde til ophold. For at forbedre adgangen langs havnens hovedforløb kan der være behov for nye (sti-)broer mellem holmene i Sydhavnen og over kanalerne på Christianshavn og Holmen.

Rør ved vandet
Selv om man kan færdes langs vandet, kan den direkte kontakt blive bedre. Det kan ske ved at føre lave brygger og lignende anlæg langs nogle vandkanter og bolværker, under hensyn til skibsfarten. Brygger egner sig nemlig ikke til fortøjning af større både. Bryggerne kan have karakter af gangforbindelser, anløbsbrygger for småbåde, opholdsbrygger, og suppleres med trapper, øer, flåder og lign. Men de vil være under vand ind imellem, så man kan ikke altid færdes på dem.

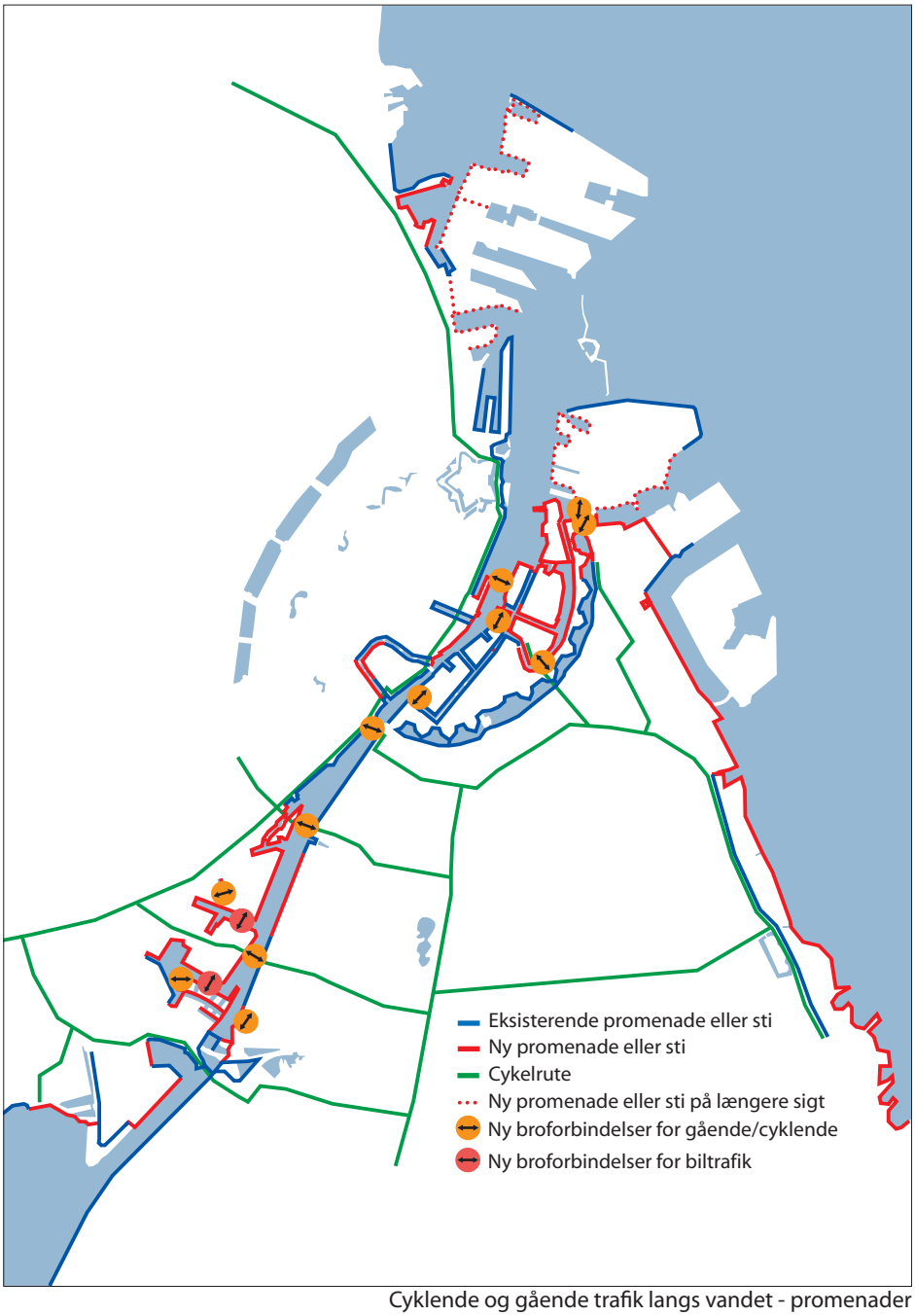
Er der steder, hvor det er særligt vigtigt at komme helt ned til vandet?

Færdsel for fritidssejlere
Flere vandflader kan gøres tilgængelige for kajak, kano og robåde, og deres muligheder for sejlture kan derved udvikles. Mindre både og joller vil kunne benytte mange af de samme ruter. For lystsejlerne sikres tilgængelighed især ved at gøre så mange af havnens broer som muligt oplukkelige. For alle sejlende brugere af vandet kan det være en ide at skabe anløbspladser for korte ophold, ikke mindst i de centrale dele af havnen, som supplement til gæstepladser i lystbådehavnene.

Der skabes nye boliger med bådpladser, så sejlende færdsel vil få større betydning - måske også som transportform?



Søren Kirkegaards Plads, København



Cyklende og gående trafik langs vandet - promenader

Broer forbinder - og adskiller
København havde i mange år kun få broer koncentreret i Inderhavnen og kanalerne. Med de store trafikanlæg i havnens sydlige udkant ændrede det sig. Broerne mod syd er ikke rettet mod havnens behov, men de påvirker havnen, fordi de er lave og ikke kan åbnes. Der er behov for nye forbindelser på tværs af vandet, men de må give større skibe og både med mast mulighed for at passere. Ellers forsvinder de fra havnen, når erhvervstrafikken ikke længere gør det nødvendigt at åbne broerne. Selv om nye broer kan åbnes, kan der blive behov for at fordele bådpladser anderledes. For at kunne bruge vandet som i dag, skal nye broer have frihøjder på mindst 5,4 m i havneløbet og ca. 3 m i bassiner og kanaler.

De vigtigste forbindelser
Havnens broer og forbindelser må både sikre en sammenhæng mellem bydelene på tværs af havnen og en alsidig udnyttelse af vandet. Broer, der kan åbnes, giver liv i havnen, men for at bygge og betjene dem kræves mange ressourcer. Derfor er det vigtigt at vælge de steder, hvor en forbindelse vil gavne trafikken på land mest muligt uden at skade den sejlende trafik. Det kan kun opnås ved at satse på et begrænset antal oplukkelige broer. Så må man gå en omvej på land, men i en levende havn byder omvejene på oplevelser.

Hvor er der især behov for forbindelser over havnen?

