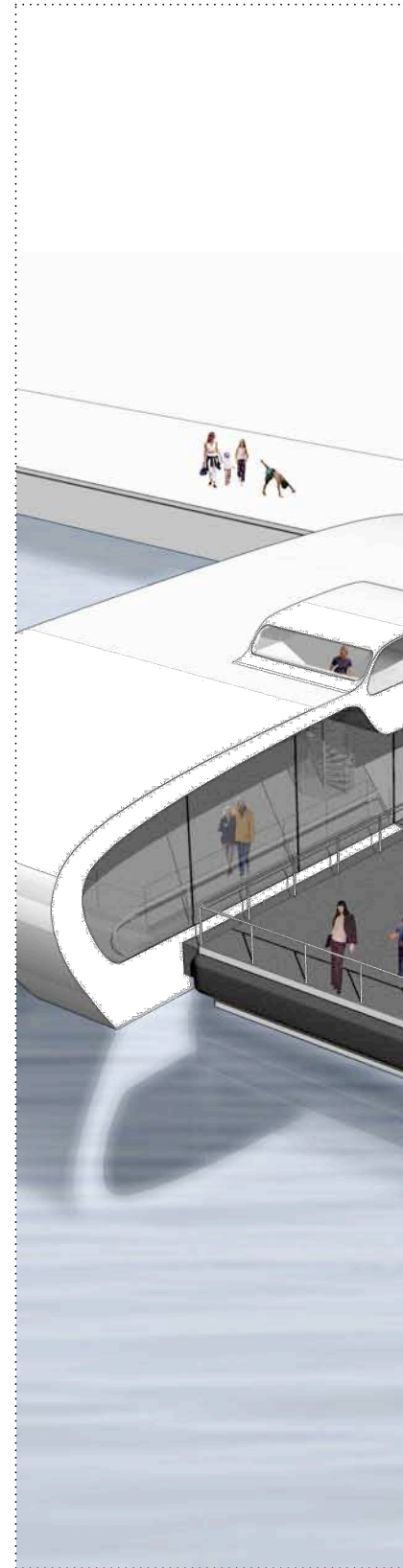
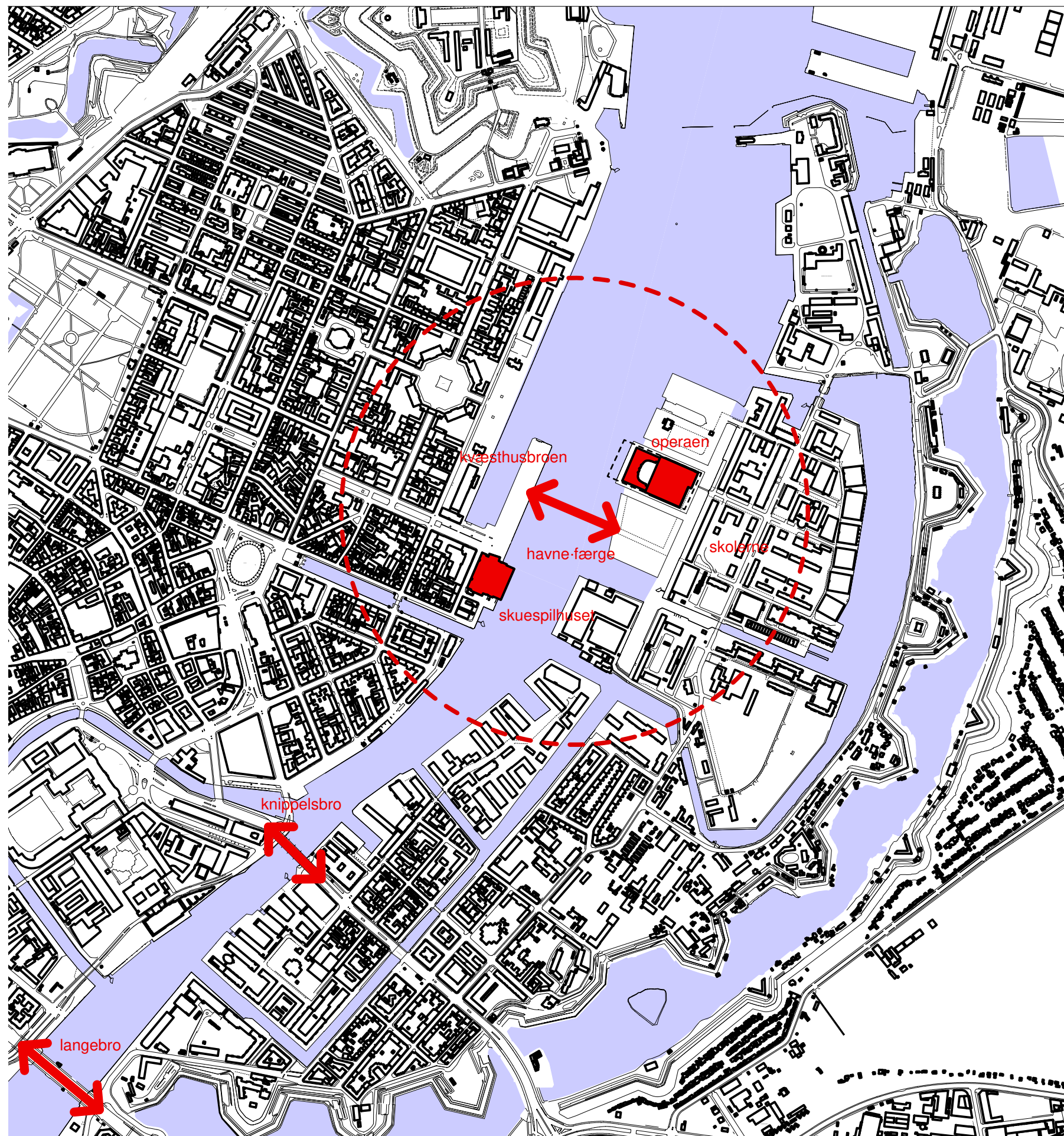


HØNEN & HANEN





"HØNEN & HANEN"

Med udbygningen af Holmen, Refshaleøen, Islands Brygge og Sydhavnen, er byens naturlige centrum flyttet fra indre by og længere øst på - ud i havnen. Havnen er blevet en trafikalt flaskehals samtidig med, at den naturligt tiltrækker flere og flere brugere. Antallet af mennesker der vil nyde havnen samt antallet af mennesker, der har et trafikalt behov på tværs af havnen, er stærkt stigende.

Ved Havneholmen bygges en cykel/gangbro der forbinder øst og vest. Ved Holmen har der siden Operaens bygning været diskuteret broforbindelse og tunnelforbindelse. Flere operatører, herunder FLYVEFISK og HUR tilbyder i dag at sejle passagerer hen over havnen, men en decideret shuttle-færge løsning er endnu ikke analyseret og skitseret.

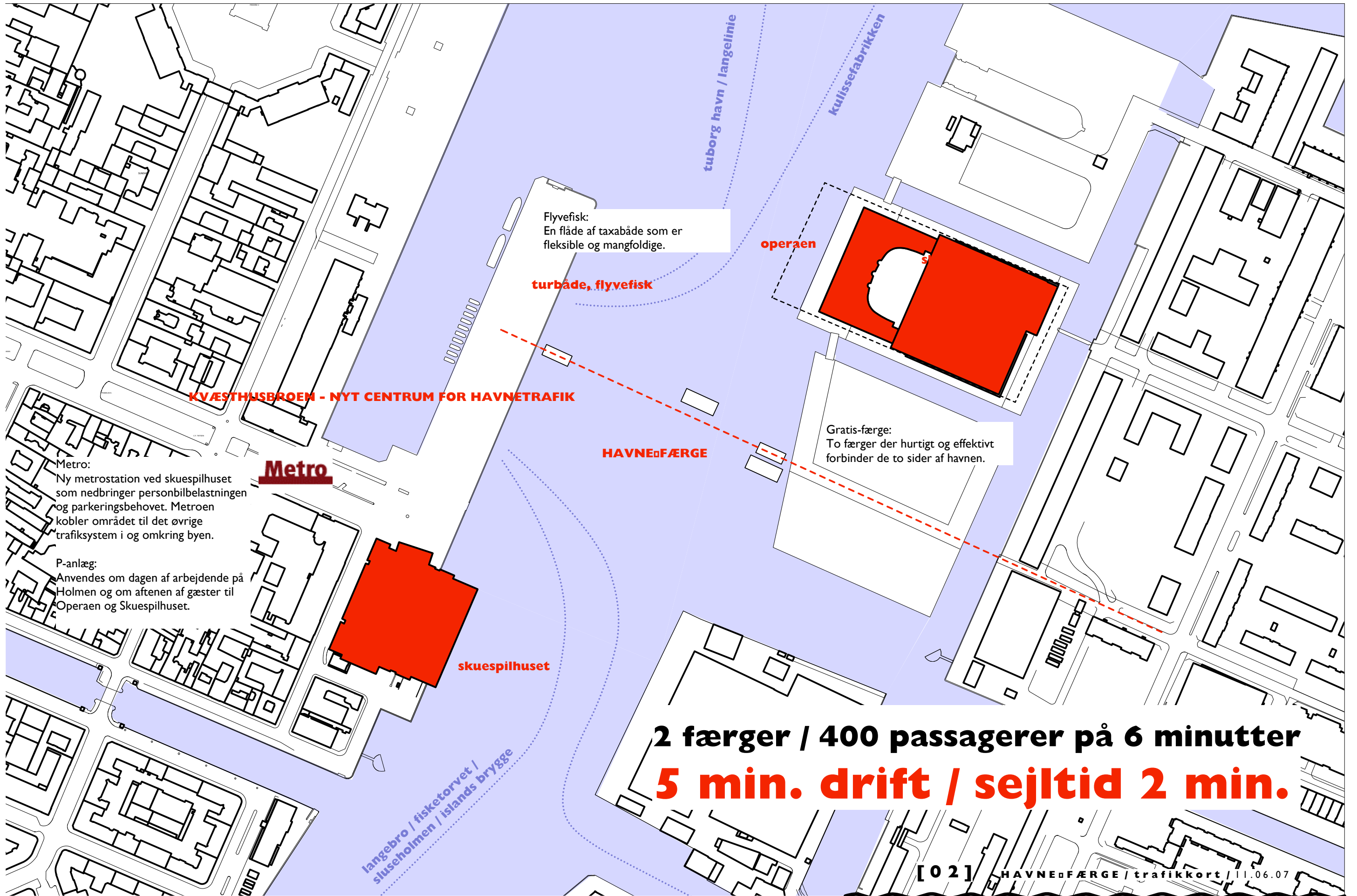
Nærværende skitseprojekt til en maritim trafikalt løsning er udarbejdet af Geisler & Nørgaard ApS som oplæg til Københavns Kommune. I oplægget spekuleres ikke i driftsøkonomiske eller organisatoriske detaljer, men i en model for en maritim løsning af følgende hovedopgaver:

