

# Brug havnen

Industrihavnens kulturarv

KULTURARVSSTYRELSEN





3	Forord
4	Havnefronten under forandring
11	Introduktion til havneeksemplerne
14	<b>KØBENHAVNS HAVN</b> - Islands Brygge
20	<b>KØGE HAVN</b> - Søndre Havn
26	<b>MIDDELFART HAVN</b> - Lillebæltsværftet
32	<b>NAKSKOV HAVN</b> - Nakskov Skibsværft
38	<b>ODENSE HAVN</b> - Østre Havnebassin
44	<b>AALBORG HAVN</b> - Nordkraft og Østhavnen
50	<b>LIVERPOOL HAVN</b> - Albert Docks
56	<b>VANCOUVER</b> - Granville Island
62	<b>AMSTERDAM HAVN</b> - NDSM-værftet
68	<b>GATESHEAD HAVN</b> - Gateshead Quay
74	Principper for god havneplanlægning
80	Litteraturliste



ODENSE  
NYE  
SILOPARKUS

www.willyclust.dk



## Forord

Kan kulturarven bidrage aktivt til udviklingen af de mange havne, som står over for en omdannelse? Mange forhold er afgørende for, om fornyelsen bliver en succes. Kulturarvsstyrelsens mål med denne bog er at sætte fokus på omdannelser, hvor kulturarven er indgået som en ressource.

*Odense Havn*

Gennem seks danske og fire udenlandske eksempler analyseres, hvordan kulturarven har givet værdi til den fornyede havn. Det sker gennem en kort præsentation af den eksisterende kulturarv, de gennemførte ændringer og selve omdannelsesprocessen. Erfaringerne herfra er sammenfattet i syv gode råd til havneplanlægning.

Publikationen er en del af Kulturarvsstyrelsens satsning på at synliggøre industrisamfundets kulturarv og kommer i direkte forlængelse af bøgerne, *Industri*, *Industri fra 2007* og *Industrisamfundets Havne 1840-1970 fra 2008*.

Ved udarbejdelsen af *Brug havnen - Industrihavnens kulturarv* har vi støttet os til en lang række eksperter fra havne, kommuner, arkitektfirmaer, museer og Arkitektskolen i Århus, som jeg gerne vil takke for samarbejdet.

**STEEN HVASS** direktør for Kulturarvsstyrelsen

## Havnefronten under forandring

Danmarks mange havne er afgørende for transporten af mennesker og gods både i dag og historisk set. Havnene fortæller om en væsentlig side af historien.

Langt tilbage har sejlads været vigtig i et land med en ekstraordinær lang kystlinje. Den ældste båd, vi kender, er fra stenalderen. Og da købstæderne opstod i den tidlige middelalder blev de fleste lagt ved kysten, ved åmundinger som Ribe og Århus eller et sund som København. Efterhånden blev der opført bolværker og skibsbroer. Rederierhvervet har siden 1500-tallet spillet en væsentlig rolle for landets samlede økonomi, og den omfattende handel med kolonivarer prægede ikke mindst Københavns Havn under den såkaldte florissante eller blomstrende handel i anden halvdel af 1700-tallet. Under den dybtgående krise i begyndelsen af 1800-tallet tabte Københavns handelsflåde terræn, men provinsens skibsfart voksede ud af hovedstadens skygge, og skipperbyerne på Fanø og Sydfyn fik deres særlig karakter.

Med industrialiseringen øgedes havnenes betydning yderligere. Det var fra de danske havne, den omfattende eksport af forarbejdede landbrugsprodukter udgik til England, og gennem havnene importeredes råstoffer som kul og jern, der var afgørende for industrialiseringen. Efter nogle tidligere tilløb var det fra omkring 1840, at det, vi i dag forstår ved en havn med havnebassiner og moler, blev almindelig i Danmark. Ud over pakhuse og oplagspladser, kraner og jernbaner tiltrak havnene også industrivirksomheder.

Fra slutningen af 1800-tallet opstod der ved de fleste provinshavne, ligesom det tidligere var sket i København, industrikvarterer med kornmøller og oliefabrikker, slagterier og kvægstalde, skibsværfter og maskinværksteder. Selv om man havde fisket i umindelige tider, var det i samme periode, man begyndte at bygge særlige fiskerihavne, ligesom færgefarten fik færgelejer. Samtidig udviklede ingeniørerne havnene til store gennemplanlagte tekniske systemer, hvor jernbaner, kraner, korntransportører og trucks efterhånden overtog transporten af varerne fra havnearbejderne. Tilsvarende blev transportenhederne - skibe så vel som gods - større og større. Det var en proces, der fortsatte gennem det meste af 1900-tallet.

Havnen blev ikke alene et særligt kvarter, men udgjorde et fundament for de fleste byers økonomi og satte indirekte sit præg på andre dele af byen i form af handelshuse, fabrikker og hoteller. Fra havnen udgik et rodnet, der forgrenede sig til den øvrige by - både fysisk i form af stier, gader og jernbaneforbindelser og i bevidstheden. Havnen var en stor arbejdsplads. Værftsarbejderne og havnearbejderne hørte sjældent til den mest forsagte del af indbyggerne.

I dag sejles der ofte med så store skibe, at de ældre havneafsnit er blevet for små, og trafikken samles på færre havne med adgang til dybt vand. Bygningen af nye broer har gjort færgehavne som Halsskov og Knudshoved overflødige. Store dele af kortdistance-trafikken er for længst flyttet fra skibe til først



jernbanen og senere lastbiler. Fiskeriflåden er blevet reduceret voldsomt i de senere år. Samtidig er flere industrivirksomheder på havnene lukket, som mange af de store skibsværfter, eller flyttet bort, fordi virksomhederne i højere grad betjener sig af lastbiltransport. Disse gennemgribende ændringer betyder på den ene side, at der investeres store beløb i bygningen af nye havnearealer og på den anden side, at størstedelen af de havnearealer, der er anlagt før 1970, ikke længere anvendes til deres oprindelige formål.

'Der er altid liv på en havn', sagde man i gamle dage. Det gælder ikke nødvendigvis i dag. I de senere år har de traditionelle havneafsnit mistet liv i takt med, at de er blevet utidssvarende, og accepten af store støjende og forurenende anlæg i bymidterne er blevet mindre.

Langs havnefronter verden over er der derfor gennemført omdannelser af tidligere industri- og pakhusråder. Det sker også i Danmark, hvorved der frigives attraktive og centralt beliggende byområder til nye formål. Det er i flere tilfælde første gang siden middelalderen, hvor byerne blev anlagt, at så store områder i eller nær bykerne bliver åbnet op. Det udfordrer og forpligter.



*Lillebæltsværftet, Middelfart Havn*

*Albert Dock, Liverpool, Tate Gallery's boghandel*





### **KULTURARVEN SOM HAVNERESSOURCE**

Ifølge en undersøgelse foretaget af Bygningskultur Danmark i 2007, mener et bredt udpluk af danskerne, at det er en god ide at genanvende havnearealerne til nye funktioner som boliger, produktionserhverv, videnserhverv, rekreative områder, kulturinstitutioner og byliv mv., hvis havnene ikke længere kan have deres oprindelige funktioner.

Allerede fra slutningen af 1970erne gennemførtes konverteringer af ældre pakhuse i Københavns Havn, hvor blandt andet Asiatisk Kompagnis Pakhus fra 1750 blev indrettet til mødelokaler for ministerierne, og flere af pakhusene ved Toldbodgade blev ombygget til hotel eller boliger.



I dag har også synet på industriens bygninger og kulturmiljøer ændret sig. Tidligere opfattedes de som grimme og beskidte, mens de nu af flere ses som rå og autentiske og med potentiale for konvertering til nye funktioner. Netop havnene er centrale i forhold til at fortælle den industrielle kulturhistorie.

Den industrielle kulturarv er genstand for en øget opmærksomhed og betragtes, i takt med at flere af de værdifulde spor forsvinder, som et værdifuldt potentiale i vores fælles historiefortælling. Ønsket om at sikre kulturarven har flyttet sig fra primært at fokusere på de fysiske enkeltelementer til også at om-

*Køge Havn*



fatte samlede kulturmiljøer samt de mere immaterielle sider, som erindringer og fortællinger om det levede liv.

### **HAVNENS UDVIKLING**

Den industrielle havns udvikling fra 1840 og frem til 1970'erne skete i vid udstrækning ved udbygning og tilføjelse frem for udskiftning og nedrivning. Havnenes kulturmiljøer består derfor af mange lag fra forskellige perioder. Den industrielle havn er karakteriseret ved en række elementer dels selve havneanlægget og infrastrukturen dels en række bygningstyper og strukturer.

Samtidigt indeholder havnemiljøerne en række fortællinger om de lokale forhold, der ofte har været afgørende for havnens udvikling. Eksempelvis særlige ressourcer i lokalområdet som store råstofforekomster eller tilstedeværelse af markante virksomheder, der har præget havnen med anlæg og funktioner. Det er eksempelvis svært at forstå Aalborg Havn uden samtidig at kende til Aalborg Portland og de øvrige cementfabrikker i området.

Havnene rummer desuden arkitektoniske værdier. Flere anerkendte arkitekter som N.S. Nebelong, Vilhelm Dahlerup og Hack Kampmann har tegnet bygninger til havnene - især toldboder og pakhuse, der traditionelt er blevet opfattet som repræsentative bygninger, og er derfor bevist udsmykket.

*Kontor i tidligere fabriksal, Refshaleøen, København*





*Det rå havnemiljø er stadig intakt på det gamle værfts område i Nakskov efter vindmøllefabrikken Vestas har overtaget området.*



Men havnenes bygninger kan også opfattes som 'arkitektur, der ikke er tegnet af arkitekter'. Flere af funktionalismens førende arkitekter som Walter Gropius og Le Corbusier har netop brugt havnenes ingeniørmæssige konstruktioner som fabrikker, siloer og kraner som forbilleder for moderne byggeri i deres programskrifter helt fra omkring 1910 og op gennem 1920'erne og 1930'erne. I Danmark talte kunstkritikeren Vilhelm Wanscher om de store jernbetonsiloer som 'imponerende skønne' allerede i 1913. Denne æstetiske opfattelse har også relevans i dag.

Set med byplanlæggerens øjne er havnens særlige karakter og funktionelt prægede æstetik bundet til blandt andet dens bygninger og havnebassiner. Disse udgør et landskab præget af dramatiske skalaspring og uhomogene bygnings sammensætninger.

Landskabet danner ramme for både de planlagte og logistisk optimerede funktioner og en række små selvgroede strukturer og aktiviteter. Havnens miljø i social og fysisk forstand i al dens rå 'upænhed' er en meget betydelig del af den kulturarv, havnene repræsenterer.