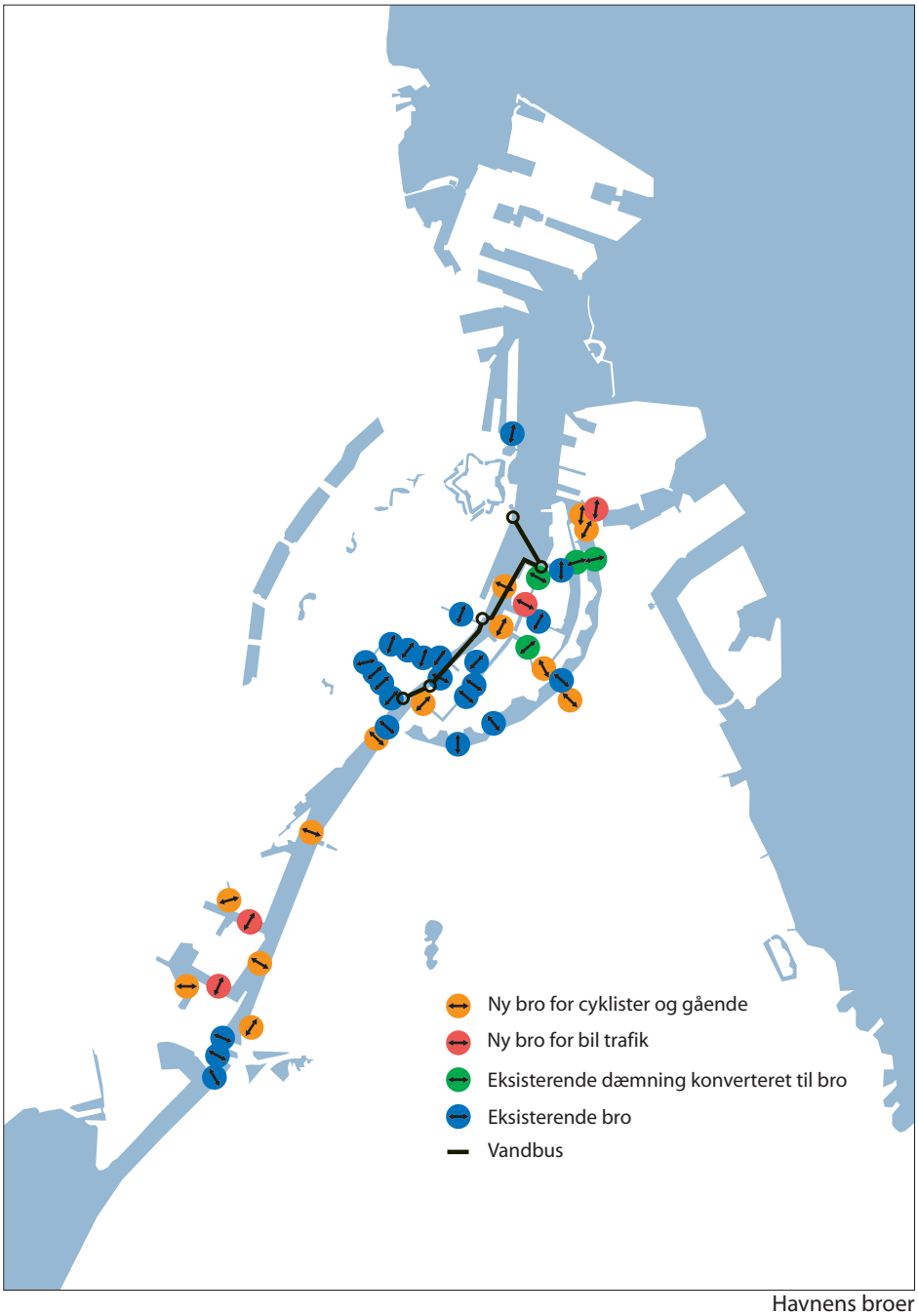
Mindre broer
Der er ikke behov for oplukkelige broer over alt. Over små kanaler mv., der ikke bruges af større både, er en bro med gennemsejling for joller, kajakker og lign. en mulighed. Derfor kan der åbnes for nye oplevelser med nye små kanaler, f.eks. ved Margretheholm, og ikke mindst med ændring af eksisterende dæmninger til mindre broer.

Hvor er det vigtigst at skabe nye mindre broer?

Færger over vandet?
Havnebussen og rundfartsbådene giver også muligheder for at krydse vandet. Havnebussen er for langsom til at konkurrere med busserne på langs af havnen, men man kan hurtigt komme et enkelt stop på tværs. Måske er færger på steder med mange brugere en mulighed - som midlertidig eller varig løsning.

Hvordan kan sejlende forbindelser knytte havnen sammen på tværs?


Millenium Bridge i London, Foster & Partners



Havnens broer

Vandets brugere
Der er mange forskellige brugere af havnen. Oplevelsen af, at havnen er et levende pulserende sted med de store erhvervsskibe og færgerne med deres rytme, de store broers trafikale strøm, cyklister, sejlerne der pusler om deres både, husbåde, cafeer, turistbusserne, gående, fiskere og badende, er vigtig og stiller krav til adgangen til at bruge vandet. Der må være plads til de store fartøjer og til de særlige skibe; historiske eller fremmedartede. Motor- og sejlbåde, lokale såvel som besøgende, er en attraktion at se på, mens robåde og kajakker sammen med badende, dykkere mv. er havnens bløde trafikanter.

Plads til alle
Udgangspunktet er alles ret til at være her - også de uorganiserede brugere - men retten er ikke lige for alle. Der er regler for færdsel på vandet og nogle områder er udlejet eller forbeholdt bestemte aktiviteter. Faste brugere ønsker, at der vises hensyn over for det arbejde, de lægger i deres aktiviteter.
Der er behov for at vandet bruges, så aktiviteter, der passer dårligt sammen, finder sted på forskellige steder eller tidspunkter. Sikkerheden er vigtig, men det gælder om at få mest mulig glæde af vandet. Derfor er der brug for spilleregler, der udvikles i takt med behov og muligheder, og for at vise hensyn til og åbenhed for andres behov.
Støj må heller ikke blive en gene, der skaber et dårligt forhold mellem brugere og beboere ved vandet, men er der restriktioner et sted, må der findes muligheder andre steder.
Der kan dog være aktiviteter, der slet ikke egner sig til havnen med dens koncentration af mennesker på og ved vandet.