- at kunne transportere 200 passagerer af gangen på tværs af havnen hurtigt og smidigt
- at kunne servicere Operagæster som et særligt segment
- at kunne servicere skolerne, virksomhederne, beboere samt øvrige daglige brugere af Holmen

De overordnede forudsætninger er således et ønske om at etablere en transportmulighed, der vil blive foretrukket af målgrupperne frem for anden transport til og fra området.

Skitseoplægget indeholder forslag til infrastrukturelle planløsninger, specielt fokuseret på Kvæsthusbroen som et nyt trafikalt centrum for havnetrafik samt forslag til havnefærger.

Koncept og idé: Geisler & Nørgaard ApS
Design: NYMAND+RAVN arkitekter maa





Færgen er mere end et effektivt transportmiddel - den er et stort overdækket udsigtsrum, der iscenesætter havnens store rum. En daglig glæde for byens borgere og en spektakulær oplevelse for besøgende.

Hele færgens dækareal er overdækket og afskærmet. Siderne monteres med glas med oplukkelige felter. Langs glasfacaderne opsættes værn med brede håndlister/lændestøtter. Der etableres primært ståpladser, men også siddepladser til svagtgående og handicappede.

Dækket belægges med et skridsikkert materiale, der er let at rengøre og vedligeholde. Færgen apteres alt efter Søfartsstyrelsens krav med inventar til støtte og til at læne fx. cykler op ad. Et separat område, der kan varieres i størrelse efter behov, kunne dedikeres cyklister og barnevogne.

Landgangen er bred og deles i ind- og udgang, der sikrer at ind- og udstigning kan ske samtidig. Udgang/indgang skal dog kunne slås sammen for at sikre ekstra hurtig betjening, når mange passagerer skal ombord (eller fra borde) på en gang.

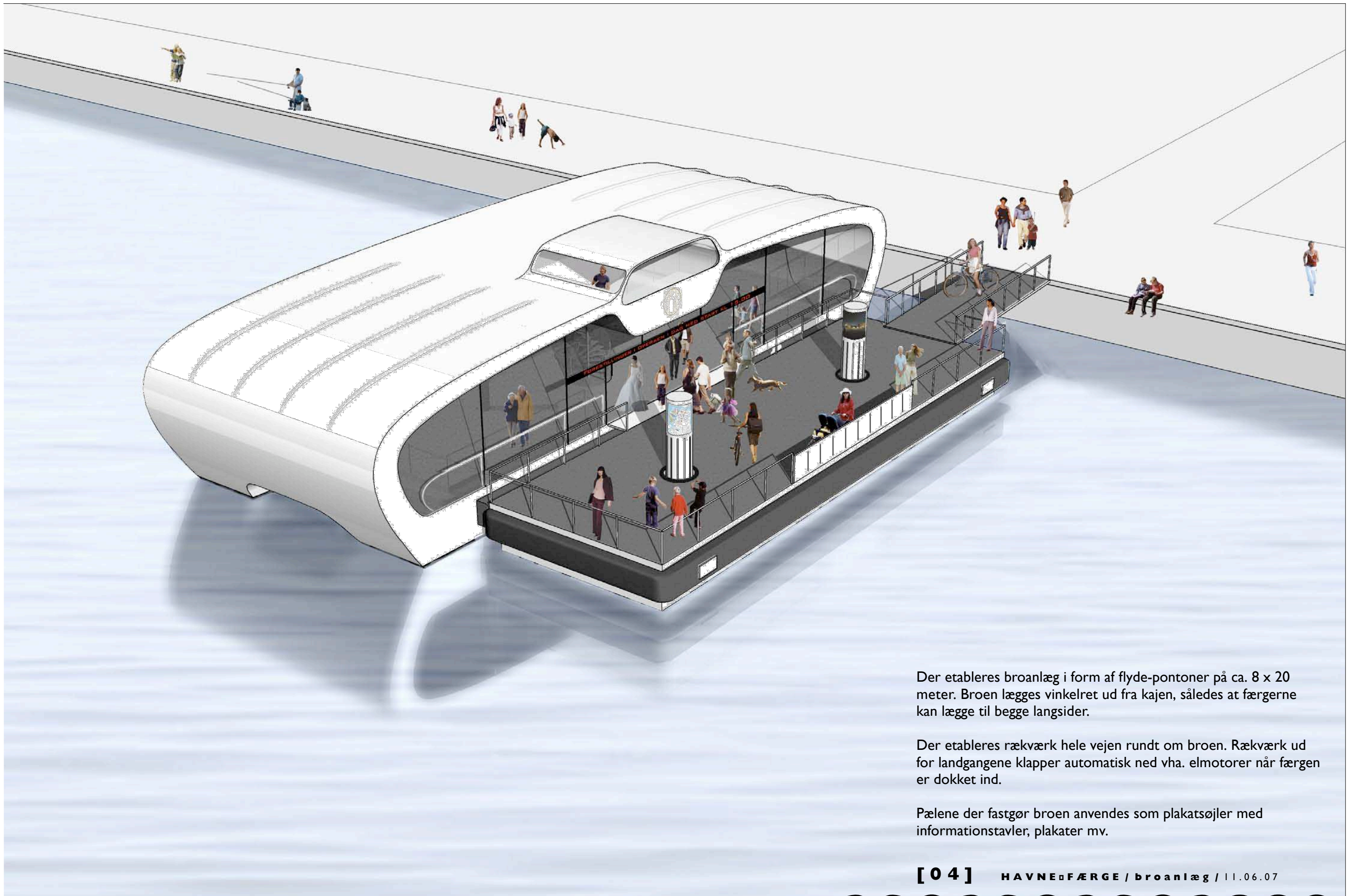
Færgen er ca. 10 x 25 meter og bygges som et katamaranskrog i aluminium. Færgen udstyres med fire schottelpropeller, der fremdrives af 4 el-motorer med energiforsyning fra hydrogen brændselsceller eller batterier.

Styrehuset er placeret midtskibs forskudt til den ene side. Færgen opereres sejlmæssigt ens i begge retninger uden at skulle vende i havnen. Schottelsystemet muliggør en meget smidig manøvrering.

Færgen lægger til med samme side til et flydebroanlæg. Fortøjning sker ved elektromagneter. Forsynes færgen via batteristrøm dokker færgen ind i opladningsstik således at batterierne automatisk lades op. Det overvejes om strømforsyningen kan suppleres med solcellepaneler på færgen.

Færgens aluminiumskonstruktion sikrer lettere vedligehold og lavere vægt (energiøkonomi). Anvendelse af el-motorer til fremdrift nedsætter støjpåvirkninger og vibrationer i forhold til anvendelse af dieselmotorer, samtidig med at lokale emissioner helt undgås.

Personalerum med toilet mv. installeres enten i færgen eller på land.



Der etableres broanlæg i form af flyde-pontoner på ca. 8 x 20 meter. Broen lægges vinkelret ud fra kajen, således at færgerne kan lægge til begge langsider.

Der etableres rækværk hele vejen rundt om broen. Rækværk ud for landgangene klapper automatisk ned vha. elmotorer når færgen er dokket ind.

Pælene der fastgør broen anvendes som plakatsøjler med informationstavler, plakater mv.



[06] HAVNEFÆRGE / aftentur / 11.06.07

GEISLER & NØRGAARD



KVÆSTHUSPROJEKTET

- ET UDVIKLINGSPROJEKT I KØBENHAVNS INDERHAVN

REALDANIA OG LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTFIRMA A/S





VISIONEN OM EN HELSTØBT BY

Holmen har i de senere år udviklet sig til et af de smukkeste og mest kreative byudviklingsområder i N ordeuropa, hvor kultur, erhvervsliv, uddannelsesmiljøer og moderne boligbyggeri folder sig ud i exceptionelle kulturhistoriske rammer, skabt gennem de mere end tre århundreder, hvor Holmen var hjemsted for søværnets orlogsværft og flådestation.

I dag er der imidlertid ikke nogen enkel og direkte trafikal forbindelse fra Københavns bykerne til denne nye attraktive bydel, der derfor i det daglige opleves som et afsondret og vanskeligt tilgængeligt område.

Realdania har besluttet at undersøge mulighederne for at skabe større sammenhængskraft og dynamik mellem de nye bymiljøer på Holmen og det centrale område af Københavns havn omkring Kvæstmøllen – og dermed også mellem hovedstadens to store kulturhuse, Det Kongelige Teaters nye Skuespilhus og Operaen.

Visionen er at åbne op for en let og ubesværet trafik mellem de historiske bymiljøer i Frederiksstaden og Holmen – og samtidig styrke den folkelige puls og energi i disse to centrale bydele med attraktive, tidssvarende byrum, der udnytter områdernes store rekreative potentiale til gavn for alle borgere.