#### **FORUDSÆTNINGER FOR HAVNEOMDANNELSE**

Den bogstavelig talt beskidte industrielle kulturarv lader sig ikke altid så let omdanne eller bevare af både funktionelle og miljømæssige årsager. Forudsætningerne for at skabe attraktive nye byområder med et helt andet fokus end industri er en udfordring. Forurening og miljømæssige problemer er flere



steder virkeligheden, og der ligger ofte en stor miljø-mæssig opgave forbundet med at oprense og bortskaffe forurening forud for at genanvende et tidligere industriområde.

Der er også problemer forbundet med sameksistens af nye og gamle funktioner i omdannelsesfasen. I mange aktive industrihavne er der placeret industri, hvilket indebærer krav om en særlig afstand til miljøfølsomme funktioner, herunder eksempelvis boliger. Derfor er det vigtigt at foretage en afvejning af de forskellige funktioners miljøpåvirkning og følsomhed, når man både skal have havnen til at fungere midlertidig og permanent.

Industribygningernes skala kan gøre dem vanskelige at omdanne og genanvende fx til boliger. Modsat appellerer industribygningernes rå og funktionalistiske form til at være ramme om kreativt indrettede kontorlandskaber eller begivenheder som udstillinger eller koncerter.

### **MIDLERTIDIGE LØSNINGER**

I processen med at omdanne havne ses det stadig oftere, at bygninger på havnen får en midlertidig anvendelse. Det sker for at bevare en levende og aktiv havn. Havnen rummer hele vejen gennem omdannelsen funktioner, som kan benyttes af og skaber mening for en række forskellige brugergrupper.

*Nordkraft i Aalborg er under omdannelse fra elkraftværk til kulturkraftværk*





*Københavns Inderhavn*

Den midlertidige anvendelse kom i Danmark for alvor ind i havnens landskab i 1990'erne, hvor der i København skød initiativer op som bl.a. Base Camp på Holmen, Halvanden og Luftkastellet begge på Krøyers Plads over for Amalienborg og Frederiksstaden. Her dannede havnens industrimiljø baggrund for mere eller mindre midlertidige initiativer, der satte industrihavnens muligheder og særlige æstetik på menuen for en hel generation.

De midlertidige løsninger er en måde at sikre kulturarven og dens potentiale i en langsigtet omdannelse og dermed at bevare noget af havnens kulturarv og særpræg til senere generationer.

#### **PRINCIPPER FOR GOD HAVNEOMBYGNING**

Publikationens ti havneeksempler har ligget til grund for at identificere en række principper for at inddrage kulturarven, introducere nye eller bevare gamle funktioner, tilrettelægge processen for havneomdannelser samt anvende samarbejdspartnere i processen.

Sidst i publikationen præsenteres et sammendrag af de principper, der danner baggrund for syv gode råd til god havneplanlægning, der inddrager bevaring af kulturarven.



*Karrierebar i den Hvide Kødby medvirkede til at gøre industrilandskabet trendy og kendt.*



## Introduktion til havneeksemplerne

Målet med at beskrive erfaringerne på havneomdannelser er at skabe et handlingsorienteret redskab, der identificerer planlægnings- og procesprincipper for god havneplanlægning.

Havneomdannelser er ofte meget sammensatte og komplekse processer, der inddrager mange interesser og aktører. Beskrivelserne her repræsenterer koncentrede historier, der ikke kan tage alle aspekter med. Fokus i beskrivelserne er koblet til kulturarv, funktion, proces og tidsperspektiv og varierer alt efter, hvor i omdannelsesprocessen havnene befinder sig, samt om der er lagt vægt på at skabe permanente eller midlertidige løsninger.

### UDVÆLGELSE AF HAVNEEKSEMPLER

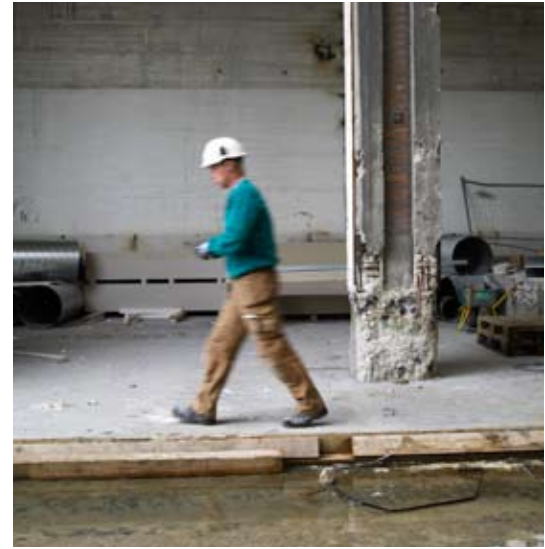
Der er i udvælgelsen af de danske havneeksempler lagt vægt på at beskrive havne af varieret størrelse og med et bredt fokus i omdannelsen, herunder:

- > havne hvor fastholdelse af egentlige erhvervsaktiviteter vægtes højt
- > havne hvor boligudbygning har været det bærende princip
- > havne hvor samspillet mellem aktiviteter, nye som gamle, har været i fokus
- > havne hvor omdannelsesprocessens har været særlig interessant

*Værftsområdet i Nakskov*

Udvælgelsen af de udenlandske havne er styret af, hvordan kulturarven indgår i projekterne samt af deres kvalitet i forhold til at tjene som eksempel for danske havne, der er af væsentlig mindre skala.





*Svingkran på Helsingør Havn fra omkring 1860 af det engelske ingeniørfirma William Fairbairn*

#### **KOBLINGER MELLEM CASES**

Havneeksemplerne relaterer sig til hinanden. Fra de større udenlandske havne kan der trækkes paralleller til løsningerne på de danske havne på tværs af forskellige skalaforhold og fokus på kulturarven. Mellem de valgte eksempler findes ligeledes en række samspil og modsætninger, der understreges i beskrivelserne.

- 1)** Bevaring af et værft som samlet struktur til nye erhvervsformål.
- 2)** Bevaring af en historisk struktur og tilhørende funktion som en seværdighed.

- 3) Eksisterende strukturer, der formmæssigt nyfortolkes til at rumme nye funktioner.
- 4) Etableringen af en organisation, der kan være med til at styre omdannelsesprocessen og typen af funktioner, der integreres på havnen.
- 5) Stille bygninger til rådighed i en overgangsfase for kreative iværksættere, der kan se potentiale i de uomdannede arealer.
- 6) Bevaring af et samlet bygningsmiljø.
- 7) Bevaring af en enkelt markant struktur til kulturelle formål, der bliver omdrejningspunkt for omdannelsen af området
- 8) Eksperimenter med midlertidige funktioner, der kan skabe merværdi og generel opmærksomhed omkring et funktionstømt område.

*Albert Dock, Liverpool*





**Københavns Havn - Islands Brygge** Bystørrelse: 8.700 indbyggere på Islands Brygge, 502.000 indbyggere i Københavns Kommune -  
Periode for havneomdannelse: 1984 - 2008 - Havnetype: Sundhavn - Hovedlokaliteter: Havneparken, Frøsiloen og Wennebergsiloen

# KØBENHAVN





## Historiske spor, bevarede bygninger og blandet anvendelse

Omdannelsen af Islands Brygge er foregået over op imod 25 år. Det betyder, at omdannelsen har været præget af skiftende omdannelsesstrategier. Samtidig er omdannelsen foregået i et tempo, hvor det har været muligt at føre en frugtbar dialog mellem de involverede parter.

Kulturarven indgår som historiefortæller på stedet gennem bibeholdelse af dele af fx jernbane og kranspor, bevaring af ældre bygninger som fx Zeppelinerhallen samt ombygning og genfortolkning af andre bygninger som fx Wennbergsiloen og Frøsiloen. Eksemplet viser et inspirerende og bredt udsnit af muligheder for at bevare og integrere kulturarven i havneomdannelser.

Selve transformationen af området afspejler en positiv historie om at bruge industriarealer i den tætte by til at skabe nye rekreative arealer. Området omdannes fra nedslidt og meget forurenede blandet bolig- og erhvervsområde med stor risiko for farligt udslip fra produktionen til et delvist byfornyset og delvist nyopført boligområde omgivet af moderne videns erhverv og med rekreative opholdsarealer, der har en optimal og attraktiv placering ved havnefronten. Industriarealerne med de bevarede kulturarvselementer bliver her en ressource, der kan løfte byen ind i en ny tid med bedre bolig- og rekreationsforhold, men stadig med rod i sin historie som industriområde. En historie der bliver stærkere jo flere fortællende strukturer og elementer, der sikres og knyttes til områdets nye funktion og form.

Den færdigomdannede havnefront rummer flere moderne erhverv i de bevarede bygninger, boliger i genfortolkninger af siloer og et tiltrængt nyt rekreativt areal til den tætte bydel, der genbruger fragmenterede kulturarvselementer. Islands Brygge er bylivsmæssigt en ubetinget succes i kraft af de rekreative arealer med funktioner som kulturhus og havnebad.

Man kan diskutere, om der kunne være bevaret mere af de oprindelige strukturer på havnefronten. Men omdannelsesprocessen har bl.a. fundet sted i en periode, hvor industrikulturen ikke blev tillagt nogen særlig værdi i debatten om bydelen. Til trods herfor har udviklingen af havneparken haft fokus på historien, ligesom ejerne af ØK's gamle sojakagefabrik har set en klar værdi i at fastholde to meget markante bygninger med klare referencer til industrihistorien - Wennbergsiloen og Frøsiloen. Islands Brygge er blandt de få eksempler, vi har i Danmark, på en gennemført havneomdannelsesproces, hvor der har været et vist fokus på industrikulturarven, og hvor man aktivt har taget stilling til historien som en vigtig brik i udviklingen af et karakterfuldt byområde med nye funktioner og brugere.

*I Havneparken bevares fragmenter af de gamle industristrukturer i det meget populære rekreative område på havnen.*



*Kortudsnittene fra henholdsvis 1901, 1930 og 2004 viser områdets udvikling fra vand, over industriareal til grønt strøg langs vandet.*



© Kort og Mandskapsverden

### **KULTURARVEN**

Københavns Havn har udviklet sig langs den smalle passage mellem Sjælland og Amager.

Under industrialiseringen voksede havnen både mod syd og nord for i dag at strække sig fra Svane-møllebugten til Sjællandsbroen. Mange steder blev udviklingen af havnen fulgt af omfattende opfyldninger, der har ændret kystlinjen. Københavns Havns enorme udstrækning gør det svært at opfatte den som en helhed, men det er muligt at afgrænse nogle industrimiljøer med deres egne helheder.

Islands Brygge mellem Langebro, Artillerivej og havnefronten er et opfyldt areal. Opfyldningen blev besluttet af Københavns Havnevæsen i 1901 og gik straks derefter i gang. De første byggerier blev realiseret i 1905, og herefter blev Islands Brygge bebygget fra nord mod syd over en kort årrække.

Det nye bykvarter var i første omgang tiltænkt industri- og havnevirksomheder, men efterhånden blev erhvervsbebyggelsen langs havnen suppleret med boligbebyggelse.