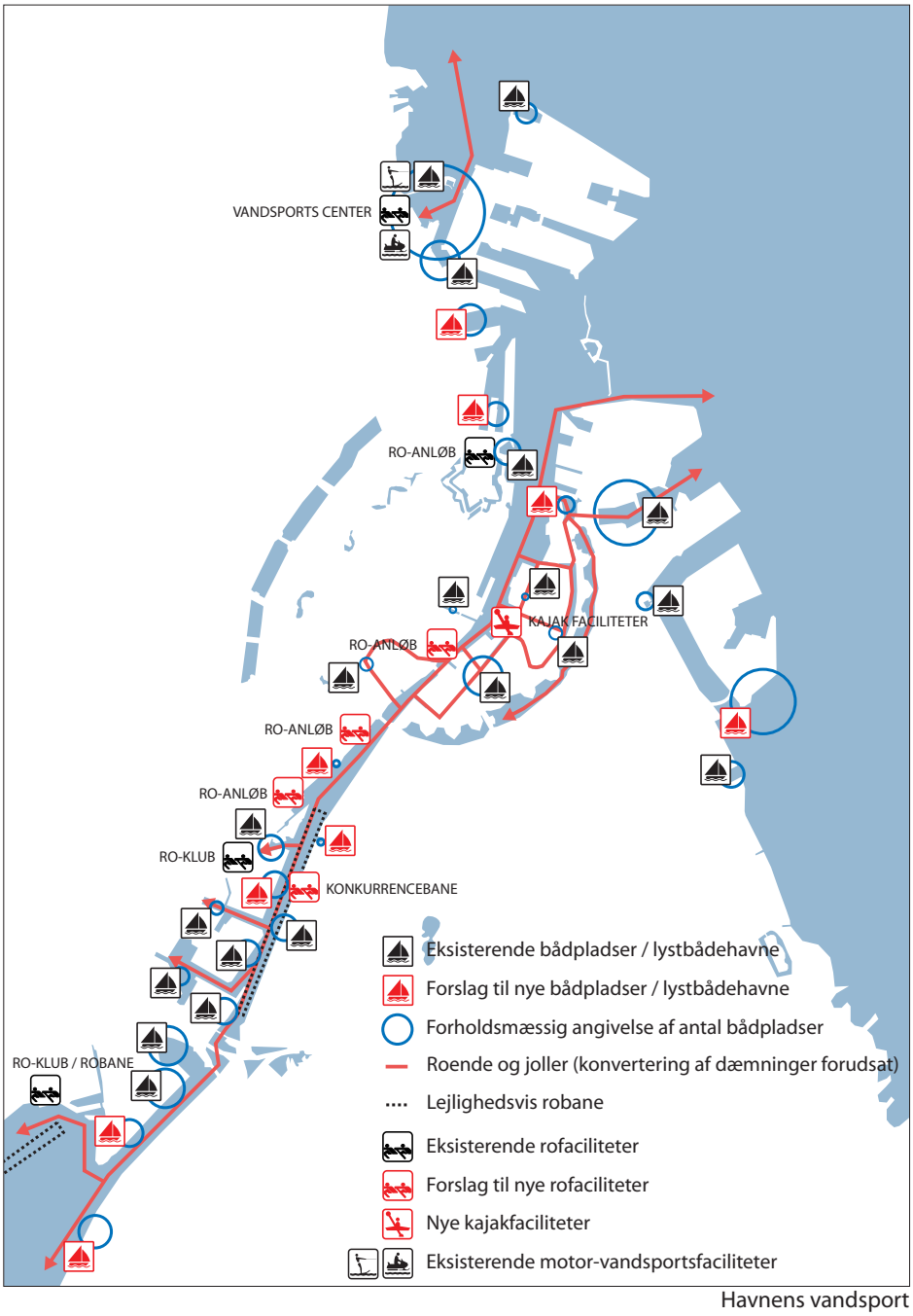
Er der behov for en deling af vandet i steder og tider for forskellig sejlads med videre?
Kan der åbnes nye veje for de mindste både, så konflikter undgås?
Skal der gøres noget for at udbrede kendskab til og forståelse for aktiviteter på vandet, f.eks. hos »tilflyttere« langs havnen?
Er der brug for nye regler for den rekreative adfærd i havnen?
Kan andre regler til gengæld undværes?

Nye sejlsportsaktiviteter på vandet
Vandet er rent, så miljøet sætter ikke grænser for fantasien. Det gør den begrænsede plads, men aktiviteterne behøver måske ikke være så koncentrerede som i dag. Og man kan udnytte muligheden for at holde kortvarige arrangementer, hvor en sejlsportsgren for en kort tid får højeste prioritet.

Hvilke nye aktiviteter ønsker vi?
Hvor er der områder, der bruges for lidt?



Kaproning i Københavns Havn



Havnens vandsport

Sport på og i vandet
Ud over de sejlende brugere findes der mange andre former for vandsport. Den direkte kontakt med vandet, som vandski, surfing med sejl eller måske drage mv. giver, skal der være plads til, men den stiller særlige krav til blandt andet sikkerhed. Det renere vand giver dykkerne bedre vilkår.
Dykning i havneområder er noget særligt, fordi man er så tæt på andre aktiviteter og i et menneskeskabt miljø. Nogle områder har på grund af adgangs- eller fredningsforhold begrænset sejlads, men de kan måske bruges mere af dykkere, der har behov for sikkerhed mod påsejling.
Udspring og andre aktiviteter med behov for dybt vand kan finde gode pladser i havnen, og de fylder ikke meget på vandfladen.

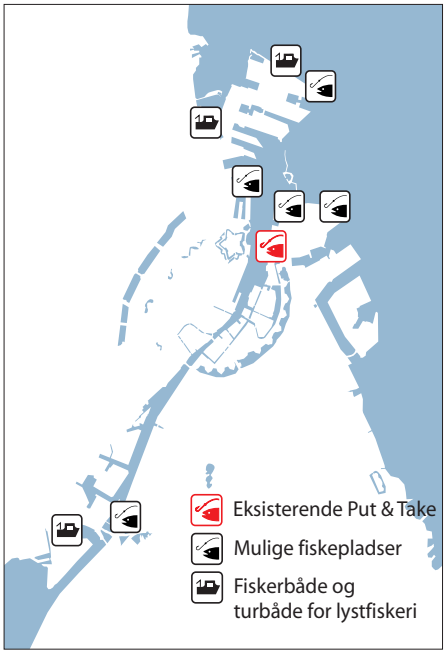
Hvad kan give københavnerne flere og nye oplevelser på/i vandet?

Nye aktiviteter i tæt kontakt med vandet
Det handler om at matche steder med gode muligheder for nye aktiviteter med de ideer, der er og vil komme. Vandet er rent, selv om bunden nogle steder er forurenet af tidligere erhverv og spildevandsudledning. Det arbejdes der med løsninger på.
Der er mange ikke afsøgte muligheder for aktiviteter: Cafeer med glasvægge mod vandet, snorkeldykning, modelskibssejlads, Københavns Ironman i og omkring havnen, tømmerflåder med højtlæsning under sejlturen, guidet »rosafari«, vandskiopvisning, havneparader, orienteringsløb til søs - det er kun fantasien, der sætter grænsen. Og måske kan man spærre for vandudskiftning i et bassin, så det lettere fryser til og kan bruges til skøjteløb. Når man afprøver nye ideer, må man finde en balance med respekten for havnens historiske værdier og traditioner og den nødvendige sikkerhed for alle brugere.

Kan kendte muligheder kombineres til nye oplevelser?
Skal vi have en konkurrence om nye vandsportsgrene, hvor alle kan være med?
Har børn et særligt behov for at lære vandet bedre at kende?

Fiskeri
Fiskeriet præger sine særlige havnemiljøer i Nord- og Sydhavnen, hvor man kan se både, udstyr og aktiviteter. Lystfiskerne kan sejle ud med både, men de må for øjeblikket ikke fiske i havnen.
Det rene vand giver dog nye muligheder for fiskeri, så måske kan man fange og spise fisk, der trækker ind i havnen. Turene ud på Øresund kan så suppleres af fiskeri fra kajer og kyster i havnen, men det er næppe muligt at sige, hvor de gode steder vil være. Fiskere giver også andre af havnens brugere en oplevelse, hvor vandet som natur og levested bliver tydeligt sammen med de skiftende årstider, der påvirker fiskenes bevægelser.

Er det en god ide at fiske i havnen?
Skal der laves særlige faciliteter for lystfiskeri ved de gode pladser?



Fiskeri


Der fiskes i Øresund, måske er det også muligt i Københavns Havn?