Kongens Nytorv

Knippelsbro

Nyhavn

Sankt Annæ Plads

Kvæsthuskældergraven

Amalienborg

Amalienhaven

Toldbodens Bådehavn

Kastellet

◀ Kvæsthusgraven

Kvæsthuspladsen

◀ Kvæsthusbroen

Grønlandske Handels Havn

Christiansholm

Tiangraven

Operaen

Dokøen

Dokøen

Nyholm

Christiania

Arkitektskole

Arkitektskole

Danneskiold-Samsøes Allé

Teaterskolen

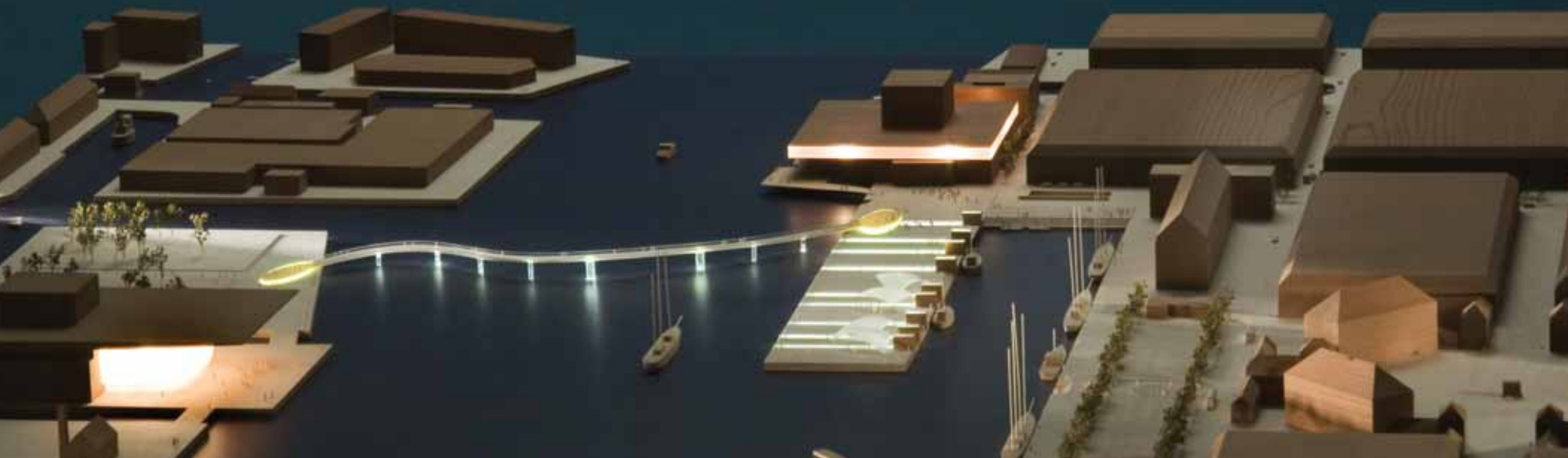
Frederiksholm

Filmskole

Musikonserv.

Arsenaløen

Erdkehlgraven



O peraaen

Kvæsthusbroen

Kvæsthusmolen og Skuespilhuset

Amaliehaven

Amalienborg

PROJEKTIDÉEN

Visionen er udmøntet i denne projektidé, som omfatter fire hovedelementer, der indbyrdes understøtter hinanden i ét sammenhængende hele:

Kvæsthusbroen / Anlæg af en bro for cyklister og fodgængere tværs over havneløbet mellem Kvæsthusmolen og Dokøen. Broen er oplukkelig og med en frihøjde over vandet, der giver plads til sejlads som i den øvrige del af inderhavnen

Kvæsthuskældereren / Anlæg af et underjordisk parkeringsanlæg under Kvæsthusmolen. Anlægget skal aflaste Frederiksstadens og Holmens gadeparkering og mindske biltrafikken over Knippelsbro til Holmen.

Kvæsthuspladsen / Omdannelse af Kvæsthusmolen til en plads, der strækker sig hele vejen fra molens spids og frem til Nyhavn. Et nyt, offentligt byrum i den store skala, der kan danne ramme om en mangfoldighed af aktiviteter og blive et samlingspunkt mellem hovedstadens to store kulturhuse, O peraaen og Skuespilhuset.

Kvæsthusgraven / Omdannelse af det tidligere færgeleje til et nyt, rekreativt havnemiljø med havneliv og aktiviteter på kajanten og anløb af både små og store fartøjer.

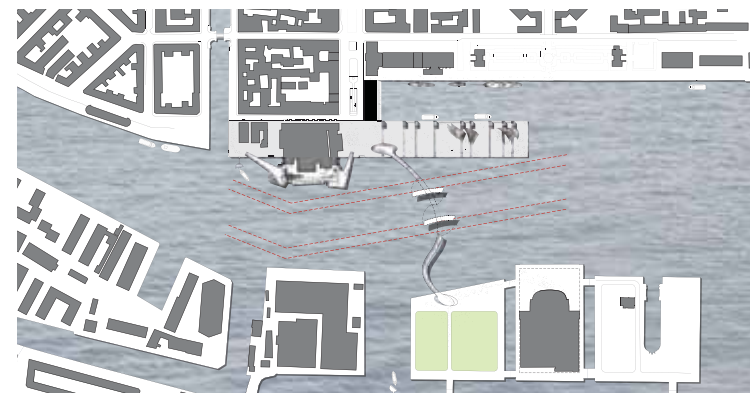


Illustration - sejlrende og broåbning



Den nye bro forbinder de åbne byrum på begge sider af havneløbet



BAGGRUND

Projektideen tager afsæt i den omfattende forvandling af byens havnenære arealer, der finder sted i disse år, i takt med at havnens militære og erhvervs-mæssige funktioner afvikles.

Hvor by og havn gennem generationer har vendt ryggen mod hinanden, inddrages store dele af havnefronten nu i byens net af offentlige og rekreative rum. Samtidig skyder nye bebyggelser op langs havnen og bidrager til byens udvikling i bred forstand.

Det Kongelige Teaters nye skuespilhus er med sin placering i skæringspunktet mellem Sankt Annæ Plads og Kvæsthusmolen et centralt element i den forvandling af havnerummet, som finder sted.

Med afviklingen af flyvebådene fra Nyhavn og udflytningen af de store færger til O slo og Bornholm fra

Kvæsthusmolen er den tunge vandtrafik i inderhavnen forsvundet, og en enestående mulighed byder sig for at afrunde Frederiksstadens møde med vandfronten.

På den anden side af havneløbet har udflytningen af Søværnets Flådestation skabt rum for udviklingen af Holmen til et nyt integreret byområde med boliger, erhvervsvirksomheder, uddannelses- og kulturinstitutioner med mere – med Operaen på Dokøen som et tyngdepunkt, der ved sine proportioner og placering midt i Amalienborgaksen markerer en tydelig visuel sammenhæng mellem Holmen og Frederiks-staden.

Men da der i dag ikke findes en fast og direkte trafikl forbindelse mellem disse to centrale områder af København, opleves Holmen stadig af mange som

en fjern og vanskeligt tilgængelig bydel. Det gælder ikke blot Holmens mange beboere, studerende og medarbejdere på de mange arbejdspladser, der har etableret sig i området. Men også Operaens gæster og andre besøgende, som gerne vil opleve Holmens mange herlighedsværdier.

Dette projektoplæg omfatter en række gennemarbejdede idéer og forslag, der på Realdanias foranledning er sammenfattet og koordineret til et samlet bud på løsningen af en af hovedstadens store trafikale udfordringer og en oplagt anvendelse af havnens enestående rekreative værdier.



Broens krumme forløb giver mulighed for forskelligartede kig



Skuespilhuset

Kvæsthusbroen

Operaen

KVÆSTHUSBROEN

Placering og udformning / En ny havnebro forbin-der Kvæsthusmolen med Dokøen i et karakteristisk S-formet forløb diagonalt over havneløbet mellem Skuespilhuset og Operaen.

Den slyngede planform giver broen en visuel spænd- stighed i forhold til havnens dominerende vandrette linier. Formen spænder jævnt – men asymmetrisk – fra kajkanterne mod en højde over vandspejlet, der muliggør fri passage for sejlads lige som de øvrige broer i inderhavnen.

Som i et skibsskrog formes broens tværprofil af spanter, der udgår fra en kraftig langsgående bjælke – eller køl – i midten af konstruktionen. Her under- støttes broen af bropiller i en jævn rytme. To af bropillerne fungerer som hængsler for drejebroens horisontale åbning, når store fartøjer skal passere.

Brofæsterne er svagt skrånende, ellipseformede plinte, som giver adgang til broen fra alle retninger, og som i den lige linie i broens forlængelse glider i ét med terræbelægningen i en niveaufri overgang.

På Dokøen lander broen i direkte forlængelse af Dokøvej og den eksisterende vejbro til Galionsvej på Frederiksholm, hvorfra der er let adgang til de øvrige områder på Holmen.

På Kvæsthusmolen er brofæstet placeret i flugt med havnebassinets afslutning og i forlængelse af Sankt Annæ Plads.

Afvikling af trafikken på begge sider af havneløbet vil således ske i et logisk, naturligt flow.

Geometri / For at bevare mulighederne for sejlads i havnen, skal den nye havnebro kunne åbnes for gennemsejling i sejlrendens tracé. Samtidig skal broen have en frihøjde over vandet på cirka 5,5 meter, så havnebusser og andre mindre fartøjer kan passere uden broåbning.

Da kajanlæggene ved havnen kun er cirka 2 meter over vandspejlet, må brobanen altså udføres med en anselig stigning fra landfæsterne. Hensynet til broens farbarhed i almindelighed og tilgængeligheden for handicappærdsel i særdeleshed sætter grænser for, hvor stejl denne stigning kan være, og forudsætter desuden, at der ikke forekommer kanter og niveau- spring på passagen over broen.