Erhvervsbebyggelsen lå primært på havnefronten. Mod nord fandtes oplagspladser til bl.a. kul med omfattende krananlæg til lodsning af kul. Krananlæggene var en karakteristisk del af Islands Brygges profil set fra sjællandssiden, og de store kullagre optog størstedelen af arealet mellem Islands Brygge og havnefronten. Syd for kullagrene lå Sojakagefabrikken, som var den mest kendte af virksomhederne på Islands Brygge. Sojakagefabrikken, der blev anlagt i 1909 til fremstilling af foderkager til landbruget med olie som et biprodukt, omfattede et areal på næsten 18 ha. Blandt bygningerne på fabriksarealet kan nævnes pressesiloen, hvor presningen af sojabønnerne foregik, Wennbergsiloen, der var beregnet til oplagring af restproduktet sojaskrå,

og Frøsiloen, der blev anvendt til oplagring af frø, raps, copra og soja. Både Wennbergsiloen og Frøsiloen er store markante bygninger, der er opført omkring 1960 i forbindelse med en kraftig udvidelse af produktionen på fabrikken.

Bag havnefronten findes bl.a. Zepperlinerhallen, der har sit navn, fordi den oprindeligt blev opført som hangar for luftskibe i Tyskland, men senere blev nedtaget og genanvendt på Islands Brygge. Endelig kan nævnes Kraftværket, der producerede strøm til den meget energikrævende produktion på fabrikken.

Langs havnefronten lå flere jernbanespor, der var forbundet til Amagerbanen ved Langebro. Jernbanesporene gik langs hele den ca. en km lange havnefront og betjente både virksomheder og skibe. De mange bygninger og anlæg repræsenterer næsten 80 års industrihistorie på Islands Brygge, som har været et af Københavns store erhvervsområder.

### **OMDANNELSEN**

Omdannelsen af Islands Brygge omfattede to større områder og en lang række delprojekter. Det ene område er Havneparken, der ligger på de arealer, der tidligere blev brugt til oplagspladser for kul mellem gaden med navnet Islands Brygge og Havnekajen. Mens det andet består af Havnestaden, der er opført på Sojakagefabrikkens tidligere arealer.



*Midt i Havneparken ligger Kulturhuset, og overfor er anlagt en træbrygge langs havnekajen. Bemærk de bevarede jernbanespor.*







Flere steder i Havneparken er elementer fra de tidligere kullagre bibeholdt som historiske spor. Det drejer sig bl.a. om jernbanespor, kranspor, der ligger i 1. sals højde, og resterne af en væg fra de gamle kullagre, som nu er med til at afskærme dele af parken fra trafikken på Islands Brygge. Ved den nordlige del af Havneparken ligger Havnebadet, der blev opført i 2003 og har plads til ca. 600 badende.

I Havnestaden var det tanken at bevare en del af de eksisterende bygninger. Samtidig skulle der opføres en række nye bygninger fortrinsvis til boligformål. Det var målet at ændre anvendelsen fra industriformål til bolig- og kontorformål med i alt 1200 boliger og 2500 arbejdspladser.

Det mest iøjnefaldende ved Havnestaden er genfortolkningen af en række bevaringsværdige bygninger, fx Pressesiloen, Wennbergsiloen, Frøsiloen og Zeppelinerhallen. Bygninger, som er med til at fastholde kvarterets identitet, og som samtidig integrerer nyt og gammelt.

Pressesiloen, Wennbergsiloen og Frøsiloen, der alle ligger ud til havnefronten, anvendes i dag til boligformål, mens Zeppelinerhallen anvendes til kontorformål.

*Væg fra de gamle kullagre*





## PROCESSEN

Omdannelsen af Islands Brygge startede i midten af 1980'erne. Den første del af Havneparken blev anlagt efter pres fra lokale beboergrupper. I 1984 blev brugsretten til det areal, der ligger nærmest Langebro, overdraget til lokalrådet. Området, der dækker ca. en ha, blev anlagt som park ved hjælp af beboernes frivillige arbejde. I 1995 blev parken udvidet til det nuværende ca. 2,8 ha store område.

Forureningen og risikoen i forbindelse med produktionen på Sojakagefabrikken havde gennem årene været kritiseret fra beboernes side. Efter en eksplosion i 1980 startede afviklingen af produktionen, og virksomheden lukkede helt i 1991. ØK, der ejede Sojakagefabrikken, dannede et selskab - DS Industries - der stod for omdannelsen af arealerne. DS Industries fik gennem PLH Architects udarbejdet en strukturplan og efterfølgende en lokalplan for området, der fik navnet Havnestaden. Intentionerne var at kortlægge de overordnede strukturerende elementer og få defineret et højt kvalitetsniveau for den nye bydel. I 1999 vedtog kommunen en rammelokalplan for den tidligere Sojakagefabrik, og omdannelsen af Havnestaden startede i 2001. De fleste af de planlagte byggerier er realiseret i dag (2008).

Islands Brygge er et eksempel på planlægning og byudvikling, hvor både kommune, grundejer og beboere i en dialogproces har udviklet og omdannet et bykvarter med oplagte og overbevisende kvaliteter.



*Wennbergsiloen og Frøsiloen er meget markante elementer langs havneløbet i dag. De repræsenterer den industrielle skala, om end de oprindelige bygninger er ændret til at kunne rumme en ganske anden funktion.*

Karakteristisk for processen har været, at både beboere, Københavns Kommune, ØK og dennes rådgivere har demonstreret initiativ og vist vilje til at samarbejde på en måde, som kan være til inspiration for andre.

**Køge Havn - Søndre Havn** Bystørrelse: ca. 35.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: endnu ikke påbegyndt - Havnetype: Oprindeligt anlagt som åhavn, men er i dag en kysthavn - Hovedlokaliteter: Å-bassinet, industri- og rekreative arealer på Søndre havn

# KØGE



## Kulturliv og Kulturarv

Det særlige sociale miljø og de nuværende strukturers fleksible rammer rummer både en bevaringsværdi og et udviklingspotentiale. Stedets nuværende råhed rummer et potentiale og en tiltrækningskraft på kreative iværksættere. Der er desuden store kvaliteter i det sammensatte område i forhold til både de midlertidige og de permanente funktioner.

Kommunen ønsker at skabe liv i bydelen, før man fastlægger selve bydelens fysiske udformning. Et nyt bykvarter med masser af kultur og byliv kan ikke opnås gennem en fysisk plan alene. En kulturlivsstrategi omfatter en lang samarbejdsproces med aktører fra alle dele af kulturlivet. Her bidrager de eksisterende bygninger som rammer for nye aktiviteter, ligesom det at sikre muligheder for eksisterende brugergrupper fastholder aktivitet og giver grobund for en mangfoldig struktur og funktion på havnen.

I dag står Køge som så mange andre byer over for en ny generation af byomdannelse, som skal foregå på de bynære havnearealer i Søndre Havn. Da omdannelsen er under forberedelse, beskriver dette eksempel, hvordan kommunen har valgt at gribe opstartsprocessen an, og hvilke intentioner man har for det videre arbejde.

Køge Kommune har indledt planlægningen med grundige studier af andre havneomdannelses projekter med en særlig interesse for 'cultural planning' eller kulturel byudvikling. Det er tanken, at den nye

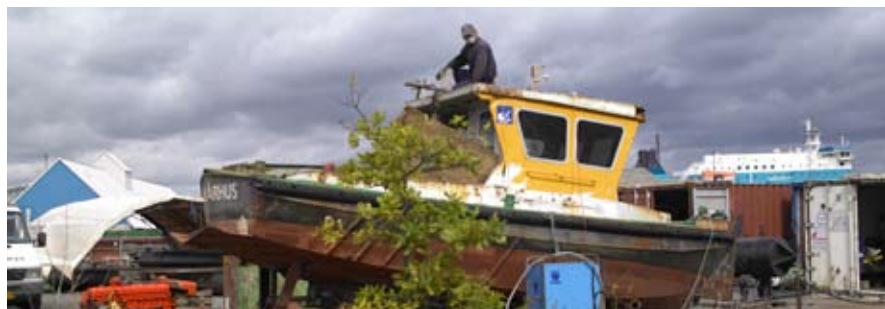
generation af byomdannelse i Køge ikke skal tage udgangspunkt i en fysisk plan, men derimod i en strategi for det byliv, man ønsker på havnen.

Køge Kommunes kulturplan, der udgør et idékatalog og redskab til omdannelsesprocessen, er produktet af et samarbejde med en række nationale repræsentanter for kulturel byudvikling - kunst, idræt og kultur - herunder også kulturarv.

I forbindelse med omdannelser på havnen ønsker kommunen primært at bevare et miljø - såvel socialt gennem fastholdelse af områdets brugere som fysisk i form af bevaring af delelementer - spor og nyfortolkninger af de gamle industrielle bygningers skala og karakterer.

Intentionen i Køge er at skabe en levende bydel, der vækker interessen for havnen til live blandt politikere, borgere og investorer. Dette skal ske ved at give havnearealerne nye anvendelser samtidig med, at stedets karakter og ånd bevares gennem de fysiske spor fra den industrielle kulturarv.

*Der skal stadig være plads til de eksisterende brugere og det sociale miljø, når Søndre Havn er omdannet til nye formål.*





*Kortudsnittene fra henholdsvis 1892, 1931 og 2004 viser udviklingen fra åhavn til et omfattende havneareal langs kysten, der nu bliver det nye bykvarter i Køge.*



### **KULTURARVEN**

Køge Havn blev oprindelig anlagt som åhavn i 1400-tallet et stykke op ad Køge Å. Senere er havnen flyttet ud til kysten og udbygget.

Søndre Havn blev først taget i brug omkring 1920 efter anlæggelsen af en vej og en bro over åen. Kortvarigt blev der drevet et værft på arealerne, og op gennem 1920'erne blev der etableret en del nye virksomheder, bl.a. et benzinanlæg og Øernes Andelsselskabs (ØA) store silopakhus.

Før de industrielle anlæg kom til, lå området som en strandeng, der i de sidste 150 år har været brugt rekreativt af byens borgere. Åbassinet, hvor den oprindelige åhavn opstod, anvendes i dag af en række erhvervs- og fritidsfiskere samt vandsportsklubber. Industrierhvervene og miljøet omkring åbassinet har levet i fredelig sameksistens i mange år, og det er kommunens opfattelse, at dette sociale miljø er en væsentlig del af den bevaringsværdige kulturarv.

Søndre Havns bymæssige struktur er karakteriseret af en stærk sammensat bygningsmasse med en række skalaspring og store variationer i de arkitektoniske udtryk. Mellem de planlagte, funktionelt indrettede strukturer hersker det uplanlagte, og den mere uorganiserede brug af havnen. Den sammensatte karakter, bygningsmæssigt og funktionelt, er i sig selv et bevaringsværdigt træk.