Dykkerne oplever havnen fra en anden side

De første badesteder
Vandet er rent nok til at bade mange steder, og det vil om få år være endnu renere. I takt med at afløbssystemerne forbedres i bydelene, så de kan klare store regnmængder, er der færre overløb af urenset vand til havnen. Bunden er dog ikke egnet til kontakt ved badning alle steder i havnen, for den er blandt andet præget af slam og forurening fra mange års erhvervsaktivitet med tungmetaller mv. Det er en af grundene til, at der indtil nu kun er placeret badesteder, hvor der er så dybt, at man ikke kommer i berøring med bunden.

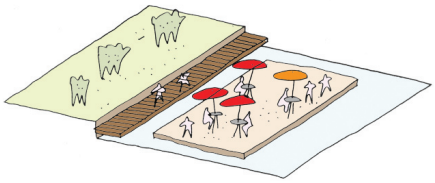
Sikkerheden er vigtig og skal være lige så god ved badning i havnen som andre steder.
Man må ikke mindst tænke på de andre brugere af vandet, der skal være klar over, hvor de skal være opmærksomme på badende, dykkere mv. i vandet, så de kan afpasse deres sejlads efter det. Badning i havnen skal jo ikke føre til, at vandsport og sejlads i øvrigt får væsentligt indskrænkede muligheder.
I de fredede vandområder i havnens sydlige del skal badeanlæg tilpasses mulighederne, som hensynet til naturen giver. Områderne har især betydning for fugle i vinterhalvåret, så om sommeren vil badegæster næppe være et problem.
Her arbejdes der på at nedbringe påvirkningen af vandkvaliteten fra Damhusåens udløb.

Forskellige former for badning
Vandkantens karakter og vandets dybde har betydning for bademulighederne.
Men badning er også muligheden for udspring, for sport i vandet som boldspil mm., så der er behov for forskellige anlæg lige fra stranden til den centralt beliggende, bymæssigt udformede platform på vandet. Den nye Amager Strandpark bliver et udflugtsmål for badning, men de nære muligheder kan også udvikles. Et par af de viste forslag på kortet er allerede ved at blive realiseret.

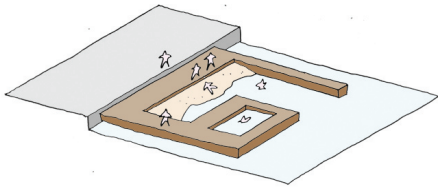
Hvordan kan badning i havnen blive mere udbredt uden problemer med sikkerheden?
Kan nye typer af anlæg give en ny københavnsk badekultur?
Kan badning i historiske omgivelser som Trekroner blive en særlig attraktion?

Vinterbadning og sauna ved vandet
Årstider og vejr betyder meget for interessen for badning.
Muligheder for at være aktiv og i bevægelse forlænger sæsonen i forhold til det afslappede (sol-)badeliv, som kendes fra kysterne. Men der findes mange, som også ønsker at bade om vinteren, gerne kombineret med muligheden for at få varmen igen i en sauna eller med noget varmt at drikke. En mulighed kunne være flytbare anlæg som en slags »badebåd«, hvor der er faciliteter ombord.

Hvordan kan vinterbaderne give aktivitet i havnens lavsæson?
Hvor stort er behovet for vinterbadning?



Flydende strandmiljø



Flydende havnebad



Havnens badeanlæg

Husbåde vil give liv

Mange aktiviteter på vandet udfoldes næsten kun i sommerhalvåret. Husbåde med boliger og enkelte udadvendte aktiviteter giver mere liv hele året. Udadvendte aktiviteter som udstillinger eller cafeer på nogle både, som tiltrækker besøgende, er væsentlige for at få liv i løbet af dagen. Så føles områderne ikke private for de forbipasserende.

Husbåde skal ligge med god afstand, så de ikke lukker for vandet, og placeret ved nye broer ud i vandet kan de på broernes spids give nye udsigter.

Husbåde kan blandes med lystbåde og joller, så forskellige grupper bruger de samme områder. I de centrale dele af byen er der ikke så mange pladser, for her skal være mange andre aktiviteter langs kajerne. Men husbåde kan godt kombineres med parker og kajer med offentlige formål, hvor nogle få boliger eller udadvendte aktiviteter indpasses på stedets betingelser. I de ydre dele af havnen er der større kapacitet.

Beboere og oplevelser

Med husbåde vil der komme flere boliger i områder, hvor der i dag kun er få. Beboerne må være indstillet på et liv i fokus. Der er tale om en bymæssig boligform, ikke et stille liv, hvor ingen udefra kommer forbi. Beboernes færden og arbejdet med bådene vil være en del af attraktionen for andre. Den nærhed der opstår, når man har vand omkring sig i stedet for hæk, skal være en kvalitet ved områderne.

Kommuneplantillæg for husbåde

For at etablere husbådepladser er der lavet en samlet plan i et forslag til kommuneplantillæg. Denne planlægning udpeger rammer for, hvor der kan ligge husbåde, men det betyder ikke, at den nuværende lovlige anvendelse ikke kan fortsætte. Mange steder skal der dog mere til end kommuneplanlægning, før der kan komme husbåde. Nogle områder har restriktioner, som der skal dispenseres fra eller ændres i. Andre steder har miljøproblemer, der skal løses, før man kan etablere boliger. Og de enkelte husbåde skal godkendes og have aftaler om brug af landareal, parkering og andre praktiske forhold.

Forslaget til kommuneplantillæg er til debat samtidig med oplægget til den Blå Plan.

Ideer og kommentarer til husbåde kan indsendes med henvisning til forslaget til kommuneplantillæg.



Husbådemiljø, Amsterdam



Havnens husbåde

Det faste, flydende og flygtige
En levende mangfoldighed kan opstå i samspillet mellem de faste bygninger og fastlagte byrum i havnen og de mere foranderlige og lette anlæg langs vandet (flydende platforme, skibe, midlertidige bygninger) og endelig det flygtige - begivenheder, arrangementer og oplevelser. Kontrasten mellem de tunge, faste rammer og de lette, flydende elementer skaber netop pladsen for flygtige begivenheder, hvad enten det er festivaler, der bliver tilbagevendende højdepunkter eller flytbare mødesteder, der vokser op på en ledig plet, og rykker videre, når den skal bruges - eller man savner en ny udsigt.
Havnens kulturhistoriske værdier må beskyttes og udvikles. Den gamle befæstede byhavn, mange erhvervshavneanlæg og kystlandskaberne har en identitet, som er det faste grundlag. Mange steder er i dag fredet, men man kan ikke frede oplevelsen af livet og havnens udvikling. I stedet kan man være åben over for at genbruge og formidle historiske anlæg med en ny anvendelse.


Park på vand

Hvordan kan kombinationer af gamle rammer og nye aktiviteter give ekstra oplevelser?
Kan havnens historie blive mere synlig midt i forandringen?
Hvordan kan de flydende mødesteder og flygtige begivenheder få gode vilkår for at trives?

Grønne oplevelser
Havnen supplerer de grønne muligheder i parker og byrum. Grønne forbindelser mellem park og havn gør adgangen til vandet særligt attraktiv. Opholdsarealer langs havnen kan udvikles med grønne kvaliteter som et attraktivt møde mellem det grønne og det blå. Og små grønne frimærker mellem bygningerne er gode at opholde sig i, når vinden fordriver en fra vandet og kajen. Uden for den tætte by glider park og vand sammen i naturprægede områder, der er lige så kunstige som den nye strandpark ved Sundet, men byder på nogle af byens bedste naturoplevelser, f.eks. fugleliv.