Broens placering og udformning er begrundet i disse forudsætninger og ønsket om, at broen lander i

niveau med terrænet på begge sider af havnen, så supplerende trappe- og rampeanlæg kan undgås.

Det slyngede forløb diagonalt over havnen vil give broen tilstrækkelig længde til, at disse geometriske krav kan tilgodeses, og vil samtidig forankre broen naturligt og logisk i forhold til de trafikale strukturer på begge sider af vandet.

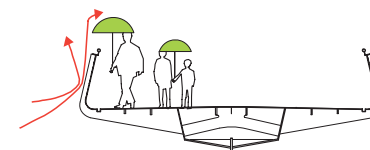


Illustration fra arkitektkonkurrence om ny havnebro: Vinddiagram





Set fra Krøyers plads

ARKITEKTUR

De to eksisterende broer i inderhavnen – Langebro og Knippelsbro – er naturlige forlængelser af stærkt trafikerede gaderum på begge sider af vandet; byen har så at sige taget form omkring de to broer gennem tiden.

I modsætning hertil vil den nye havnebro forbinde åbne byrum uden samme veldefinerede trafikale og rumlige karakter. Derfor er broen formgivet som et selvstændigt skulpturelt objekt, frigjort fra de tilgrænsende bydeles formelle, aksiale geometri og historiske særpræg.

Visionen er, at broen skal tegne sig som en elegant, ekspressiv og harmonisk formkomposition, der byder på stedse vekslende perspektiviske oplevelser og samtidig falder naturligt ind i byens og havnens sceneri.

Den slyngede form giver broen en original identitet, der ikke relaterer sig til bestemte retninger eller

fixpunkter, men skaber en uuhøjtidelig og afslappet forbindelse mellem Skuespilhuset, O peraa og de tilgrænsende byrum.

Broens omvendte S-form dannes af to bueslag, hvis tangenter peger mod henholdsvis O peraa og Skuespilhuset. Herved fremhæves de to kulturbygningers betydning og indbyrdes sammenhæng som poler for kulturel og social aktivitet i området. Men på en subtil måde, hvor den fysiske forbindelse snor sig omkring den forbindende akse, frem for at følge den.

Den karakteristiske planform kan desuden tolkes som en gestus over for selve vandrummet – en passage, der får det indre, snævrere og tættere bebyggede havneområde til at flyde sammen med den ydre, videre og mere åbne del af havnen i en bølgende bevægelse.

Konstruktionen udføres som en drejebro, pinolhængt omkring en bropille på hver side af sejltrenden,

således at den del af brobanen, der åbnes for skibspassage, visuelt og lastmæssigt balanceres af en tilsvarende del af broen på den modsatte side af hængslet.

Det højeste punkt på broen – området med frihøjde for skibspassage uden åbning af broen – er placeret midt over sejltrenden, men nærmest Kvæsthusmolen og asymmetrisk i forhold til broens forløb.

Denne asymmetri fremhæver broens skulpturelle idé.

Fra D Okøen, hvor broen har sin skarpeste krumning, er stigningen jævn og beskeden, mens brobanens større bue ved Kvæsthusmolen modstilles af en stejlere, mere dramatisk stigning.

Der tænkes udført en passende afskærmning for moderate vejrforhold, således at færdsel i broens læside med eksempelvis paraply er mulig, samtidig med at det fri udsyn fra broen til himmelrummet og byomgivelserne fastholdes.



Illustration - Sigtelinier og akser.



Nyhavn

Sankt Annæ
Plads

nedkørsel til
p-kælder

store træskibe

flyvefisken

havnerundfart

evt. havnebus

forpladsen til
Skuespilhuset

Kvæsthus-
pladsen

havnebus

Skuespilhuset

promenade

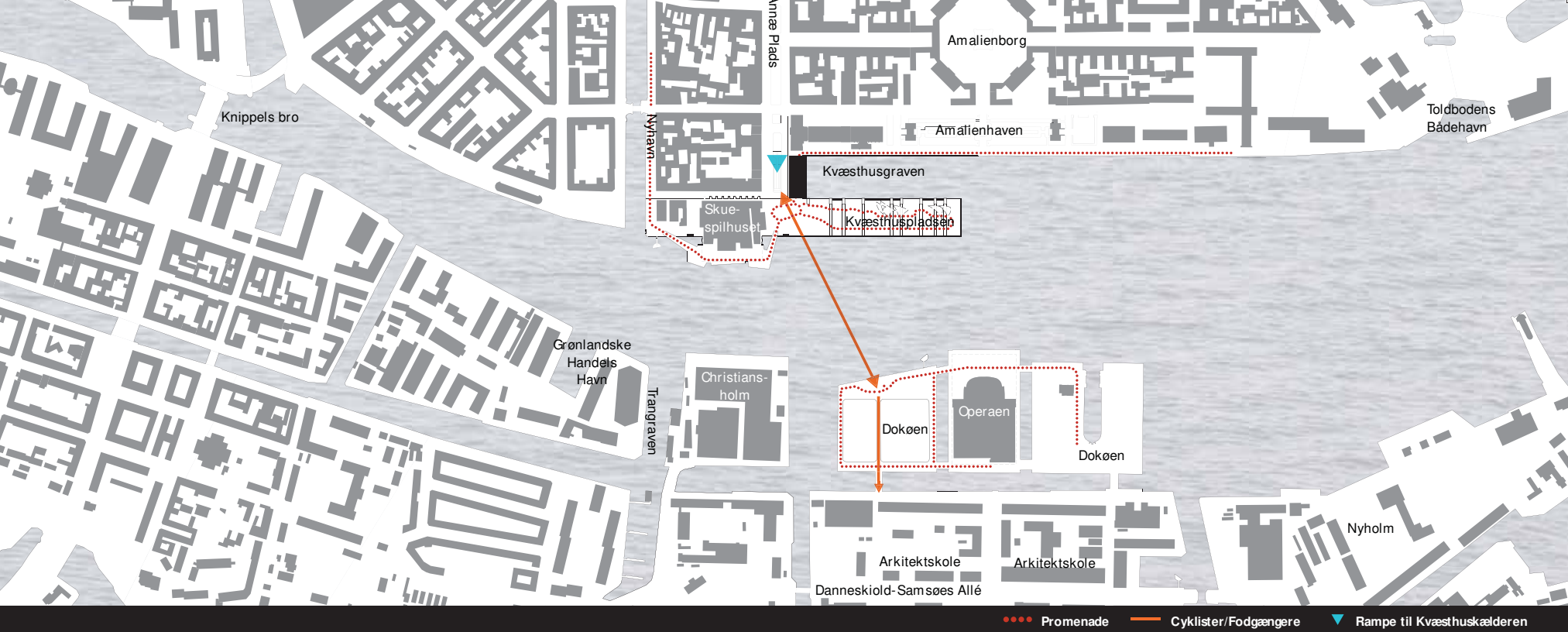
Kvæsthusbroen

havnebus

Papiroen

Operæen

forbindelse til
Holmen



KVÆSTHUSKÆLDEREN

Under dele af Kvæsthusmolen og i tilknytning til den nye havnebro foreslås etableret et underjordisk parkeringsanlæg med op- og nedkørselsramper placeret i forlængelse af Sankt Annæ Plads.

Anlægget tænkes disponeret i flere etager med en kapacitet på op til 500 biler. Det udformes som et højklasseanlæg med hurtig tømningstid og optimale forhold både for abonnenter og timebetalende.

Via brede glasbånd i molens belægning forsynes det underjordiske p-anlæg med dagslys, som gør det let

at orientere sig. Sammen med pavilloner placeret på molens kant vil glasbåndene tydeligt markere anlæggets opgange til pladsen.

For at fastholde og beskytte det unikke bymiljø og de rekreative værdier, der kendetegner Holmen i dag, er det en central pointe i dette projektforslag, at tilgængeligheden til Holmen forbedres markant uden at forøge biltrafikken til det samlede område.

P-anlægget vil sammen med den nye broforbindelse kunne aflaste bydelene på begge sider af havnerum-

met mærkbart. Hertil kommer naturligvis, at anlægget vil forbedre tilgængeligheden til områderne for teater- og operapublikum betydeligt.

Det kan overvejes at dimensionere p-anlæggets øverste plan til turistbusser for yderligere at aflaste og fredeliggøre Frederiksstadens gader, der i perioder er hårdt trængt af turisttrafikken.

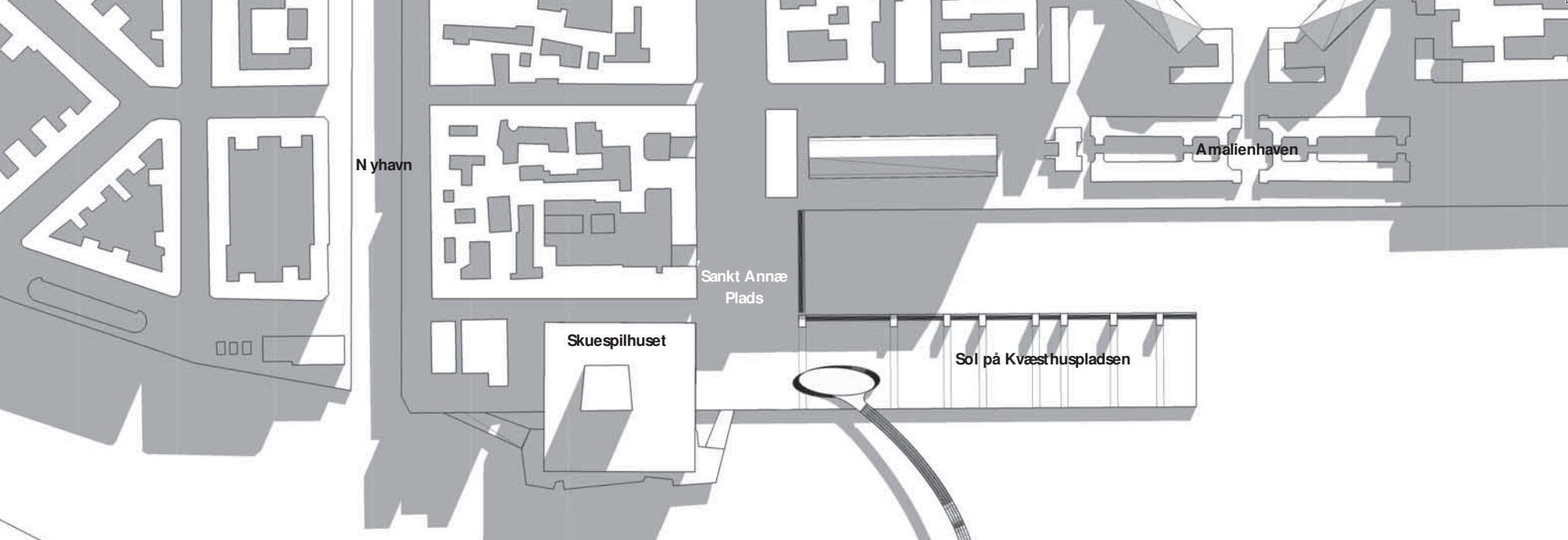
Ved dimensionering af anlægget bør der også tage højde for en eventuel samtidig nedlæggelse af parkeringspladser langs Sankt Annæ Plads med

hensikts på en mere respektfuld udnyttelse af dette harmoniske og velformede, historiske byrum.