De enkelte bygninger og delelementer er alle en del af stedets kulturhistoriske karakter, der samlet fortæller historien om det rå og stedvist kaotiske miljø, der karakteriserer Søndre Havn. Kajer og jernbanespor danner tilsammen en overordnet struktur i området, der samtidig refererer til stedets historie.

De enkeltobjekter, der skiller sig ud, er bl.a. Øernes Andelsselskabs silopakhus fra 1926, der flyttede ind som en af de første virksomheder, og den hollandsk-inspirerede klappbro fra 1962.



## OMDANNELSEN

Industrierhvervene er stadig aktive i Søndre Havn. En reel omdannelse af området er således ikke påbegyndt endnu. Køge Kommune har planer om kraftigt at udvide havnearealerne både syd og nord for havneløbet over de næste 10 år. Den første opfyldning er påbegyndt i 2008. Anlæggelsen af disse nye arealer er en forudsætning for udflytningen af nogle af de eksisterende virksomheder på Søndre Havn.

Enkelte nye erhvervstyper og funktioner er dog allerede flyttet ud på Søndre Havn. I den gamle gødningsforretning ligger der i dag et bryggeri og mikrodestilleri, og i bygningen, der oprindeligt var en gastappehal, ligger Tapperiet. Der er yderligere et spillested og et ungdomskulturhus med både musik- og sportsfaciliteter.

Der er et aktivt miljø omkring det gamle åbassin, der bevares som fristed og udflugtsmål for hele byen. Sammensætningen af gamle industrifunktioner og nye mere publikumsorienterede erhvervs- og kulturfunktioner bidrager til det sammensatte miljø, der altid har været i området med en blanding af fiskere, forskellige vandsportsudøvere og industrivirksomheder. Intentionerne med den fremtidige omdannelse er at bevare denne funktionsblanding - også når de tunge virksomheder flytter ud af området.

*Enkelte nye erhvervstyper er allerede flyttet ud på Søndre Havn. Her et bryggeri og mikrodestilleri, der har overtaget den gamle gødningsforretning.*



*Der er et aktivt miljø omkring det gamle åbassin, der bevares som fristed og udflugtsmål for hele byen.*





### **PROCESSEN**

Som udgangspunkt for den forestående omdannelse af Søndre Havn har Køge Kommune som mål at udvikle en ny og levende bydel. Kommunen har i den forbindelse gennemført projektet: Kulturel byudvikling i Danmark - og på Søndre Havn med støtte fra Kulturministeriet og Region Sjælland.

Projektet rummer en erfaringsindsamling, udarbejdelse af en kulturplan for Søndre Havn, en videreformidling af projektet i form af en udstilling, en publikation med titlen Kulturplaner - fra velfærdplanlægning til kulturel byudvikling og en konference om kulturel byudvikling.

En følgegruppe med en bred repræsentation af fagpersoner inden for byudvikling - herunder kunst, kultur, idræt, bydesign, byplanlægning og kulturarv - har været med til at sikre en helhedstænkning i udviklingen af området fra starten.



*Køge Havn*

Arbejdet i følgegruppen har indbefattet to workshops med politikerne, hvor fagpersoner har videreformidlet deres visioner for omdannelsesprocessen på Søndre Havn. Bevaring af stedets kulturarv har været et af de temaer, der er blevet diskuteret. De mange fagpersoner har givet mulighed for at sammen-tænke et fremtidigt kulturliv med stedets kulturarv.

Et andet vigtigt element i strategien for at sikre en levende bydel er idéen om et bylivslaboratorium, som skal understøtte, at kreative iværksættere og forskellige kulturfunktioner etablerer sig på area-lerne. Bylivslaboratoriet kan markedsføre området og arbejde aktivt for at tiltrække de ønskede typer af funktioner. Samtidig kan det rådgive interesserede aktører omkring praktiske forhold ved at etablere sig i området.

Et tredje element er at indføre midlertidige funk-tioner i området eksempelvis faciliteter til at huse kreative iværksættere til kulturelle arrangementer. De midlertidige funktioner skal anviser brugen af havnen på langt sigt. Ikke bare i den enkelte byg-ning, men i området som helhed. Tanken er således at bruge midlertidige funktioner til at skabe liv i området, før bydelen etableres. Samtidig opnås erfaringer med, hvordan man får involveret de rigtige aktører i processen.

*I Køge ser man et stort potentiale i at få iværksættere til at etablere sig i nogle af de eksisterende industribyg-ninger på Søndre Havn. Bryggeri og mikrodestilleri.*





Middelfart Havn - Lillebæltsværftet Bystørrelse: 13.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: 1997 -2006  
Havnetype: Sundhavn - Hovedlokaliteter: Lillebæltsværftet - Middelfart Skibs- og bådbyggeri

# MIDDELFART





## Historien om den lille trafikhavn

Med bevaringen af værftet er en vigtig skibsrelateret funktion på havnen blevet sikret og dermed også et vigtigt bidrag til fortællingen om skibsfartens betydning i landet og for byen. Havneomdannelsen og koblingen af by og havn har yderligere sat fortællingen i scene og gjort den tilgængelig. I en undersøgelse fra 2008, finansieret af planog, er omdannelsens afsmitning på huspriserne i Middelfart by blevet undersøgt. Undersøgelsen konkluderer, at huspriserne har haft en ekstraordinær stigning på ca. 10 % som følge af havneomdannelsen.

I forbindelse med omdannelsen af de bynære havnearealer til boliger, rekreative og kulturelle formål er Middelfart træskibsværft blevet bevaret. Det fortæller historien om, hvordan Danmark som en stolt søfartsnation har haft mindre bådebyggerier liggende langs de fleste kyster. Bådeværfterne var et vigtigt erhverv i Danmark, fordi de byggede og reparerede de mange skibe, der forbandt landsdelene. Middelfarts betydning aftog gradvis med etableringen af jernbanefærgelejet i Strip og åbningen af Lillebæltsbroen. Men værftet fortsatte med at bygge og reparere både. I 1997 overgik det til forenings eje.

På den omdannede del af Middelfart Havn er det alene værftet, der er bevaret. Værftet fungerer som et arbejdende værksted drevet på ikke kommercielle vilkår. Den midterste del af havneforløbet er ryddet for historiske spor, der kunne have fortalt om havnens tidligere korn- og foderstofaktiviteter.

Middelfart har en forholdsvis lille havn, hvor de nye og gamle funktioner ligger tæt. Erhvervshavnen findes side om side med det omdannede område, hvor værftet og det nye kulturhus ligger. Den korte afstand mellem byens historiske centrum og vandet giver havnefronten en central placering i byen.

Havneomdannelsen indebærer lokalisering af en bred vifte af byfunktioner ved havnen. Det drejer sig både om traditionelle havnefunktioner som det gamle træskibsværft og fiskerihavnen og om nye funktioner som kulturhuset, boligerne, volleybanen, caféen og den nye park. Alle ligger i forlængelse af den eksisterende erhvervshavn.

*Med Lillebæltsbroen ændres Middelfart Havns betydning som transporthavn og bindeled mellem Fyn og Jylland.*



Kortudsnittene fra 1886, 1904 og 2004 viser udviklingen at havnearealet fra færgeleje til industrihavn og nu kombineret rekreativt havneareal og industri.



© Kort- og Matrikstyrelsen

### KULTURARVEN

Middelfart Havn ligger ved den smalleste del af Lillebælt og var siden middelalderen overfartssted til Jylland. Man sejlede med små, åbne både kaldet smakker. De var organiseret i smakkelav og havde eneret på færgedriften over bæltet.

I 1837 investerede byen i anlæggelsen af et havnebassin med moler, Gl. Havn. I 1854 blev Middelfarts Havns nordre mole ombygget til dampskibsbro. Samtidig blev det første værft etableret. Her specialiserede man sig i at bygge smakkejoller til brug for fiskeriet og lodseriet. Træskibsværftet er ombygget flere gange, men placeringen, funktionen og bygningernes karakter er uændret.

I 1865 kom den fynske tværbane til Middelfart. Med jernbanen over Fyn fik Middelfart by dog en stor skuffelse: Endestationen og færgeforbindelsen til

Jylland blev lagt i Strib. Med jernbanefærgen over Lillebælt i 1872 blev færgestedet således flyttet til Strib.

Jernbanen åbnede dog mulighed for, at der kunne lægges spor på havnen, og denne mulighed blev udnyttet af Nordisk Kabel og Tråd (NKT), der opførte et stort trådværk i 1898 ved havnen.

I 1923 blev Ny Havn anlagt. På havnearealerne mellem Gl. Havn og NKT blev der opført en blandet bebyggelse med et højt silobyggeri som den mest markante bygning.

Efter åbningen af den første Lillebæltsbro i 1935 mistede havnen gradvist sin betydning som transporthavn. NKT eksisterer fortsat, og skibsværftet udfører stadig reparationer på træskibe. Den nyeste del af havnen er i kraft af omdannelsen overgået til boligformål og rekreativ anvendelse.

## OMDANNELSEN

Omdannelsen af Middelfart Havn begyndte for alvor omkring 2000. Ud af havnens tre dele: Den gamle havn med værftet mod vest, pakhusene og siloen i midten og NKT's fabrik mod øst omfattede omdannelsen den midterste og vestlige del. Den østlige del af havnen, hvor virksomheden NKT har til huse, anvendes fortsat som erhvervs- og trafikhavn.

Den vestlige del omfatter strækningen fra Silde-  
marken til Skt. Nikolai Kirke med den bebyggede  
skrænt 'De hængende haver', træskibsværftet og Gl.  
Havn. I forbindelse med omdannelsen valgte man  
at bevare bygningerne og dermed det historiske  
miljø.

Skibsværftet er siden blevet suppleret med nye  
bygningsdele i samme håndværksmæssige tradi-  
tion, og området udgør i dag et markant historisk  
træk, der vidner om havnens betydning for byens  
historie. Værftet og ophalerbeddinger er blevet  
renoveret, og der er bygget to jollehuse på værftets  
grund mod Sildemarken. Bygningerne bliver fortsat  
brugt til restaurering og bygning af både. Der er  
desuden indrettet et udstillings- og undervisnings-  
lokale, hvor Middelfart Museum og Lillebælt Smak-  
kelaugs indsamlede joller skal udstilles permanent.

*Træskibsværftet er ombygget flere gange, men placering-  
en, funktionen og bygningernes karakter er uændret.*



*Middelfart Værft. I baggrunden ses den gamle Lillebæltsbro*







Den midterste del af havnen var tidligere domineret af en stor silo og flere lagerbygninger, der i forbindelse med omdannelsen blev revet ned og erstattet af fem punkthuse til boligformål, en café og et kulturhus.

Kulturhuset rummer bl.a. bibliotek, biograf, restaurant og et turistkontor og supplerer dermed de funktioner, der ligger i det gamle værft således, at de to kulturinstitutioner i princippet skaber grundlaget for en levende havnefront.