Hvor kan der skabes grønt ved havnen?
Hvordan skal en park, der passer til havnen, være udformet?

Årstider og klima, lys og mørke
Opholdsaktiviteterne i bymidten og havnen er flere gange større om sommeren end om vinteren. Sommeren har mange aktiviteter i, på og langs vandet. Om vinteren foregår der meget lidt på vandet, men solrige vinterdage får mange ud på promenaderne.
For at få mere liv i havnen skal man både tage højde for de store forskelle og finde ideer, der kan gøre dem mindre.
Dertil hører både særlige vinteraktiviteter og at udforme opholdssteder, så de er spændende hele året.
Solen betyder meget for klimaet, man søger sjældent skygge på havnen. Syd- og vestvendte steder får en særlig værdi, som Islands Brygges Havnepark har og andre steder som sydenden af Havnegade eller Redmolen ved Nordbassinet kan få.Havnens mangfoldighed kan også komme bedre frem med en indretning og belysning tilpasset stedet, så de attraktive træk er tydelige i både mørke og lyse timer. Belysning og vand giver nogle særlige muligheder, som ikke findes andre steder i byen.

Hvad kan få dig til at gå ned til vandet om vinteren?
Hvordan kan aktiviteter og oplevelser i de mørke timer udvikles?



Grønne og rekreative områder

Sport, kultur og historie
Havnen har sports- og kulturfunktioner af lokal, regional og national/ international betydning. De er med til at gøre mange aktive og trække flere til som publikum. Der kan udvikles aktiviteter og funktioner, der bygger på et havneafsnits særlige karakter, som Kalvebod Brygge som breddesportens havn ved DGI-byen og over for Islands Brygges fritidsfaciliteter, området ved Kvæsthusbroen som teaterhavn med skuespilhus og opera, Nyholm og Kastellet som militærhistorisk havneområde etc. Hvis man aktivt bygger videre på de bestående funktioner, vil variationen i havnens oplevelsestilbud blive mere markant.

Har andre dele af havnen særlige funktioner, der kan udvikles?
Hvordan kan brugere, foreninger, institutioner mv. være med til at udvikle de forskellige potentialer?

Rammer for begivenheder
Store begivenheder kan foregå på pladser på land eller suppleres med nye platforme på vandet, der efter behov placeres i eller bugseres rundt til forskellige havneafsnit. Mere permanente scener på og ved vandet, små tribuner til sport, trappe- og tilskueranlæg etc. kan også fungere som steder for optræden, film og andre særlige begivenheder. I sammenhæng med museer og historiske monumenter nær havnen kan platforme og skibe rumme flydende udstillinger og levendegørelse af historien etc.
Vandet har sit eget repertoire som regattaer, festfyrværkeri og lys på vandfladen etc. Begivenheder, der udnytter vandets særlige muligheder, må have høj prioritet.

Er der hindringer, der skal ryddes af vejen for at afholde spændende begivenheder?
Hvordan kan parter med gode ideer og andre med egnede steder arbejde sammen?

Havnen fortæller
Egentlig kender mange nok ikke så meget til havnen, dens historie og aktiviteter. Havnen er fyldt med historie, som både ses i de anlæg, den efterlod, og i monumenter over begivenheder og personer, fra Nyhavns mindeanker til udvandrernes Amerikakaj.

Skal historien være mere synlig og forklaret på stedet, som skilte, genstande med videre?
Kunne havnen få sin egen fest, der gør historie og traditioner levende?


Flydende skøjtebane, Melbourne


Kulturliv, Christianshavns Kanal


Flydende scene, Bodensee Bregrenz, Bregrenzer Festspiele

Tyngdepunkter
Når kortene over funktioner og kvaliteter i havnen lægges over hinanden, viser der sig en række tyngdepunkter, hvor allerede planlagte anlæg og muligheder for nye aktiviteter supplerer hinanden i særlig grad.
I Nordhavnen viser der sig især muligheder omkring Svanemøllebugten, i Søndre Frihavn og måske i et kommende byområde i Nordre Frihavn. Svanemøllebugten kan i løbet af nogle år udvikles til et endnu større og vigtigere fritidsområde for hele København.
I Inderhavnen er området med operaen og det kommende skuespilhus, Grønlandske Handels Plads og Christiansholm et kulturelt kraftcenter. De nye opholdsområder, der udvikles ved Grønlandske Handels Plads og på Holmen, giver mange mennesker muligheder for at opleve havnerummet. De kulturelle fyrskibe i Inderhavnen skal bindes sammen og have god tilgængelighed.
Det er i Sydhavnen, at erhvervshavnens udflytning især giver plads til andre anvendelser, og her kommer mange københavnere til at bo i fremtiden. Sydhavnen har både tyngdepunkter ved Kalvebod Brygge/Fisketorvet/Havneholmen og længere mod syd ved Teglværkshavnen. Det, der sker her, må ses i sammenhæng med Islands Brygge med Havneparken, Havnestad, Nokken og Amager Fælled. Fysisk forbindes de to sider af havnen med nye broer.

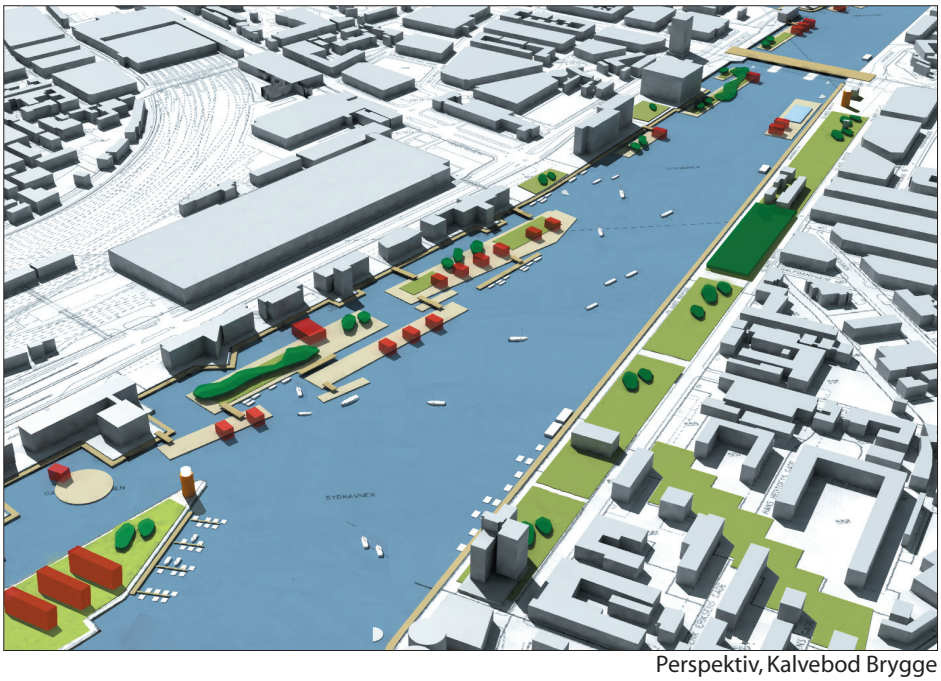
Kalvebod Brygge og Havneholmen
Den nordlige del af Sydhavnen har potentiale som tyngdepunkt. Den Blå Plan foreslår, at der sættes fokus på strækningen langs Kalvebod Brygge med en intention om at gøre dette område lige så attraktivt som området omkring Havneparken på Islands Brygge. Endnu mangler den gennemgående promenade, som kommer med færdiggørelsen af byggeriet. Havneholmens kommende byggeri og friarealer kan også spille sammen med området, for de midlertidige aktiviteter her har vist, at tilgængeligheden kan fungere på tværs af barrierer.
Mobile »flåder« kan placeres ude i havneløbet i afstand fra kajen, så de kommer fri af bygningerne og deres skygger på Kalvebod Brygge, og disse bygningers nærhed til vand ikke berøres. Det åbne havneløbs bredde må dog ikke blive indskrænket for meget, for det er et flot rum i byen, særligt set fra Havneholmens nordlige spids. »Flåderne« danner tilsammen et landskab, der skyder sig ud i havneløbet, og som rummer en række muligheder for ophold, bevægelse og aktiviteter i nær kontakt med og i sammenhæng med aktiviteter på vandet. Det rekreative flådelandskab kan f.eks. danne ramme om sejlsportsarrangementer. Antallet og brugen af »flåderne« kan variere, og mellem dem er der mulighed for at fortøje lyst- og husbåde, hvis daglige brugere tilfører området liv.
Eller man kan måske gå i en anden retning og satse på en kontrast mellem de nye bygninger og store gamle skibe, der har karakter til at sætte deres eget præg på området.