I den videre projektudvikling kan mulighederne for at anvende anlægget periodisk til andre offentlige aktiviteter undersøges. Ikke mindst hvis det besluttes at indrette dele af anlægget til busparkering, vil det store, velbelyste overdækkede byrum kunne danne en interessant ramme om for eksempel loppemarkeder, udstillinger, street-aktiviteter, musik- og teateroptræden, boldspil og lignende.



Kvæsthuspladsen med pavilloner og sejl over café og markedsaktiviteter



Soldiagram - d. 23. juni kl. 19 - Nyhavn ligger helt i skygge

KVÆSTHUSPLADSEN

Baggrund / O området omkring Kvæsthusmolen kendetegnes ved sine klassiske arkitektoniske træk, bygninger af stor visuel tyngde og byrum i geometrisk velordnede former.

Sankt Annæ Plads er med sin bygningsmæssige indramning og karakterfulde beplantning et af Københavns fineste byrum. Helt enestående er mødet med havnen ved Kvæsthusmolen, hvor gadens perspektiv udvider sig, ikke blot mod Holmen, men også mod nord op igennem havnerummet med Sundet i det fjerne.

Netop her ændrer havnen karakter fra et snævert, flodlignende forløb tæt flankeret af bygninger til et bredere og mere åbent forløb mellem Holmen og Frederiksstad, frem mod udsejlingen til Øresund.

Her ligger O peraa og Skuespilhuset. To moderne monumentalbygninger, som begge er orienteret mod havneløbet, og som visuelt taler sammen, diagonalt over havnerummet.

Med færgedriftens udflytning til Nordhavnen er Kvæsthusmolen i dag ryddet for terminal- og lagerbygninger. Hermed åbenbares en unik mulighed for at skabe en havneplads i et format, der både kan matche havnens store skala og iscenesætte de markante kulturbygninger og den nye broforbindelse imellem dem.



Illustration: Islands Brygge - ved havnekanten.



Kvassthuspladsen: Der skabes liv på byens nye teaterplads med forbindelse til Holmen





KVÆSTHUSPLADSEN

Udformning / Kvæsthuspladsen tænkes udformet som et plant, åbent byrum med ensartet belægning i terrænfladens fulde udstrækning mellem Nyhavns udmunding og spidsen af Kvæsthusmolen.

Pladsen markerer den tætte bys møde med havnens åbne rum og udgør et fremskudt offentligt samlingspunkt mellem de to kulturmonumenter på hver sin side af vandflåden.

Den ensartede terrænbelægning udgør en genkendelig og sammenhængende bund, der fremhæver Skuespilhusets som omdrejningspunkt for promenaden ved havnefronten.

Kvæsthuspladsens åbne flåde deles op af brede glasbånd, der leder dagslys ned til det underliggende p-anlæg om dagen – og lyser op som ledespor hen over pladsen, når mørket falder på.

Langs pladsens kant mod Kvæsthusgraven afsluttes glasbåndene af lette kubiske pavilloner med ned-

gange til p-anlægget og mulighed for indretning af kiosk, billetsalg, café, kunstgalleri, depoter, offentlige toiletter og tilsvarende.

Visionen er, at den nye Kvæsthusplads i årets løb vil finde anvendelse til en mangfoldighed af aktiviteter til gavn og glæde for hele byen, eksempelvis markedsdage, båd- og biludstillinger, gøgl og cirkus, musik, underholdning og udendørsforestillinger i forbindelse med teaterets lille scene, der via den store portåbning i Skuespilhusets facade kan åbne teaterets magi for byrummet.

I forbindelse med skiftende arrangementer på den åbne plads kan der med mobile sejl og et simpelt plug-in system etableres overdækninger og afskærmninger på pladsen efter behov.

Havnebussens anløb forventes bibeholdt både ved Nyhavns udmunding og på Døkøen, således at der fortsat vil være supplerende forbindelse på tværs af havneløbet med båd.



Referencfotos - ophold på plads, ophold under sejl.





Set fra Amalienhaven - Larsens Plads

KVÆSTHUSGRAVEN

Kvæsthusgraven er et kraftfuldt og meget velproportioneret element i havnerummet. Bassinet er skalmæssigt i fin balance med det åbne havnerum og det lange, snorlige kajforløb frem til Toldboden. Bassinet tillader desuden anløb af ganske store skibe helt inde i byens hjerte – en unik mulighed i en moderne storby.

Det er projektets idé at fastholde bassinets overordnede karakter, men at blødgøre de cirka 2 meter høje bolværkskanter på syd- og østsiden mod Sankt Annæ Plads og Kvæsthusmolens, så der her bliver mulighed for ophold tæt på vandspejlet og anløb af småfartøjer som turistbåde, kuttere og lastbåde med forsyninger til markedsaktiviteterne på pladsen.

Mod syd afsluttes havnebassinet med et trappeanlæg i form af et terrasseret trædæk, der spænder ud i hele bassinets bredde mod Sankt Annæ Plads. Her

er der mulighed for udeservering fra de nærliggende hoteller i sommerhalvåret. Ved vandkanten vil der være anløbsplads for havnerundfarten, 'flyvefisken' og andre havnetaxi.

Mellem pavillonerne langs Kvæsthusmolens bolværk etableres anløbsbroer og siddekanter tæt på vandoverfladen, hvor man kan opholde sig og nyde solen indtil den – som det sidste sted i bydelen – går ned bag Amalienborgs og Frederiksstadens tage.

Vestsiden af Kvæsthusgraven er forbeholdt store skibe, der kan lægge til kaj foran Admiral Hotel og Amaliehaven.



Referencefotos - Christianshavn, Islands Brygge.



Illustration fra arkitektkonkurrence om Det Kgl. Skuespilhus



Illustration fra arkitektkonkurrence om ny havnebro

FORSLAGETS HISTORIK

Dette projektoplæg samler en række idéer og løsningsforslag, som er udarbejdet tidligere og i andre sammenhænge.

Oplæggets forslag til udformning af Kvæsthusmolen og dennes arkitektoniske og trafikale integration med den eksisterende bykerne var således et element i vinderforslaget i den internationale arkitektkonkurrence om Det Kgl. Skuespilhus, som er under opførelse i dag. Dette konkurrenceprojekt omfattede foruden selve teaterbygningens og pladsens udformning også forslag om et underjordisk parkeringshus under molen i tilknytning til en mulig fast forbindelse til Holmen. Disse ideer er videreført i overvejelserne om områdets udvikling, som fremgår af den lokalplan for Kvæsthusbroen (lokalplan nr. 374), der efterfølgende er vedtaget i forbindelse med opførelse af Skuespilhuset.

Oplæggets forslag til havnebroen er udarbejdet til en indbudt international konkurrence om udformning af to broer inden for et klart afgrænset byggefelt mellem Frederiksstaden og Holmen – den ene over selve haveløbet, og den anden over Kvæsthusgraven. Forslaget om kun at etablere én bro og til gengæld placere denne delvist uden for det anviste byggefelt bevirkede, at projektet ikke kunne optages til bedømmelse i den indbudte konkurrence. Besvarelsen har dog vakt betydelig interesse, såvel på grund selve løsningsforslaget som på grund af den revurdering af opgaven, som forslaget lagde op til.