*Der bliver stadig bygget og repareret både på det gamle træskibsværft, og faciliteterne bliver nu også brugt til udstillinger, møder og kulturelle begivenheder.*

## PROCESSEN

Planlægningen af havnefronten startede i 1988 med en arkitektkonkurrence. Med bearbejdningen af konkurrencens vinderforslag blev de overordnede rammer for havnens udformning fastlagt. De økonomiske konjunkturer var dog ikke til et større anlægsarbejde, og der gik mere end 10 år, før omdannelsen kom i gang.

I 1997 fik Middelfart Museum, Middelfart Smakkelav og den nystiftede forening Lillebælt-Værftet mulighed for at købe bådeværftet. Hermed var et af havnens markante bygningsmiljøer sikret. Arbejdet er sket med deltagelse af frivillige kræfter. Middelfart Kommune har sammen med en række organisationer og fonde bidraget til at finansiere arbejdet. Kommunen har desuden bidraget med lejefritagelse for brug af arealet.

Først i 2000 blev der vedtaget en samlet lokalplan for den vestlige og midterste del af Middelfart Havn. I 2003 udskrev Middelfart Kommunen en konkurrence for et rekreativt område med plads til boliger på havnen. Efter afgørelsen af konkurrencen blev der udarbejdet en lokalplan for punkthusene, cafébygningen og den rekreative havnefront.

Hertil kom etablering af et kulturhus på havnefronten. Den oprindelige idé var at opføre et mindre byggeri, men det konkrete projekt var væsentligt mere ambitiøst end de oprindelige tanker. Kulturøen med tilhørende marina stod færdig i 2005.





**Nakskov Havn - Nakskov Skibsværft** Bystørrelse: 14.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: 1998 - Havnetype: Fjordhavn - Hovedlokalitet: Nakskov Skibsværft

# NAKSKOV





## ERHVERVSHAVNEN - FRA VÆRFT TIL VINDMØLLER

Omdannelsen af Nakskov Værft viser, at den fortsatte anvendelse af industribygninger til produktion også fungerer som en bevaringsstrategi for kulturarven. Netop fastholdelsen af produktion på havneområdet har givet mulighed for at bevare de store bygningsmiljøer med tilhørende strukturer. Samtidig med at bygningerne rummer nyt erhverv og skaber mulighed for indtjening, sikres en af byens store fortællinger om skibsbyggeri og havneaktivitet.

Omdannelsen af Nakskov Skibsværft kan i særlig grad bruges som et godt eksempel på, hvordan eksisterende industriarealer kan fastholdes og give liv til den aktive erhvervshavn og medvirke til at fastholde arbejdspladser i udkantsområder.

Genanvendelsen af H.N. Andersens og ØK's store skibsværft i Nakskov til Vestas vindmølleproduktion har givet mange af de store skibsbygningshaller en fortsat industriel anvendelse og sikret områdets industrielle karakter.

ØK's værft fra 1916 var ved sin lukning i slutningen af 1980'erne egnens største virksomhed og et af landets vigtigste værfter med et omfattende antal følgerhverv i lokalområdet. Desuden har værftet stor betydning for Nakskovs identitet som arbejder- og havneby, og en meget stor del af Nakskovs lidt ældre befolkning har haft en eller anden tilknytning til værftet.

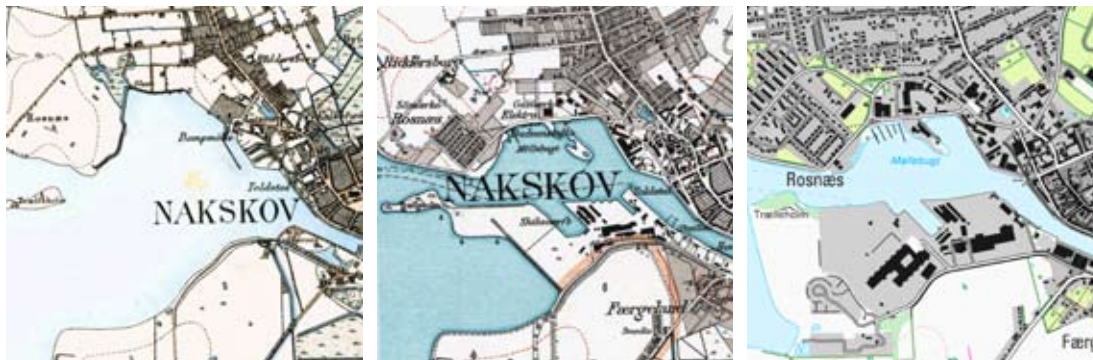
I et udkantsområde som Lolland er lokale arbejdspladser en meget vigtig del af en bys eksistensgrundlag. Kommunens mål har derfor været at fastholde havnen i Nakskov som en arbejdsplads.

Med strategien om at sikre en aktiv erhvervshavn på de bynære arealer forbliver industrihavnen en del af bybilledet, og med sin beliggenhed på sydsiden af fjorden er såvel værftet som vindmøllefabrikken Vestas nye anlæg synligt fra bykernen. Nakskovs middelalderby ligger således over for den aktive erhvervshavn, hvor de tilbageværende bygninger fra værftet vidner om stedets tidligere anvendelse.

*I Nakskov er erhvervshavnens elementer og funktioner en synlig del af bybilledet.*



Kortudsnittene fra 1890, 1942 og 2004 viser udviklingen af et opfyldt areal fra losseplads til et stadig større industrianlæg.



© Kort og Mandskabsvæsen

### KULTURARVEN

Værftet blev anlagt på et opfyldt areal, der senere er udvidet og anvendt til losseplads og senere til erhvervsareal. I forbindelse med omdannelse af værftet opfyldte man beddingerne, men beholdt dog dokken.

Værftet er et vigtigt kapitel i Nakskovs historie, og i byen taler man om tiden før og efter lukningen. Virksomheden har sat sit præg på Nakskov både med de store produktionsanlæg og markante kraner, men også med de miljøer, der er opstået som følge af værftet. På den modsatte side af havneløbet ligger eksempelvis havebyen Rosnæs, der i 1918 blev opført som boliger til arbejderne på værftet. Herfra var der tidligere færgeforbindelse til og fra værftet.

Værftsområdet dækker et areal på ca. 100.000 m<sup>2</sup>. Skibsværftet blev etableret i 1916 og udvidet i 1950'erne samt 1960'erne, blandt andet med en tørdok. Værftet omfatter en række små og større bygninger,

hvoraf de største er de sammenbyggede svejse- og spantehaller opført i tegl og med shedtagskonstruktion. Den velbevarede administrationsbygning var virksomhedens facade til byen og er en markant del af havneforløbet. I forhold til byens skyline har det specielt været værftets store kraner, der har været synlige.

Det samlede bymiljø ud mod fjorden afspejler store dele af byens historie. Der drejer sig om den gamle middelalderbys stadig synlige og oprindelige struktur, de store inddæmmede arealer og industrialiseringens store anlæg.

De to store industrianlæg, værftet og havregrynsfabrikken, OTA, ligger overfor hinanden på hver sin side af fjorden og markerer fjordens indsnævring. Ligeledes ligger værftets administrationsbygning og den gamle toldbod over for hinanden.

De to bygninger er fra samme periode og vidner om den driftige industrihavn, der opstod i starten af 1900-tallet.

### **OMDANNELSEN**

Nakskov Skibsværft lukkede i 1986, og i en årrække stod området tomt, og bygningerne forfaldt. Da vindmøllefabrikken Vestas i slutningen af 1990'erne etablerede sin produktion af vindmøllevinger i Nakskov, indtog de enkelte af værftets bygninger og de tilstødende arealer - et gammelt affaldsdepot. Dette blev startskuddet til en omdannelse af det samlede værftsareal.

I planerne for omdannelsen af arealet var der et klart fokus på genanvendelse af værftets bygninger ud fra et lokaløkonomisk perspektiv. Således fremstår værftet med administrationsbygningen og de tilbageværende produktionsbygninger - svejsehallerne, spantehallen og malerhallerne - som en kulturhistorisk helhed selv efter, at der er blevet revet nogle enkelte bygninger ned.

Flere enkeltelementer er dog ikke bevaret i omdannelsen. I 1982 stod der otte store kraner på værftet, hvoraf kun én er tilbage.

*Værftets hvide administrationsbygning er blevet genanvendt til en ny funktion på havnen: Kontorerhverv og uddannelse.*







Vestas har tiltrukket andre produktionsvirksomheder til området. I dag ligger der flere mindre transport- og produktionsvirksomheder, heriblandt en producent af lystbåde. Desuden har Værftets administrationsbygning indtil 2008 huset en uddannelse i multimediedesign. Der er også rykket en række IT- og multimediefirmaer ind i huset sammen med et par lokale foreninger.

Genskabelsen af et stort antal arbejdspladser har været afgørende for, at mange nakskovitter igen er i arbejde. Dermed har tilflytningen af nye erhverv, ikke mindst Vestas, været vigtig for både lokaløkonomien og bevaringen af værftsområdet som et levende industrimiljø.

*Vestas har genanvendt de gamle svejse- og spantehaller til produktionen af de store vindmøllevinger.*



*Havnearealerne på det gamle værft er blevet udvidet og tilpasset til at kunne rumme oplagning og udskibningen af de store vinger.*

#### **PROCESSEN**

Værftsområdet blev som en helhed udpeget som bevaringsværdigt i Kommuneatlasset fra 1990. I 2000 købte kommunen, med støtte fra EU, værftsbygningerne med henblik på at omdanne området til nye typer erhverv.

Der blev i 2000 udarbejdet en masterplan som grundlag for omdannelsen. I planen blev bygningerne registreret, og der blev skrevet en række anbefalinger til hvilke bygninger, der havde funktionelt potentiale til at blive genanvendt. I den efterfølgende lokalplan har man stort set fulgt anbefalingerne.

På sigt vil kommunen sælge værftets bygninger til private virksomheder. Administrationsbygningen er allerede blevet sat til salg. Det resterende havneareal vil blive overdraget til den kommunale selvstyrehavn.



*Nakskov Havn anvendes fortsat.*



**Odense Havn** Bystørrelse: 158.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: 2003 - Havnetype: Kanalhavn - Hovedlokaliteter: Pakhuse og siloer ved Østre Kaj, Sverigesgade og Havnegade

# ODENSE





## Processtyring - planredskaber til sikring af kulturarven

Registrering og perspektivering af kulturarven udgør et vigtigt forarbejde inden udarbejdelsen af en bevarende lokalplan. Ved at kende værdierne bliver det operationelle og gøres til potentialer for udviklingen.

Viden om kulturarven og dens tilstand på Odense Havn giver argumenter for at bevare eller ikke at bevare. I Odense blev kortlægningen lavet et stykke inde i omdannelsesprocessen. Kortlægningen bør ligge i omdannelsens begyndelse, så den bidrager med relevant information til at diskutere strategi og ønsker til bevaring ud fra den dynamiske proces, en havneomdannelse ofte er.