Hvad skal der til for at gøre Kalvebod Brygge grøn og skøn?
Hvilke aktiviteter vil kunne få dig til at bruge dette område?
Hvordan kan aktiviteter på land som biografer og cafeer spille sammen med vandet?



Havnens tyngdepunkter


Perspektiv, havnemiljø ved Kalvebod Brygge


Perspektiv, Kalvebod Brygge

Længere mod syd

I den sydlige del af Sydhavnen får den »blå« udbygning et mere lokalt sigte. Omkring Teglværkshavnen opføres der i de kommende år ca. 5.000 boliger, hvoraf de første er tæt på at kunne realiseres på Sluseholmen og den nye »boligø« ved Teglholmen.

De nye boliger vil tilføre området en masse daglige brugere. Boligerne får tæt kontakt med vandet, idet der udgraves kanaler og etableres promenader og træbrygger i området.

Områderne bindes sammen med broer, hvoraf enkelte bliver oplukkelige.

I Sluseløbet gives der mulighed for lystbådehavn med husbåde, i Fordgraven etableres en hus- og lystbådehavn og i Teglværksløbet ved udsigtspunktet kan der etableres badeanlæg til sommer- og vinterbrug. Ved »boligøen« og på andre kajstrækninger bliver der plads til større og mindre kolonier af husbåde og til anløb af fritidsbåde, så der bliver liv på kajerne.

På skitsen vises en ide til en platform eller scene ud for den solorienterede kaj på Sluseholmen - et arrangement her vil kunne nydes fra både kajer, husbåde, boliger og kontorer rundt om bassinet. Et grønt strøg ind mod byen bagved og en bro til Amager binder området sammen med omgivelserne.

Har du andre ideer til områdets udformning?
Hvilke aktiviteter vil passe godt ind i området omkring Teglværkshavnen?
Hvordan kan den særlige kontrast mellem de brede bassiner og de nye smalle kanaler bruges?

Kvæsthusbroen og Holmen

Hele Inderhavnen har tyngde som oplevelsesområde omkring vandet, men der samler sig særlig opmærksomhed omkring Kvæsthusbroen og Holmen, hvor to kulturelle sværvægtere er på vej.

En arkitektkonkurrence kan pege på, hvordan man kan slå bro imellem dem, så ansatte, publikum og andre besøgende får en god adgang - og måske et nyt udsigtspunkt midt i havnen.

Og måske skal man også kunne komme sejlende frem til kulturlivet, så det bliver del af en større havneoplevelse.

Holmens kanaler er brede med plads til både fastliggende og sejlende både, og byggeriet skaber en rolig ramme for et forhåbentlig mangfoldigt billede af både og aktiviteter.

På Grønlandske Handels Plads er et center for Nordatlanten på vej. Det smager af saltvand og en kultur tæt forbundet med havet, så det vil være oplagt at have maritime og historiske aktiviteter omkring dette sted, hvor der skabes en ny plads for ophold.

Havneløbet her hører til de meget trafikerede, når sommerens rute- og udflugtsbåde, krydstogtskibe, lystsejlere og roere er på vandet, men om vinteren er her ikke så meget liv. Det kan være en mulighed for liv at få aktiviteter fra Nordatlanten som kajaksejlads mv. ind her.

Og vinterbadning og sauna vil også kunne give en fornemmelse af det nordlige.

Midt i området ligger Christiansholm som en gemt reserve, der er udlejet til erhverv i en række år.

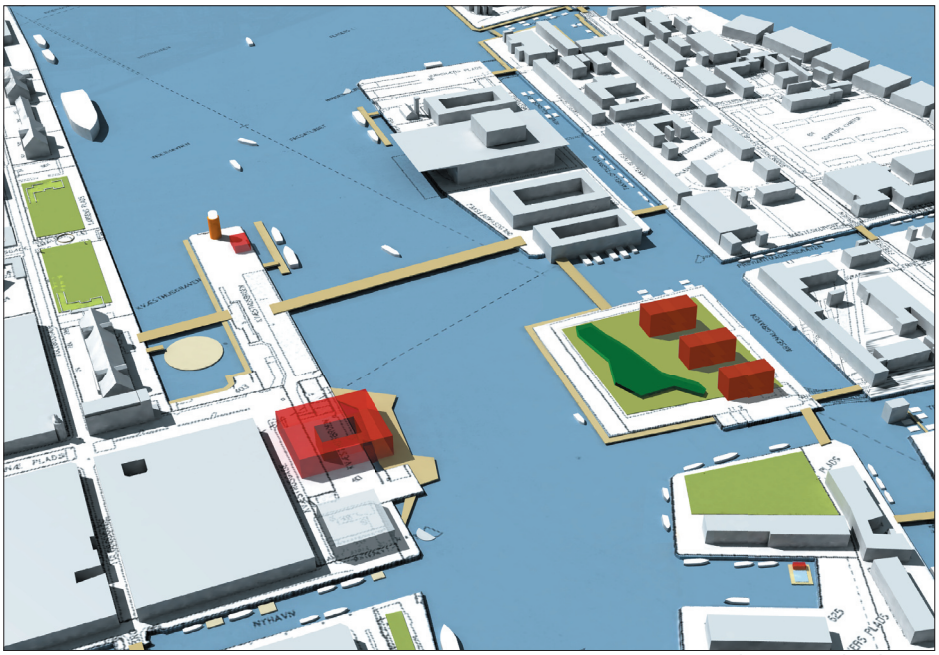
Dens fremtidige bygninger, grønne arealer og aktiviteter vil komme til at præge dette havneområde meget, så de skal udvikles med omtanke.