Fodgængerforbindelse fra N yhavn over Skuespilhusets promenade til den nye bro

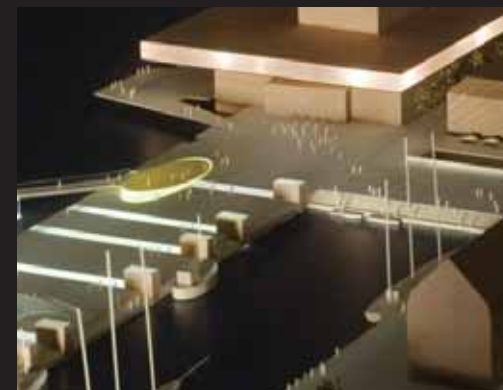


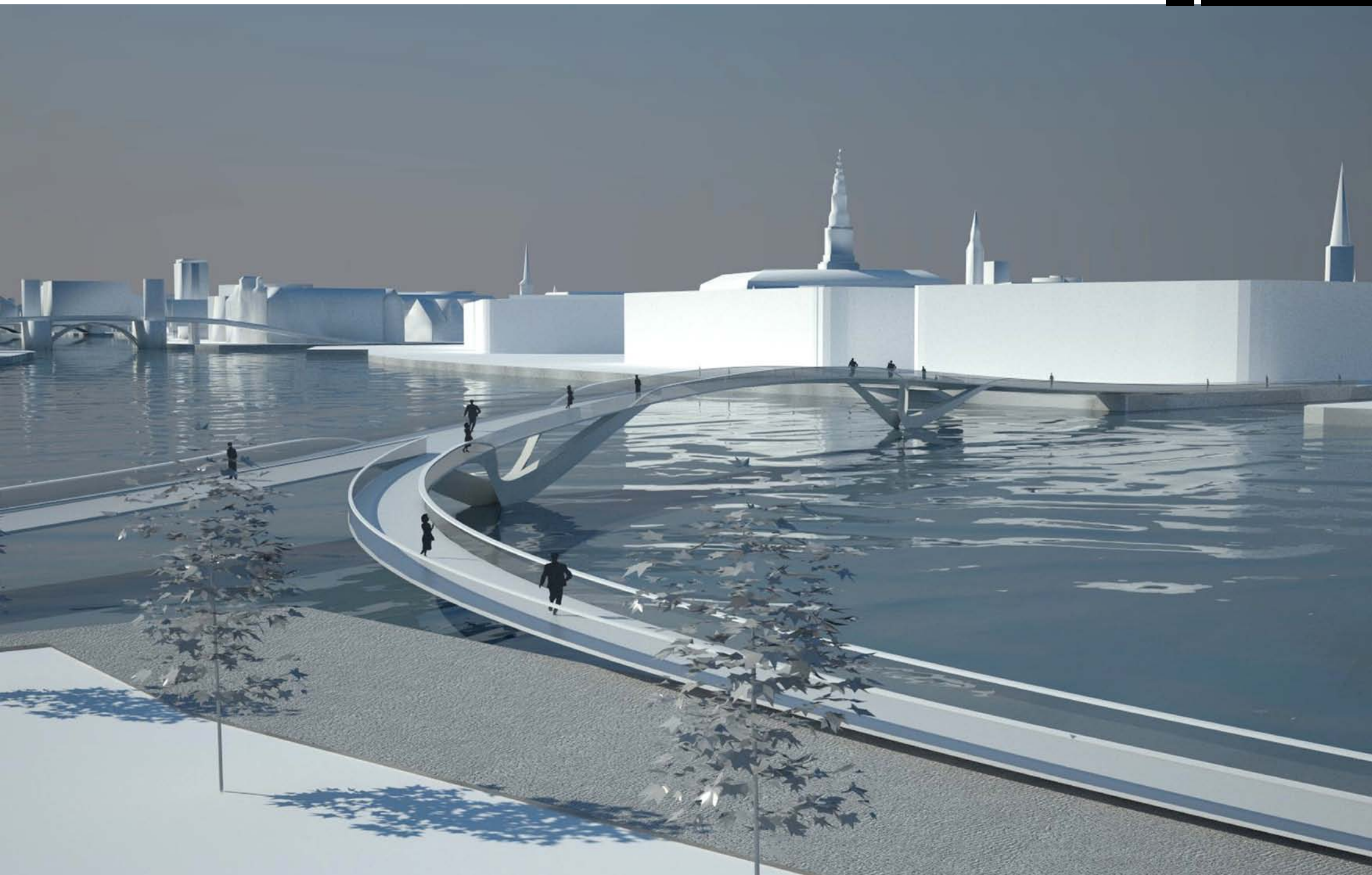
REALDANIAS INITIATIV

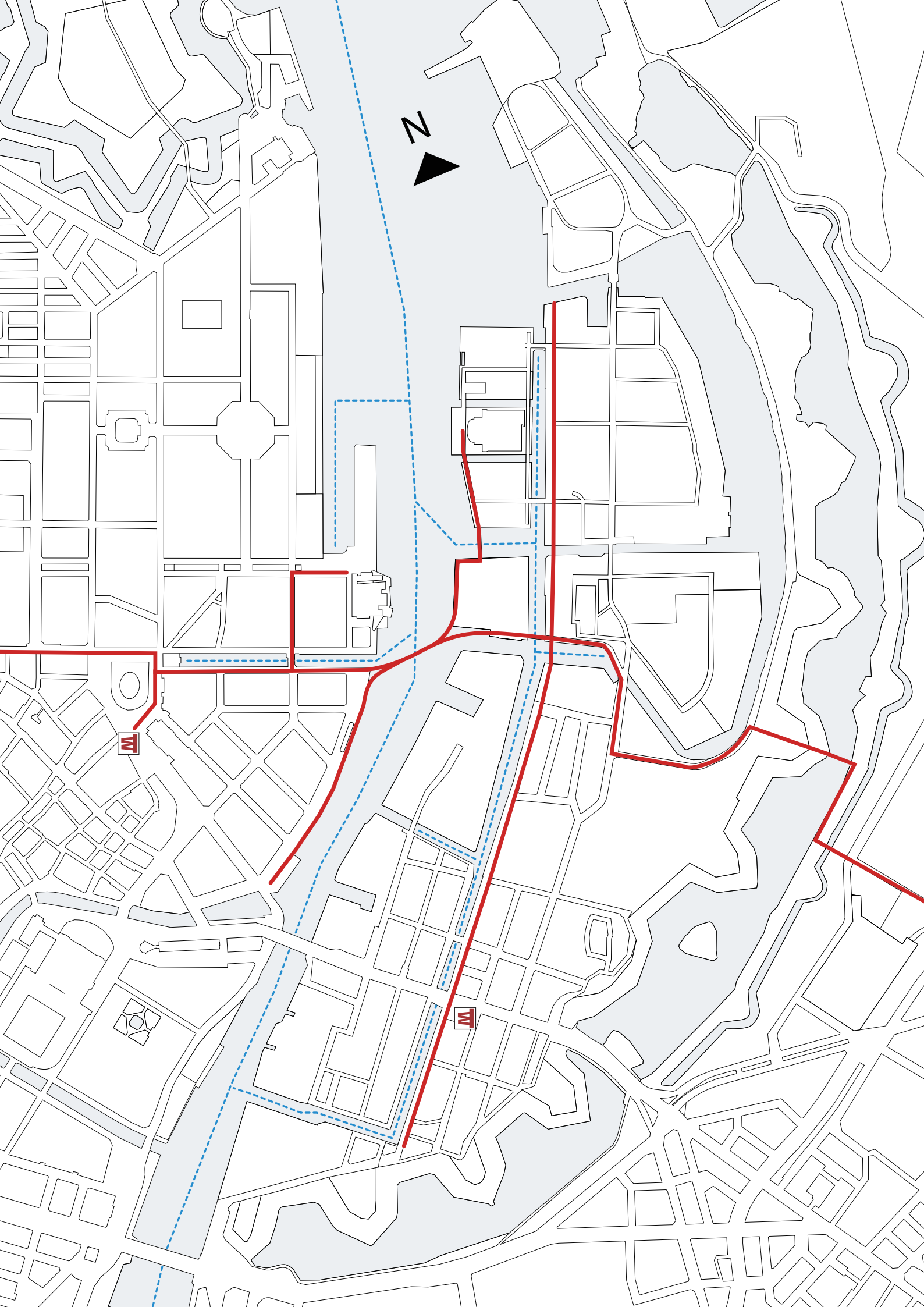
På Realdanias foranledning er disse gennemtænkte delløsninger sammenfattet og afstemt indbyrdes i nær værende projektoplæg med henblik på at skabe grundlag for en samlet realisering.

Det er Realdanias opfattelse, at virkeliggørelse af dette projekt ikke blot vil give et markant løft til Københavns infrastruktur, men også styrke byens og havnens rekreative kvaliteter og bane vej for en fortsat byudvikling, der bringer havnen og Holmen ind i byens favn.

Det skal dog understreges, at en realisering af projektideen forudsætter, at den videreudvikles, konkretiseres, detaljeres og afstemmes med områdets mange interesser.







ET KRYDS MELLEN BY OG VAND

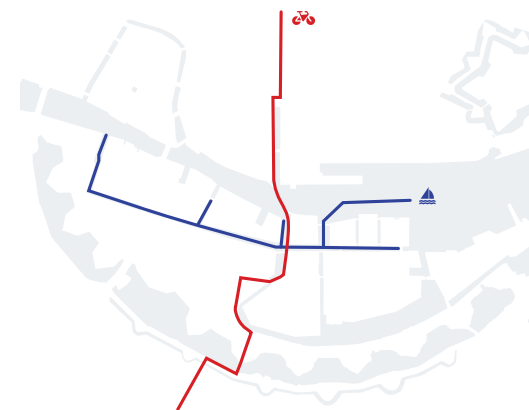
Dette forslag til en broforbindelse tager udgangspunkt i:

- Den overordnede infrastruktur
- Traditionen for en bro som element mellem to eksisterende infrastrukturer
- Eksisterende og evt. kommende kulturinstitutioner og boliger omkring havnebassinet
- Københavns Kommunes plan for cykelstier/grønne ruter
- Københavns Havns krav i forhold til sejlrende, frirum under lukket bro og åben bro.

Broen placeres mellem den sydlige side af Nyhavn og Christiansholm. På hver side etableres 2 brofæster/adgangs anlæg der optager henholdsvis nord-sydgående retning (langs havnen) og øst-vestgående retning (tværgående havnen)

Ved etablering af bro mellem Nyhavn og Christiansholm skabes forbindelse mellem to bydele, og dermed aktivering af havnerummet.

Det understreges at der er tale om et skitseoplæg, der kan indgå i drøftelsen mellem havnens interessenter herunder sejlere og borgere.



KRYDSET

Projektet skal føre byen tættere sammen.