Erfaringerne fra Odense viser, at et samarbejde mellem de lokale museer, beslutningstagere og planlæggere er et godt grundlag for at generere den nødvendige viden for at udnytte kulturarven som en ressource.

Den viden om kulturarven, der findes hos planlæggere og museumsfolk, skal videreformidles til beslutningstagerne, hvis man ønsker at forstå og anvende kulturarvsværdierne ved en havneomdannelse. Ikke alle investorer kan se potentialerne i havnemiljøers unikke karakteristika og er sjældent interesseret i en omdannelse, der på kort sigt fordyres af, at man bevarer bygninger og delelementer i stedet for at rydde kajen og starte på ny.

I Odense har en registrering af havnens bevaringsværdier kombineret med en undersøgelse af

havnens historie og vedtagelsen af en bevarende lokalplan for en del af Østhavnen skabt et redskab, der netop synliggør kulturarvens potentialer og værdier.

En udviklingsstrategi kræver således, at man har det rette vidensgrundlag at træffe beslutninger ud fra. Desuden er der brug for fleksible styringsredskaber, der kan fastholde en udviklingsretning og håndtere eksempelvis ændrede økonomiske eller lovgivningsmæssige forhold. I Odense har der i relation til havnen ikke manglet interesserede investorer. Med ivrige købere lægges der pres på kommunen som planmyndighed, når havnen er interesseret i at sælge grunde.



Kortudsnittene fra 1883, 1916 og 2004 viser udviklingen og udbygningen af kanalhavnen, de medfølgende industrianlæg og senest de ny boliger og kontorer.



© Kort- og Matrikelstyrelsen

Det er først i de seneste år, der er kommet fokus på den industrielle kulturarv ved Odenses havnefront til trods for, at Odense Kommune sammen med private investorer allerede i begyndelsen af 1980'erne begyndte at gennemføre genanvendelsesprojekter som Brandts Klædefabrik efterfulgt af Kvægtorvet og senest Thriges Kraftcentral.

### KULTURARVEN

Odense Havn er et stort anlæg, hvis kerne er etableret i slutningen af 1700-tallet. Indtil da havde Odense i modsætning til de fleste andre købstæder ikke direkte adgang til havet og de besejlings og handelsmuligheder, der lå i det. Det var et storstilet projekt at anlægge en lang kanal, der strakte sig fra fjorden og ind til Odense. Efterfølgende har kanalhavnen haft stor indflydelse på byens udvikling.

De tætte visuelle og fysiske forbindelser mellem de enkelte områder skaber en intim skala, hvor be-

byggelsen følger havnebassinet. Desuden er der flere høje bygninger på et relativt lille område. Det bidrager til en bymæssig tæthed, der giver storbykarakter.

Den mest omfattende udbygning af havnen fandt først sted 100 år efter etableringen. I 1890-1930 blev pakhuseområdet i den østlige del af havnen og de bagvedliggende arbejderkvarterer bygget. Fra omkring 1930 opførtes de store dominerende siloanlæg på de midterste pierer samt i den vestlige del af havnen.

I Odense Havn kan man inden for et ganske lille område se alle de udviklingstrin, havnen har gennemløbet: Fra Toldboden, der repræsenterer den gamle kanalhavns epoke, til pakhuse, siloer og skibsbygningshaller, der vidner om den industrielle periode og videre til den nutidige anvendelse af havnen som bolig- og kontorområde.

## OMDANNELSEN

Som det er sket ved mange andre havne, er der gennemført en udflytning af skibsfarten til arealer uden for selve Odense med åbningen af Lindøterminalen i 1992.

De omdannede arealer i Odense Havn rummer boliger og erhverv, og der er gennemført en stor offentlig investering i Havnepladsen. Pladsen bruges af skatere, unge, der spiller street basket, loppe-markeder og andre events. Disse nye funktioner ligger tæt side om side med de tilbageblevne aktive erhvervsarealer. Havnen er således præget af en broget mangfoldighed i overgangen fra erhvervs-havn til ny multifunktionel bydel.

## PROCESSEN

I Odense har der været mange udfordringer, bl.a. håndteringen af miljømæssige barrierer i form af støj, sammenbinding af by og havn, skabelse af levende byrum og kulturliv på havnen i kombination med bevaring af havnens historiske kvaliteter. Her præsenteres kun i korte træk, hvordan processen er grebet an i relation til fremtidssikringen af stedets historiske identitet, karakter og atmosfære.

*Siloanlæg og pakhuse på Odense Havn*







*Odense Kommune har investeret i den nye multiplads på havnen for at få nye brugere ned på havnen.*



I Odense blev havneomdannelsen igangsæt i 2002 med en konference og en udstilling arrangeret af kommunen om havnens fortid og fremtid i et af områdets markante gamle pakhuse. De forslag, der kom fra borgere og indbudte aktører med interesse i havnens omdannelse, blev i 2003 anvendt som en del af grundlaget for en omdannelsesplan for havnen.

Til at nuancere planerne i forhold til bevarelse af erhvervshavnens kulturarv har kommunen og Odense Bys Museer efterfølgende arbejdet tæt sammen om at tilvejebringe et grundlag for de politiske beslutninger. Der er således udarbejdet en videnskabelig undersøgelse af havnens historie, som blev formidlet gennem en bog og en udstilling på museet i 2005. Desuden er der gennemført SAVE-registreringer, der vurderer havnens bygningers arkitektoniske og kulturhistoriske værdier, tilstand samt egnethed til genanvendelse i forhold til de omdannelsesplaner, der ligger for området.

Med registreringerne har man fået et grundlag for dels at identificere bygninger til midlertidig anvendelse som et led i kommunens vision for det fremtidige byliv på havnen, dels at sikre de samlede pakhuse-miljøer, enkeltbygninger og delelementer som belægninger, kajkanter og jernbanespor.

*Jernbanespor, bygninger, kraner og konstruktioner præger fortsat dele af Odense Havn.*

Der er udarbejdet en bevarende lokalplan for en del af pakhusmiljøet ved Sverigesgade, og en lokalplan for naboområdet er på vej. Der er ligeledes udarbejdet en lokalplan for et område med siloer og større haller, hvor der er indskrevet bevaringsbestemmelser for en silo og en kran foruden materialer og delelementer fra selve kajen.

Der er i lokalplanlægningen fokus på at bevare såvel hele miljøer som enkeltbygninger. Der er ligeledes fokus på at bevare mange maritime delelementer i det fremtidige byområde, således at dele af havnens karakter fastholdes som tydelige spor.

Registreringen af bygningstilstanden er ligeledes blevet brugt til at placere midlertidige funktioner i det eksisterende byggeri. Kombineret med visionen for det byliv man ønsker sig på havnen fremover, forsøger kommunen herved at genanvende de eksisterende strukturer og udnytter den tiltrækningskraft, havnens rå æstetik og ikke mindst billige husleje har på kreative virksomheder.

Disse værktøjer er tilsammen et solidt fundament for at skabe en ny bydel med sin egen unikke karakter hentet i en række historiske spor og fortællinger, der ikke bare binder fortid og nutid sammen, men også binder området sammen som bydel.



*Der arbejdes i Odense kommune for at kunne bibeholde nogle af de store siloanlæg som vidnesbyrd om havnens industrielle fortid.*



Aalborg Havn - Nordkraft og Østhavnen Bystørrelse: 122.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: 2004 -  
Havnetyper: Fjordhavn - Hovedlokaliteter: Nordkraft og Østre Havn

# AALBORG





## Nordkraft - arbejderbyens identitet

Nordkrafts og Østre Havns industribygninger fortæller byens historie som arbejder- og industriby. Befolkningen har arbejdet her, og områderne har været en drivkraft i byens vækst. Derfor har bygningerne stadig en stor betydning for aalborgenserne. Her bor en signifikant del af byens sjæl, og ved at genanvende de store bygninger fastholdes havnens karakteristiske silhuet som et identitetsgivende vartegn for byen.

Men ud over at bevare området særpreg fra industritiden kan en omfattende omdannelse af byens havne- og industriområde medføre en opgradering af området. Projekterne er gode eksempler på, hvordan man skaber grobund for et spirende og varieret liv, der i en løbende proces får lov at udfolde sig i dialog med industrikulturarven. På denne måde kan kulturarven i Aalborg Havn fortsat bidrage til lokal identitetsdannelse og forankring. Samtidig dokumenterer eksemplet, at det er muligt at forny havnen og integrere nye tiltag, uden at det gamle bliver jævnet med jorden.

Havnen er industri- og arbejderbyen Aalborgs hjerte. Havnen har også været byens bagside, og de store virksomheder på havnen som elkraftværket Nordkraft har ikke altid været en del af det billede af byen, man lokalt har ønsket at vise frem.

Da byrådet i 2004 besluttede at bremse nedrivningen af Nordkraft, var det et tydeligt signal om, at industrikulturarven fremover skal være en del af byens

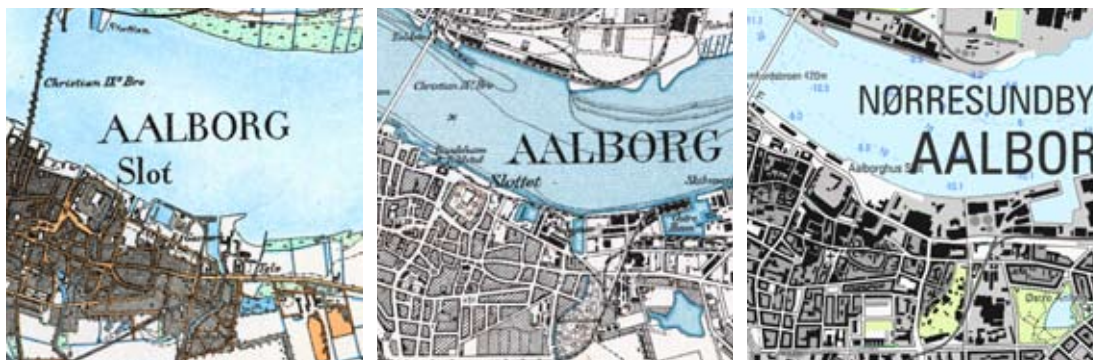
identitet. Et signal om at den industrielle kulturarv er af stor betydning for byen og for det billede, man ønsker at tegne af Aalborg.

Der er store områder af havnefronten i Aalborg, der er omdannet uden hensyntagen til stedets industrielle historie. I de seneste planer for havnearealerne tyder det dog på, at Nordkraft ikke kommer til at stå alene som monument over industrisamfundets kulturarv i fremtiden.

Nordkraftprojektet har allerede affødt et nyt projekt i det tilstødende område - Østre Havn. Her eksperimenterer kommunen, universitet og grundejeren med en midlertidig genanvendelse af en gammel lagerbygning til kulturelle formål. Eksperimentet skal på sigt vise, om de nye kulturaktiviteter i bygningerne kan betyde, at Østre Havns industrielle anlæg bliver mere værd - både i kroner og ører og i borgernes bevidsthed.