Der vil også blive behov for bedre adgang til denne holm, når den med tiden kan indgå i byudviklingen.

Hvordan kan en ny bro blive havnens indgangsdør fra nord?
Hvilke aktiviteter vil passe ind omkring Kvæsthusbroen?
Hvordan kan kulturlivet bruge vandet og bidrage med oplevelser?



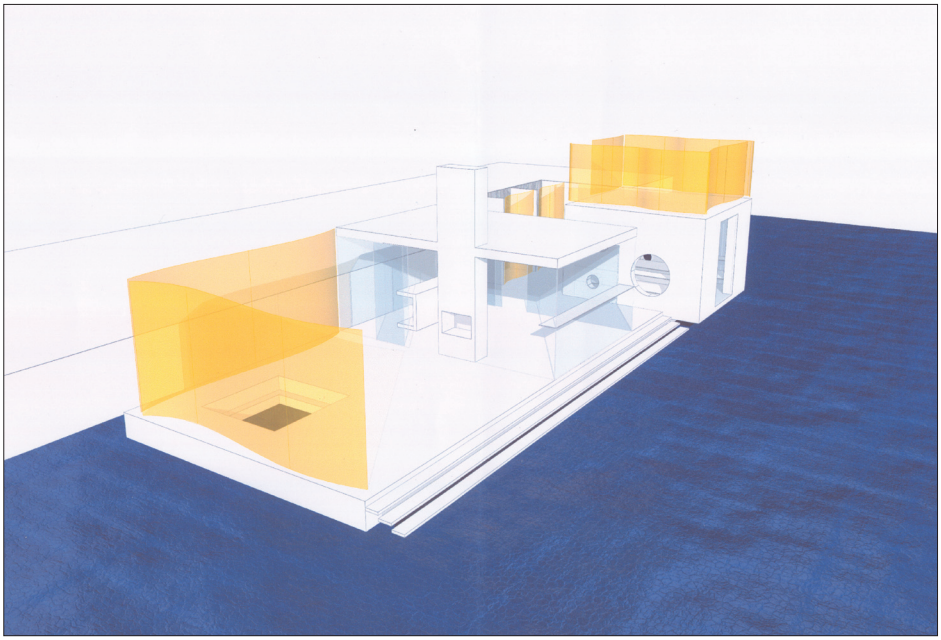
Perspektiv, Teglværkshavnen



Perspektiv, Kvæsthusbroen

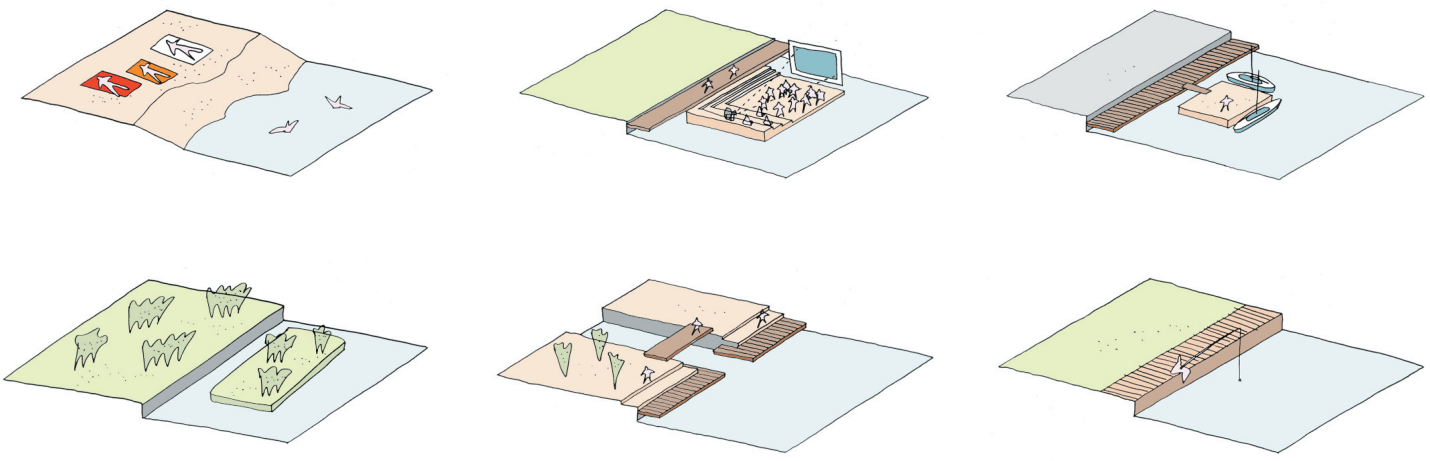
Hvordan realiseres en Blå Plan?
Der skal mange parter til at gøre de gode ideer og de mange forslag, der kan indgå i en Blå Plan, til virkelighed. Der vil være forslag, som det ikke koster andet end god vilje og måske et nyt samarbejde mellem parter med sammenfaldende interesser at realisere. Men der kan også være muligheder, som kun kan komme inden for rækkevidde, hvis der afsættes et større beløb.
Den Blå Plan skal på baggrund af debat og forslag blive et redskab til at prioritere, hvor der bruges kommunale midler. Men forhåbentlig kan den også inspirere andre parter, der f.eks. som led i byudvikling bruger ressourcer på havnen.

Økonomi
Den Blå Plan har ikke sit eget budget. Københavns Kommune har som del af en større pulje til trafik og boliger reserveret et beløb på 10 mio. kr. til anlæg, der udspringer af den Blå Plan. Som de første initiativer til samlet ca. 3 mio. er der peget på flere bademuligheder - ud over de to anlæg på Islands Brygge og Havneholmen. Hertil hører udviklingen af et mobilt anlæg til vinterbadning og sauna mv., som den Blå Plan forhåbentlig giver en ide om behovet for og placeringsmulighederne til. Derved kan der høstes erfaringer med flere typer af badeanlæg.
Der findes også andre kommunale puljer, som f.eks. skal fremme liv og aktivitet i de nye boligområder, der kommer i takt med byomdannelsen, eller særligt retter sig mod idrætsaktiviteter.



»Badebåd« / Flydende sauna, Dorthe Mandrup Arkitekter

Nogle forslag i debatten om den Blå Plan skal sikkert ses i sammenhæng med kommunens løbende indsats for grønne områder, veje og stier osv. De skal så prioriteres af midler, der er eller bliver afsat til disse formål, når kommunen planlægger og laver budgetter i de kommende år.
Forbindelser over havnen kan finansieres på flere måder. En bro mellem skuespilhus og opera kan anvendes af mange flere end publikum og de ansatte, bl.a. af de studerende, der cykler til uddannelsesstederne på Holmen. Her kan en arkitektkonkurrence bidrage til at finde en god løsning. I andre områder som Fisketorvet/Islands Brygge, hvor der også mangler en forbindelse, arbejdes der på at få private grundejere med i en finansiering, fordi broen vil gøre deres områder med boligbyggeri, butikker mv. meget bedre.
Husbåde vil blive finansieret af dem, der skal bo på dem. Andre anlæg kan også finansieres af ejerne og brugerne, som har særlig gavn af dem, og man kan søge støtte hos fonde og organisationer eller - til offentligt tilgængelige anlæg - i kommunale puljer som Byudviklingspuljen.
Finansieringen af ideerne i den Blå Plan kan meget vel være lige så mangfoldig, som planen selv bliver. Resultatet skulle gerne være, at udbyttet for havnens brugere og byens borgere og gæster bliver større end summen af de midler, som parterne bruger.