Ideen er at etablere to nye forbindelser, der skaber et kryds mellem by og vand:

En bro fra Nyhavn til Christiansholm

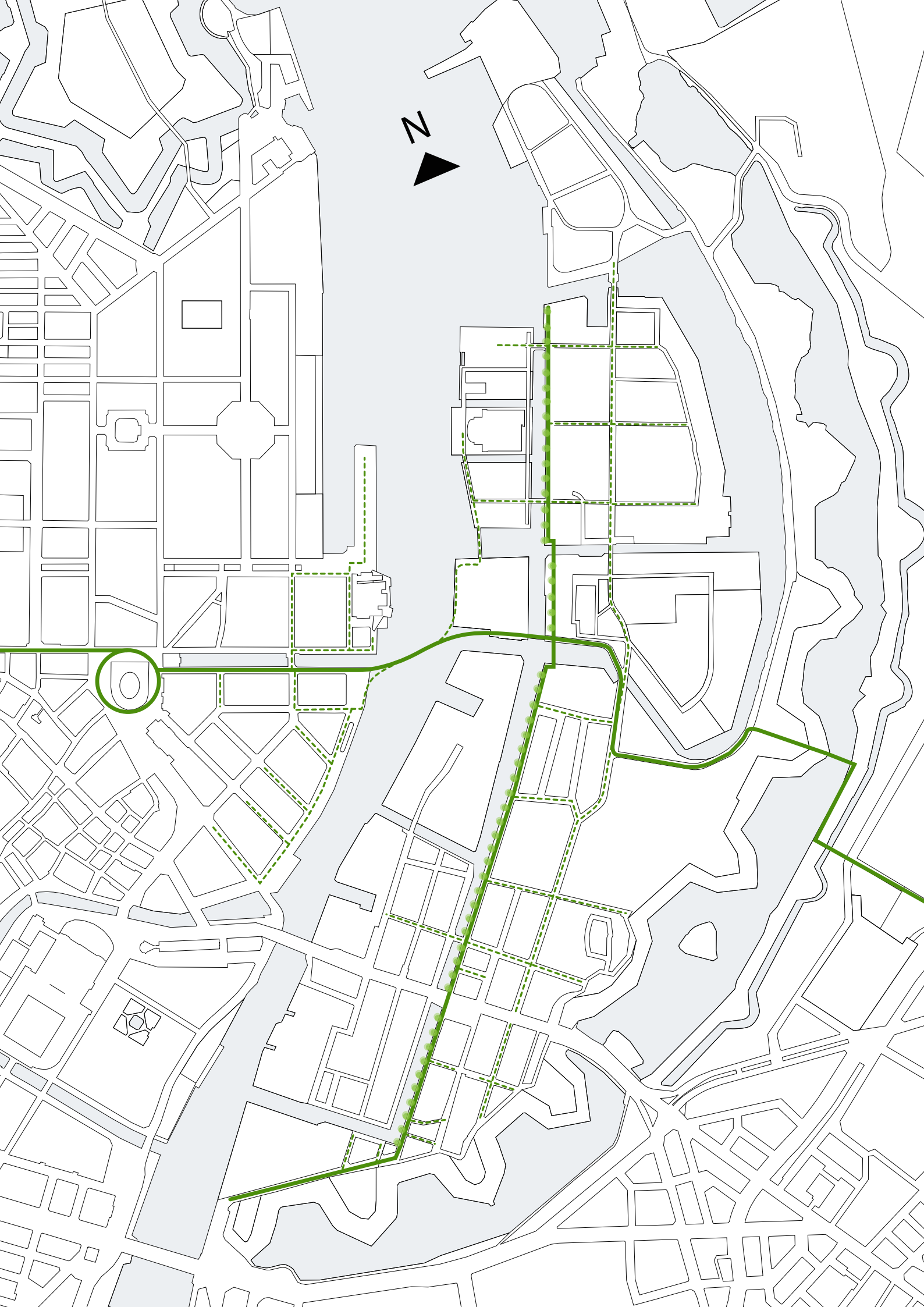
En sammenbinding af Christianshavns Kanal og Takkeloftgraven

Der anlægges en gang- og cykelbro over inderhavnen. Ved at erstatte dæmningen mellem Christiansholm og Arsenaløen med en bro forbindes Christianshavns Kanal og Takkeloftgraven. Hertil kommer en ny bro mellem Christiansholm og Dokøen.

Et kryds, der skal skabe levende miljøer med plads til mangfoldighed til fordel for cyklister og gående såvel som sejlende.

Modsatte side:

Plantegning med infrastruktur for den bløde trafik og bådtrafikken



EN SAMLET KANAL

Ser man på et kort eller et luftfotografi over København, mens man overvejer hvor den indre byen har behov for forbindelser over vandet falder blikket hurtigt på 3 steder:

En forlængelse af det lange kig Gothersgade og Nyhavn giver mod Nordatlantisk Bygge og Christiansholm (Papirøen)

En bro der forbinder Christianshavns Kanal med Takkeloftgraven

En bro der forbinder Christiansholm med Dokøen

Etableres disse broer vil byen, ud over en forbedret infrastruktur for gående og cyklister, i tilgift få en række nye oplevelsesmuligheder – der oven i købet giver valgmulighed mellem at bevæge sig langs havneløbets promenade eller i mere læfyldte omgivelser langs Christianshavns Kanal og Takkeloftgraven. Der vil endvidere kunne etableres forbindelse fra havnebroen til Grøndlandske Handels Plads.

Bydele som Indre By, Christianshavn, Holmen og Amagerbro bliver pludseligt bundet sammen på ny måde – og det er jo bekendt at infrastruktur giver liv. Havnen, især den østlige side, får herved et langt større opland.



ALLÉEN

Forbindelsen mellem Christianshavns Kanal og Takkeloftgraven skaber en sammenhængende kanal, der binder hele Københavns Voldanlæg sammen.

Langs hele forløbet fortsættes den grønne allé fra Christianshavns kanal. Derved skabes et samlet kanalmiljø helt fra Christians Kirke til Operaen.

Billedetekst:

Billede af Christianshavns Kanal med de karakteristiske sejlbåde og den grønne allé

Billede af Takkeloftgraven, der idag fungerer som bagside til Holmen

Modsatte side:

Plantegning med infrastruktur for gående omkring broen og alléen.







KØBENHAVN - CYKLERNES BY

København er cyklernes by. Vi har en lang cykeltradition. Alle befolkningsgrupper tager cyklen, der ofte viser sig at være det mest effektive og miljøvenlige transportmiddel i de tætte bydele. Bicyklen er et godt eksempel på, hvordan vi blandt turister huskes som en cykelnation.

Broprojektet vil muliggøre en "Christianshavnsrute" i Københavns Kommune / Vej og Parks planlagte grønne cykelrutenet. Et projekt der skal være et nyt tilbud til cyklisterne om at cykle i mere fredelige omgivelser, både når det gælder søndagsudflugten og de daglige ture til og fra arbejde. Ruten vil være både bymæssig og landskabelig oplevelsesrig

Fodgænger- og cykelbroen ligger i umiddelbar forlængelse af Gothersgade og forbinder derved, forbi Kongens Have og Botanisk Have, helt op til Sortedams Sø og Dronning Louises Bro. "Gothersgaderuten" kunne laves med *grøn bølge* for cykler.

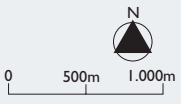


Kort 5 Det grønne cykelrutenet 2005 Realiserede og planlagte ruter

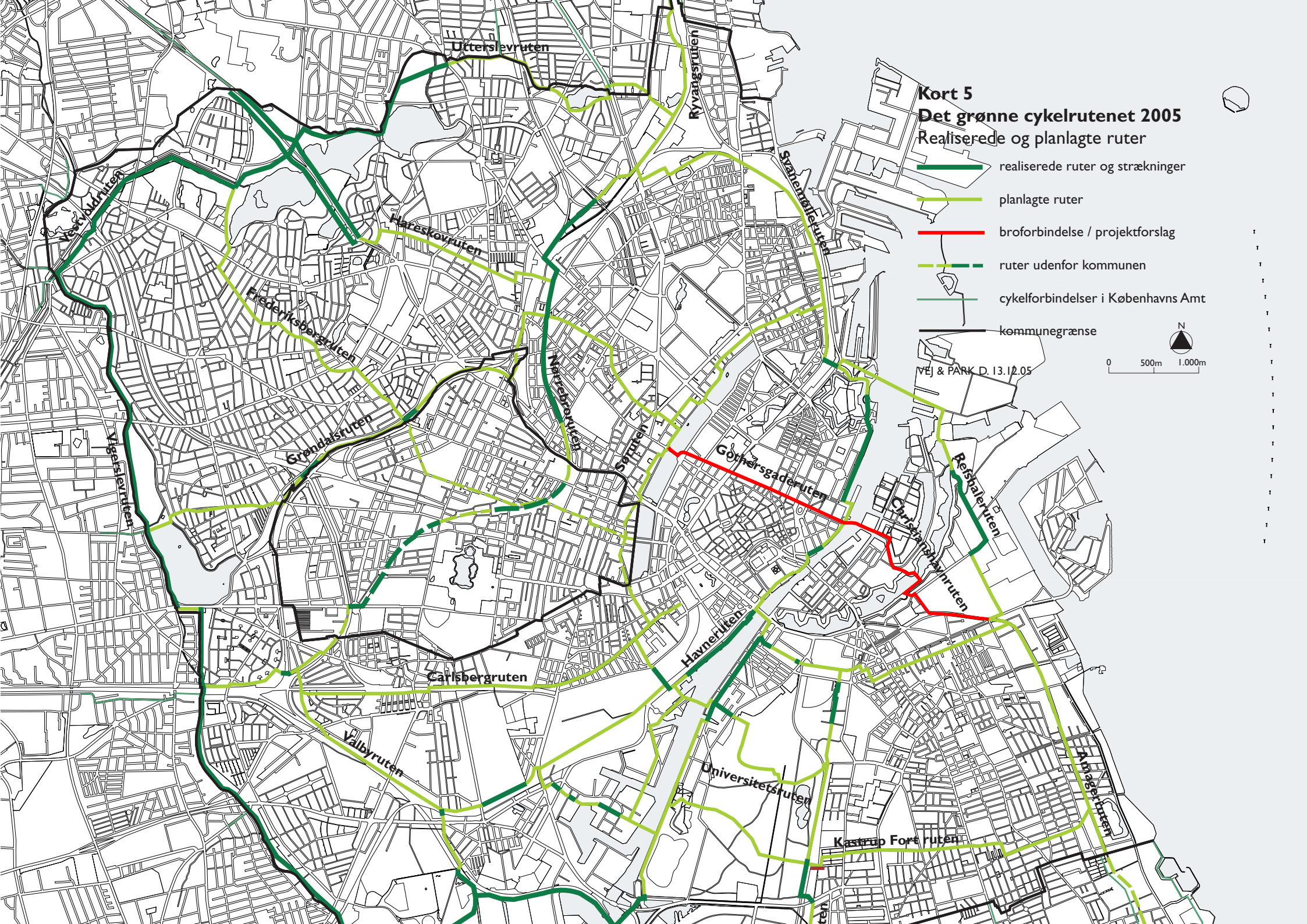
- realiserede ruter og strækninger
- planlagte ruter
- broforbindelse / projektforslag
- ruter udenfor kommunen
- cykelforbindelser i Københavns Amt