Eksperimentet med de midlertidige aktiviteter skaber potentiale for nye vilkår for havneomdannelsen på lang sigt. Dermed har havneomdannelsen bevæget sig fra at være en reaktion på de givne vilkår til at være en proces. En proces rettet imod at skabe nye vilkår: En ny social, kulturel og økonomisk kontekst for eksisterende fysiske rammer. Resultatet af eksperimentet foreligger endnu ikke, men et positivt resultat vil give kommunen og ikke mindst projektudviklere et godt argument for i højere grad at bevare industri-anlæggene i fremtidige omdannelsesplaner.

Kortudsnittene fra 1880, 1923 og 2004 viser udviklingen med anlæggelse af Østre Havn og flere havneudvidelser.



© Kort og Mandskypvæsen

### KULTURARVEN

Limfjorden skærer sig igennem dobbeltbyen Aalborg og Nørresundby. Både nord- og sydside udgør en langstrakt fjordhavn, der på Aalborgsiden oprindelig blev anlagt omkring åløbene. I begyndelsen og midten af 1800-tallet blev havnen udvidet mod øst ved opfyldning af arealerne mellem Nyhavn og Teglgårdsbækken ud mod det nuværende Østre Havn. Da Hals Barre ved Limfjordens udmunding i Kattegat i 1883-89 blev uddybet, opstod behovet for yderligere udbygning af havnen. Det førte bl.a. til anlæggelse af et nyt havnebassin, Østre Havn, i 1901-03. Syd og vest for bassinet blev arealerne i de følgende år bebygget med pakhuse og siloer, fortrinsvis til korn- og foderstofhandlen.

I 1909 blev det kommunale elværk i Aalborg, Nordkraft, opført vest for Østre Havn. Flere havnebassiner blev fyldt op i forbindelse med udvidelsen af det nuværende Nordkraft i 1920'erne, og to årtier senere påbegyndtes de første store udvidelser af

elværket med kedelhal og turbinehal. Værket blev yderligere udbygget i 1953-59 og senere. Ud mod havnen og til dels på den opfyldte Teglgårdshavn blev der anlagt store kulpladser. Østre Havn er gennem tiden ændret således, at bebyggelsen i dag afspejler havnens udvikling i 1900-tallet.

Nordkraft ligger mellem byen og Østre Havns store siloer. Bygningen er dominerende i bybilledet og udgør et tydeligt identifikationspunkt. Efter at elproduktionen på Nordkraft stoppede, er store dele af komplekset blevet fjernet, bl.a. kulpladserne. Den ældste elværksbygning i nationalromantisk stil er overtaget af Energicenter Aalborg. Den centrale, nyere del af Nordkraft, der bliver bevaret som kulturhus, består dels af funktionalistisk teglstensarkitektur dels af moderne betonkonstruktioner. Skønt elværket ikke længere har en funktionel tilknytning til havnen, betyder beliggenheden, at Nordkraft fungerer som bindeled mellem bycentret og Østre Havn.

Ved Østre Havn findes der stadig et helstøbt miljø med det velbevarede havnebassin samt korn- og foderstofvirksomhedernes pakhuse og siloer. De sidste af disse virksomheder er udflyttet i 2007. Arealerne gennemskæres af jernbanespor, som flere steder er synlige, og bassinets granitbolværk er intakt. Den sammensatte og komplekse bygningsmasse rummer elementer fra 1920'erne og frem og belyser i samspil med jernbanespor, kranspor og bassinet den industrialiserede erhvervshavns udvikling siden mellemkrigstiden. Den komplekse bebyggelse, som til dels følger det vifteformede sporanlæg, danner et netværk af intime rum og fine pladser.

#### **OMDANNELSEN**

Aalborgs centrale og bynære havnefront er for længst tømt for egentlige havneaktiviteter. I den første generation af havneomdannelse handlede det om at starte forfra ved at rydde kajerne gennem totalsanering. Eksempelvis er det vestlige område mellem Limfjordsbroen og jernbanebroen i løbet af 1990'erne blevet omdannet til et blandet bolig- og kontorområde. De centrale dele af havnefronten, fra Limfjordsbroen til området omkring Kvægtorvet og Nordkraft, er anden etape af omdannelsen. Havnefronten kommer her til at rumme en havnepark samt en række forskellige kulturinstitutioner - bl.a. det nyligt åbnede Utzon Center og Musikkens Hus. På strækket mellem Nordkraft og Limfjordsbroen bevares kun enkelte industrielle eller maritime elementer.

*Nordkrafts facade mod vandet*



*Spor og siloer udgør en fortsat del af havnemiljøet på Østhavnen.*







Udviklingen af Nordkraft og Østre Havn bliver tredje generation af havneomdannelse. Her bevares store dele af elkraftværket, og det tilstræbes også at bevare væsentlige industrielle kulturspor i Østre Havn. De bevarede dele af Nordkraft udvikles i disse år af Aalborg Kommune til byens nye kraftcenter for kultur og fritid. Kommunen har som bygherre bragt en række kultur- og idrætsinteressenter sammen på stedet. Allerede inden det nye Nordkraft står færdigt, har nogle af disse fået lov til at tage huset i brug til bl.a. koncerter.

Huset skal bl.a. rumme teatersal, idrætshal og biograf. Kraftværkets indre står derfor over for en omfattende omdannelse, og som udgangspunkt arbejdes der ikke med en æstetisk vision eller en bevaringstankegang. Det er derimod visionen, at bygningens originale ramme som kulturspor skal give atmosfære og betydning til den meget anderledes fremtidige brug.

Den kommende omdannelse af Østre Havn vil spille en stor rolle i forhold til Nordkraft og det miljø, der kan skabes omkring det nye kulturcenter. I forbindelse med omdannelsen er der etableret en række eksperimenter. Et af dem er projektet Platform4 - et iværksætterhus for kunstnere, der har NDSM-værftet i Amsterdam som forbillede. En

*Med Platform4 projektet er der rykket en gruppe nye brugere ind på Østhavnen. En kunstnergruppe har lånt en 3000 m<sup>2</sup> stor lagerhal på Østhavnen for en periode på foreløbig fire år.*

lagerhal på Østre Havn er rammen for den gruppe kunstnere, der deltager. Stedet er åbent for byens indbyggere, der kan komme i caféen og til forskellige offentlige arrangementer.

### PROCESSEN

Nordkraft blev i 2004 opkøbt af Aalborg Kommune midt i en nedrivnings proces, hvor blandt andet værkets skorsten var blevet sprængt. Nordkraftprojektet realiseres i disse år af kommunen med hjælp fra lokale kultur- og idrætsorganisationer og fondsmidler fra blandt andet Lokale- og Anlægsfonden.

I Østre Havn har ejeren af de tidligere korn- og foderstofbygninger som nævnt indgået en aftale med Aalborg Kommune om at udlåne den 3000 m<sup>2</sup> store lagerhal til en kunstnergruppe for en periode på foreløbig fire år. Kommunen og ejeren bekoster den nødvendige istandsættelse, men stiller i øvrigt ikke krav til driften af bygningen. Incitamentet til projektet har flere sider:

- > Lagerhallen skal bevares, så istandsættelsen skulle foregå før eller siden
- > Det, at der bliver (kulturelt) liv på havnen, kan gøre området mere attraktivt og danne grobund for, at også andre initiativtagere melder sig på banen

Samtidig har kommunen og en af de store ejere i området igangsat et andet projekt, Mental Byggeomdning. Projektet går ud på at udvikle områdets potentiale for byliv og omfatter en langstrakt borger-

inddragelsesproces, bl.a. med afholdelse af workshops om befolkningens forhold til omdannelsen af Østre Havn. Projektet omfatter også events i og omkring Østre Havn.

Blandt de involverede aktører anerkendes det, at byen ikke blot har en historie, men at det også er en historie, som skal fortælles igen og igen, for at nye sider kan komme frem. Processen omkring omdannelsen af Nordkraft og Østre Havn handler om en nyfortolkning af, hvad en havn og et havneområde er, og hvad det skal kunne. I denne nyeste generation af havneomdannelse er havnens industribygninger blevet omdrejningspunkt for omdannelsen.

*Østre Havns store bygninger er en markant del af udsigten, når man står på den nyrenoverede havnefront, hvor bl.a. den gamle isbryder Elbjørn nu ligger forankret og byder på glaskunst og gastronomi.*



Liverpool Havn - Albert Dock Bystørrelse: 540.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse:  
1983-2003 - Havnetype: Flodhavn - Hovedlokalitet: Pakhusmiljøet på Albert Dock

# LIVERPOOL





## Bevaring af samlet industriarlæg

Omdannelsen af Albert Dock er et mønsterdannende eksempel på, hvordan et større sammenhængende industrimiljø er blevet bevaret for eftertiden og herved viderebringer et vigtigt kapitel i den engelske industrihistorie. Blandt tilsvarende danske havne med store samlede bevaringsværdige industrimiljøer kan nævnes Holmen og Søndre Frihavn i København. Her er de samlede miljøer dog ikke i samme grad blevet bevaret.

Omdannelsen af området er sket på en måde, så det fungerer som et selvstændigt byområde. Kvaliteten ved at bevare et samlet miljø i den helt store skala i Liverpool kan overføres til bevaring af tilsvarende helheder i en mindre skala som eksempelvis oliehavnen i Århus eller pakhushavnen i den østlige del af havnen i Odense. Ved at bevare det samlede miljø omkring Albert Dock er betydningen af den dårlige forbindelse til de omkringliggende byområder blevet minimeret; en tilgang, som også kan bruges i danske byer som fx Århus eller Odense, hvor der er dårlig forbindelse mellem havn og by.

Albert Dock i Liverpool er et eksempel på ikke blot en succesfuld omdannelse, men også på et levedygtigt koncept. Det har derfor inspireret mange efterfølgende havneomdannelser.

Albert Docks fra 1845 er kulminationen af et omfattende og teknisk stadig mere raffineret dokbyggeri, der afspejler Liverpools og Nordenglands vækst under den industrielle revolution. Liverpool voksede

gennem handel med slaver, sukker, tobak og fra slutningen af 1700-tallet ikke mindst bomuld. I 1800-tallet blev byen desuden Europas største udvandrehavn for emigranter til Amerika. Efter Anden Verdenskrig har Liverpool gennemgået en massiv krise først som følge af den engelske tekstilindustri's vanskeligheder og efter 1970 tillige som en følge af de teknologiske ændringer inden for skibsfarten.

Omdannelsen har brudt den onde cirkel. Ved omdannelsen istandsattes bygningerne, og der etableredes en blanding af museer, restauranter, forretninger, kontorer, hoteller og boliger. De nye aktiviteter har tiltrukket et stort publikum og har skabt nyt liv i området. Omdannelsen er tro mod bygningernes oprindelige udseende, men der er ingen funktionel eller symbolsk kobling med havnefortiden udover et maritimt museum.