Ideer til en varieret udformning af mødet mellem land og vand

Forløb og tidsplan
Med dette debatoplæg er der åbnet for forslag og ideer, som vil indgå i arbejdet med at udforme en Blå Plan. Forslagene skal sendes til Københavns Kommune, der på baggrund af debatten vil udarbejde planen. Der er stillet nogle spørgsmål på de foregående sider, men alle kommentarer og forslag til planlægningen vil blive vurderet i forhold til målene om en rekreativ og levende udvikling af havnen. Den Blå Plan er ikke kun en fysisk plan. Ideer til forvaltningen af den rekreative brug af havnen eller til prioritering af interesserne kan også indgå. Men kompetencen til at planlægge og regulere brugen af havnen ligger som beskrevet ikke kun hos Københavns Kommune, så nogle ideer kræver andre parters medvirken for at kunne realiseres.



I den Blå Plan skal målet være at sige ja til så meget som muligt

Den Blå Plan vil i løbet af vinteren blive udarbejdet på baggrund af debatten. Det forventes, at planen kan vedtages i starten af 2004.

Debat
Som led i debatten arrangerer Københavns Kommune offentlige møder, men der vil sikkert også blive lejlighed til at debattere ideer og forslag i andre sammenhænge.

Der er indtil videre fastlagt tre offentlige møder, hvor det er muligt at debattere ideer til planlægningen. Møderne holdes i den indre, den nordlige og den sydlige del af havnen:

Torsdag den 11. september kl. 19-21 i Trekanten, Kalvebod Brygge 45.

Tirsdag den 16. september kl. 19-21 i Østerbrohuset, Århusgade 103.

Tirsdag den 30. september kl. 19-21 i aulaen på Ellebjerg Skole, P. Knudsens Gade 37-39.

Den offentlige debatperiode varer fra den 23. juni til den 14. november, hvor forslag og kommentarer til planlægningen skal være modtaget.

De skal indsendes skriftligt til:
Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
8. kontor
Rådhuset
1599 Københavns V

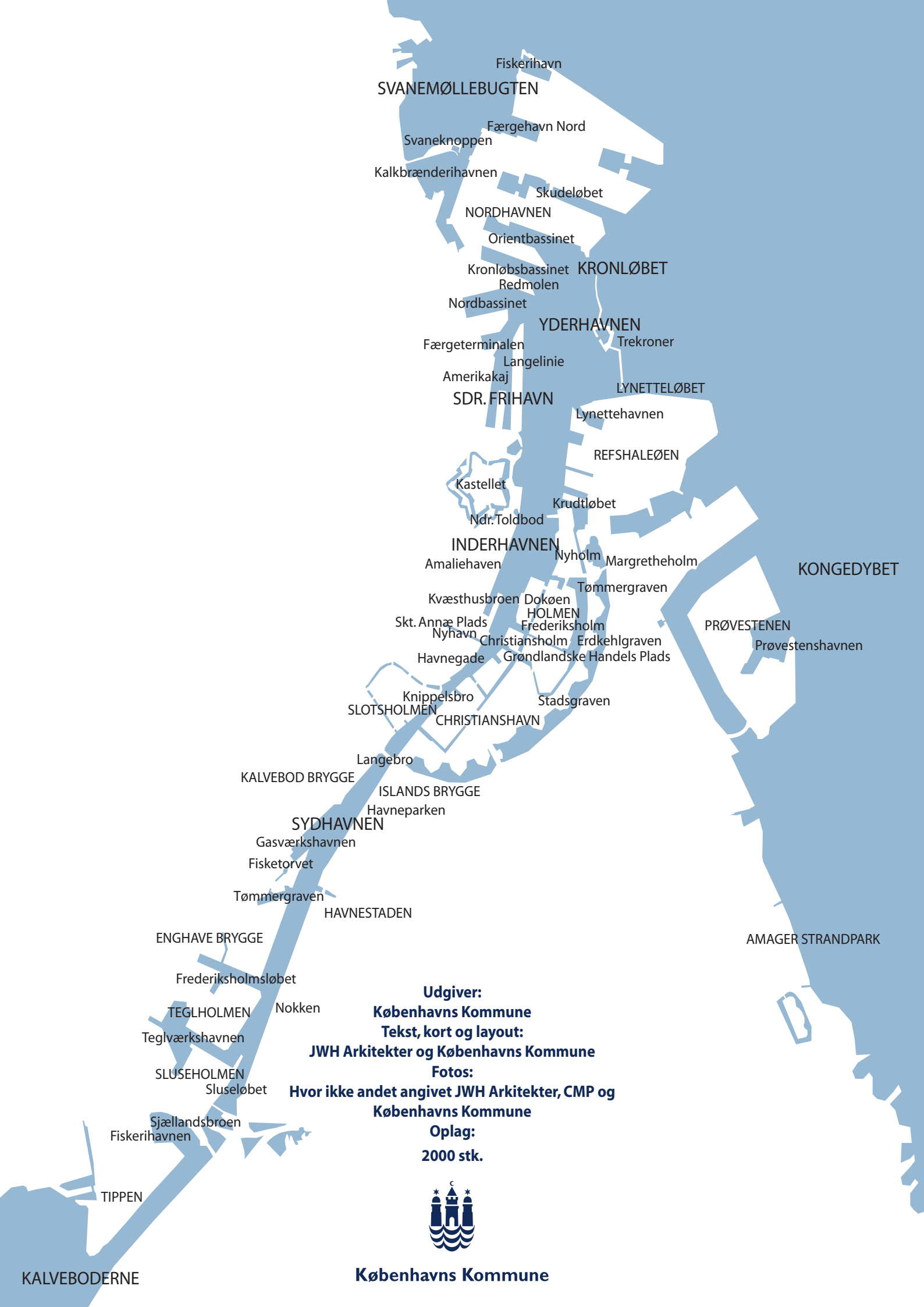
Telefax 33 66 70 23
Mail blaaplan@kk.dk

Debatoplægget kan ses på kommunens hjemmeside www.kk.dk, hvor man også kan komme med ideer og forslag.
Yderligere eksemplarer af debatoplægget kan fås på bibliotekerne over hele kommunen og i Københavner Information på Rådhuspladsen.
Henvendelse om debatten kan ske til Økonomiforvaltningen, 8. kontor, på telefon 33 66 26 88.

Den offentlige debatperiode om forslag til kommuneplantillæg for husbåde varer ligeledes fra den 23. juni til den 14. november, hvor Københavns Kommune skal have modtaget bemærkninger og kommentarer til dette forslag. Forslaget til kommuneplantillæg kan også ses på kommunens hjemmeside www.kk.dk og fås på bibliotekerne og i Københavner Information på Rådhuspladsen.



Havnen er også et mødested hvor meninger udveksles. I denne sommer hører den Blå Plan forhåbentlig til blandt emnerne



Udgiver:
Københavns Kommune
Tekst, kort og layout:
JWH Arkitekter og Københavns Kommune
Fotos:
Hvor ikke andet angivet JWH Arkitekter, CMP og Københavns Kommune
Oplag:
2000 stk.

Københavns Kommune