— kommunegrænse

VEJ & PARK D. 13.12.05



0 500m 1.000m

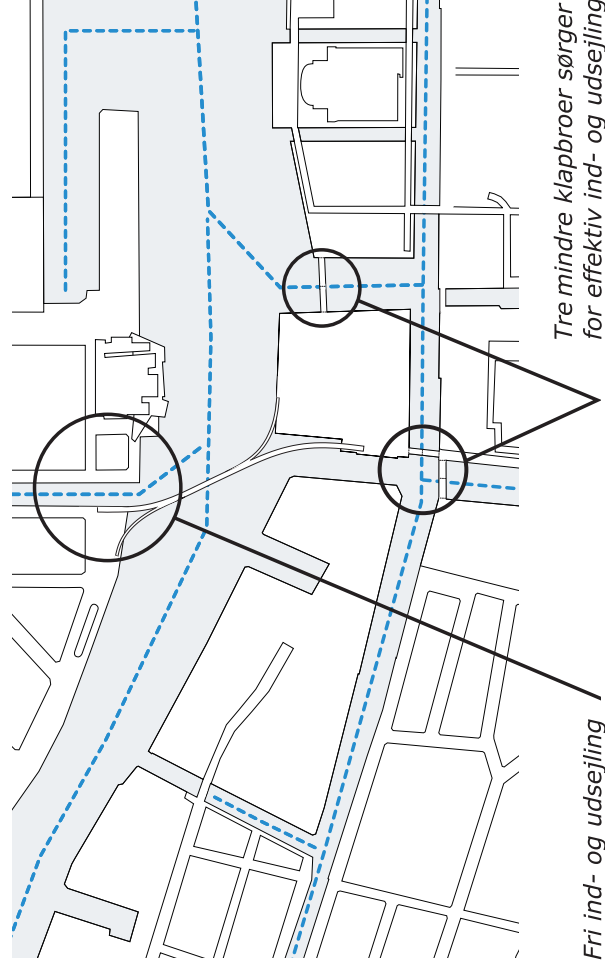




Havnen har altid været og skal fortsat være Københavns hjerte. Et centrum for byens indbyggere karakteriseret ved maritim liv og aktivitet. Værdifulde og karakteristiske områder som Nyhavn og Christianshavns Kanal skal fortsat sikres gode muligheder for ind- og udsejling.

Baggrunden for den foreslåede placering er, at der herved også fremover er fri udsejling fra Nyhavn. Udsejlingen fra Christianshavns Kanal vil kunne foregå indenom Christiansholm, gennem to mindre gang- og cykelbroer med hurtig op- og ilukning.

Broen mellem Nyhavn og Christiansholm er oplukkelig enten ved lodret-gående broklapper - der antages at være den hurtigste metode, specielt når der skal tages hensyn til den gående trafik - eller som svingbro. Frihøjden er 5.4 meter og sejlviddens parallelt på sejltredden er 35 meter.





Havnefoto 1



Havnefoto 2



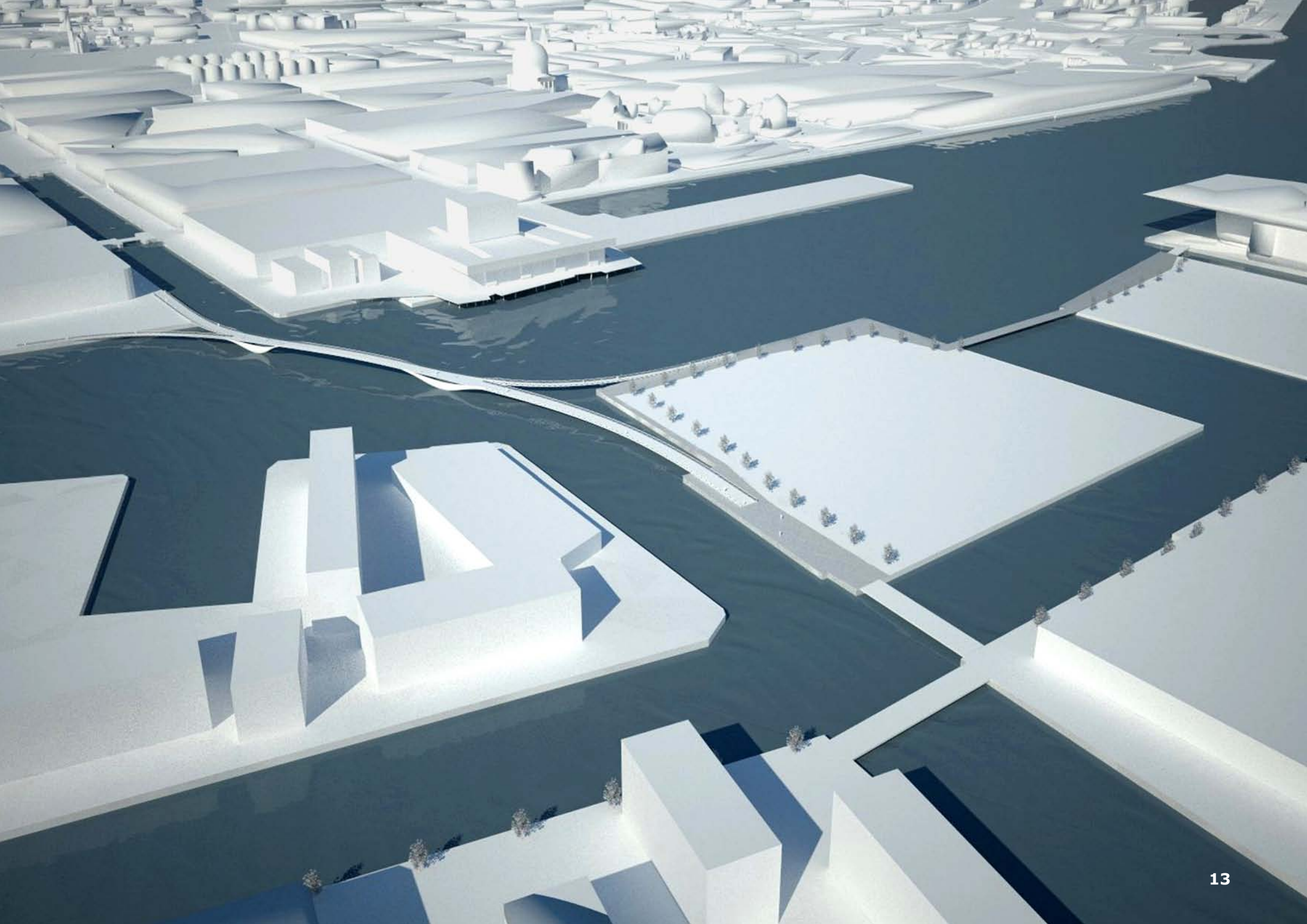
Havnefoto 3

Billedetekst:

1. Panorama fra Nyhavns sydside - ved brofæstelse
2. Panorama fra Christiansholm - ved brofæstelse
3. Panorama fra Christianshavns Kanal - mod dæmning









Amaliehaven

Inderhavnen

Havnegade

Nyhavn

Kvæsthuskajen

Skue-
spilhuset

Kvæsthusmolen

Sikkerhedszone 15M

Sikkerhedszone 15M

35m fripassage, frihøjde 5.4m

Yderhavnen

Krøyers Bassin

Trangraven

Klapbro til sejlbåde

Christiansholm

Dokøen

Operaen

Christianshavns Kanal

Klapbro til sejlbåde

Holmens Kanal

Prinsessegade

Arsenaløen

Frederiksholm

Danneskiold-Samsøes Allé

Afslutning

Forslaget placerer sig på grænsen mellem den snævre inderhavn og det brede plan yderhavns vandspejl danner. Dette giver mulighed for både at se nordover ud mod Københavns Havns møde med Øresund og mod syd at se inderhavnen med den omliggende by.

Den foreslåede placering bevarer et ubrudt vandspejl i yderhavnen. Et vandspejl der danner gulv i det rum hvor de store omkringliggende bygningsværker danner vægge.

Projektet skal udvikles på byens og københavnernes præmisses. Broen og promenaderne langs havnen og kanalen skal skabe levende miljøer med plads til mangfoldighed. Byrum der vil gøre Københavns Havn tilgængelig for borgerne.

Et København med fokus på den bløde trafik. En Københavns Havn med fokus på det maritime liv og grønne byrum.

Billedetekst:

01. Gang- og cykelbro og promenade til Operaen

02. Sammenbinding af Christianshavns Kanal og Takkeloftgraven

03. Grøn cykelrute forbindelse: Christianshavn-ruten

Modsatte side:

Plantegning af projektområde



01.



02.



03.