*Det meget komplette kulturmiljø, der er bevaret på Albert Docks, er blevet rammen om et nyt bymiljø af meget høj kvalitet.*

Albert Dock's transformation er en stor succes - det er lykkedes at skabe et bymiljø af en meget høj kvalitet gennem bevarelsen af et komplet kulturmiljø.

### **KULTURARVEN**

Liverpools havnefront udgør et langstrakt forløb langs River Mersey og rummer i dag en af Europas største frihavne, en stor containerterminal og en række forskellige industrivirksomheder. Albert Dock, som officielt blev taget i brug i 1846, var et af datidens største dok- og pakhusanlæg. Liverpools Havn var på det tidspunkt en af verdens vigtigste havne og en del af det magtfulde britisk verdensimperium.

Albert Dock udgør med sine 120.000 m2 Storbritanniens største samling af fredede bygninger (grade I listed buildings). Desuden er havnefronten på UNESCO's liste over verdens kulturarv.

Pakhusene er opført helt ud til havnebassinets kant for at lette losning og lastning. Bygningskomplekset omkranser hele havnebassinets kant, som dermed har karakter af et bymæssigt rum. Tidligere var området afgrænset fra den øvrige by af en høj mur.

Byggeriet er robust og funktionelt og er kendetegnet ved en stram gennembearbejdet arkitektur, der giver området et helhedspræg og samtidig muliggør en stor fleksibilitet i anvendelsen. Dette har været medvirkende til den succesfulde nutidige genanvendelse af de eksisterende bygninger.

Byggeriets fleksible konstruktion har let kunne integrere nye ruminddelinger og moderne krav til adgangsforhold.

Albert Dock var på flere måder et banebrydende byggeri beregnet til at reducere brandfaren mest muligt og lette godshåndteringen. Anlægget rummede et stort antal innovative løsninger som fx verdens første hydrauliske kransystem.

Albert Dock var bygget til sejlskibe, og de større dampskibes krav til vanddybden bevirkede fra omkring år 1890 en tilbagegang i antallet af skibe, der lagde til kaj ved Albert Dock. Efter Anden Verdenskrig tog nedturen for alvor fart. I 1972 gav væksten i containerbaseret søtransport Albert Dock det endelige dødsstød, og havnedriften blev indstillet.

#### **OMDANNELSEN**

Områdets arkitektoniske kvaliteter blev tidligt anerkendt og værdsat bl.a. gennem fredninger i 1952 og 1976. Alligevel fik området gradvist lov til at stå ubrugt hen og forfalde, og bygningerne var i begyndelsen af 1980 i en sørgelig tilstand.







*Tate Gallery, Albert Docks*

Til gengæld havde området en central og attraktiv placering i forhold til bykernen. Omdannelsen af Albert Dock begyndte i 1983 og blev iværksat af et større netværk, der blandt andet bestod af det stats-ejede udviklingsfirma, Merseyside Development Corporation. Arealerne er blevet omdannet over en lang årrække i takt med efterspørgslen, og blev endeligt færdiggjort i 2003. Bygningernes ydre er ikke ændret væsentligt.

Albert Dock består i dag af et stort antal butikker, restauranter og cafeer samt et antal kontorlejemål, som bl.a. huser et antal højt profilerede virksomheder. Totalt er der omkring 2.000 arbejdspladser.

Derudover huser pakhusene også en række kulturelle og rekreative attraktioner, bl.a. Tate Liverpool, The Beatles Story, Merseyside Maritime Museum. Endelig rummer området 115 luksuslejligheder og to hoteller.

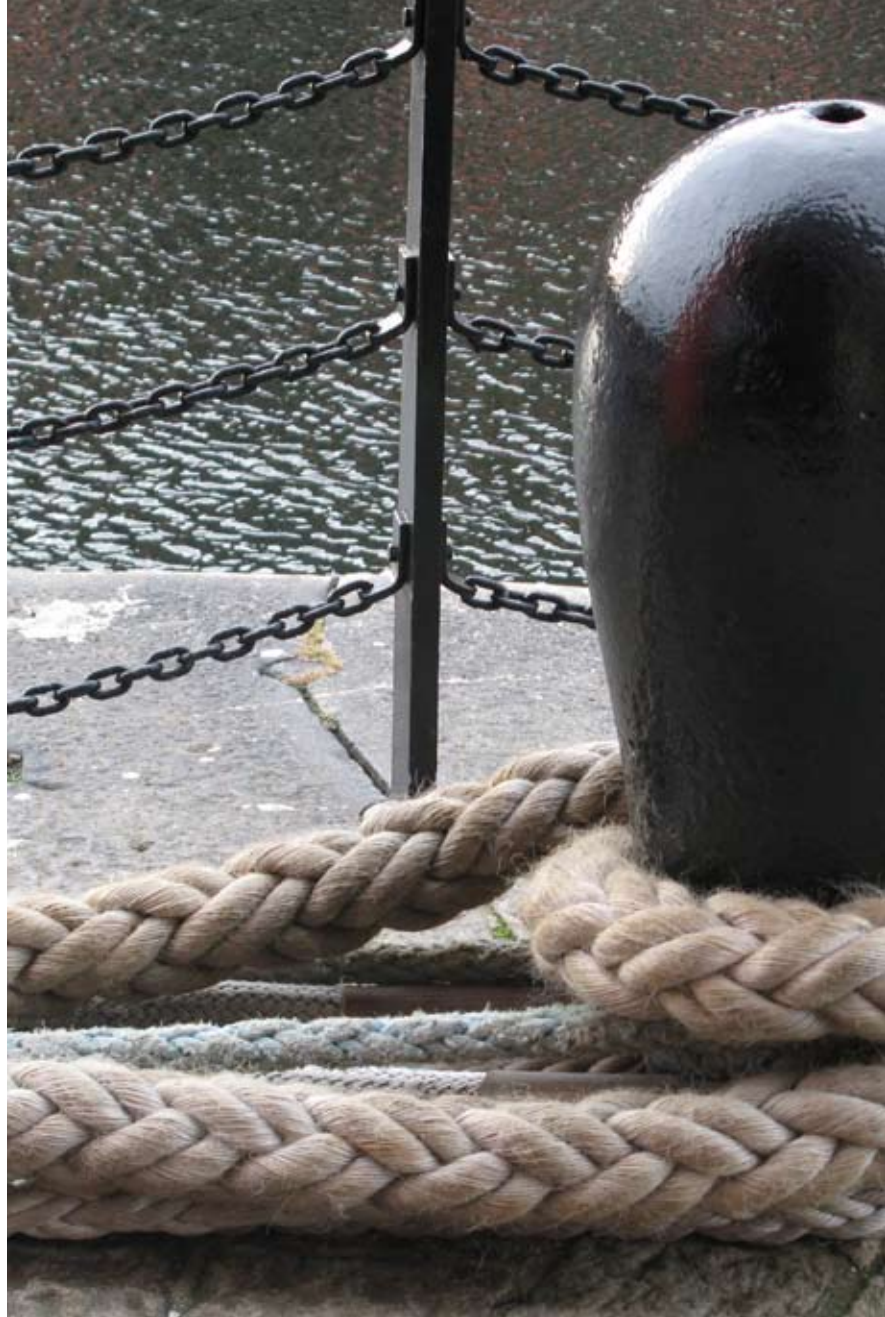
Albert Dock er i dag en af Storbritanniens kulturarvs attraktioner, som flere gange er blevet kronet som den største attraktion i det nordvestlige England.

Ikke kun Albert Dock, men også dele af den øvrige havn, har i de seneste år undergået store forandringer. Andre dele af havnefronten har et rekreativt præg med grønne områder. Væsentligt for Albert Dock er, at de nærmeste områder for en stor dels vedkommende er blevet ryddet, hvilket bevirker, at pakhusene nu rejser sig som et monumentalt og særdeles synligt kompleks. Desuden er der blevet åbnet for et antal sigtelinjer mellem Albert Dock og andre af byens landmarks, hvorved de er blevet indbyrdes relateret.

#### **PROCES OG ORGANISATION**

Omdannelsen af Albert Dock er blevet drevet af et statsejet udviklingselskab, som i løbet af to årtier har udviklet pakhusene ét for ét. Dermed er udbudet blevet afpasset til efterspørgslen, og der er til stadighed blevet etableret mindre, koncentrerede programmer. Den gradvise udvikling har vist sig robust i forhold til at kunne absorbere forskelligartede programmer.

Det, at byggeriet fra starten har været udformet som en fleksibelt fysisk ramme for varierende brug, har medvirket til, at omdannelsen er forløbet relativt gnidningsfrit og i hvert fald uden at skulle gå på kompromis med byggeriets fysiske/arkitektoniske kvaliteter.



*Det maritime præg er fastholdt i en lang række detaljer fra stor til lille skala.*



Vancouver - Granville Island Bystørrelse: 600.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: 1970'erne og frem -  
Havnetype: Fjordhavn - Hovedlokaliteter: Granville Island - industriarealer og omdannede erhvervsarealer

# VANCOUVER





## En satsning på mangfoldigheden

Den permanente midlertidighed, som hersker på Granville Island, og som bliver stramt styret af myndighederne, er med til at skabe en stærk dynamik i området og dermed et levende og engagerende byområde. Denne langsomme, men konstante omdannelse sikrer en styring af, at stedets oprindelige funktioner, bygninger og inventar bliver en del af områdets fremtid. Det minder på den måde om den tilgang til havneomdannelse, man har valgt i Køge. Kulturplanen i Køge kommer med bud på, hvordan man tænker nyt liv og nye funktioner ind i det eksisterende miljø på Søndre Havn i stedet for at rydde området og bygge nyt. Det foreslåede Bylivslaboratoriet i Køge skal have en funktion, som minder om Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC) i Vancouver. Det skal være med til at fremme de aktiviteter, der bidrager positivt til omdannelsen og sikre en sameksistens mellem gamle og nye funktioner.

Granville Island i Vancouver er et eksempel, hvor målet med genanvendelsen i højere grad har været at fastholde områdets industrielle karakter end at bevare de enkelte bygninger og bygningsdele. I dag er Granville Island både et rekreativt fristed - et offentligt rum for hele den omkringliggende by - og et område, hvor der fortsat er industri i drift.

Der er i omdannelsesprocessen lagt vægt på at fastholde de tidligere havneerhverv samt at sikre en bred vifte af andre funktioner. Havnen og dens oprindelige

erhvervmæssige funktion er garanteret rammer, der sikrer en 'fredelig sameksistens' med de nye aktiviteter. Boliger, med undtagelse af husbåde, er den eneste anvendelse, der ikke er ønsket, fordi målet er, at øen skal være et offentligt rum med et byliv, der ikke skal hæmmes af privatiserede zoner.

Der er fra myndighedernes side gjort meget for at fremme livet i området. CMHC udvælger lejerne blandt de interesserede og fastsætter huslejen. Dermed har de indflydelse på, hvilke virksomheder, der lokaliserer sig på Granville Island. Den stærke styring af mangfoldigheden og funktionernes kulturelle potentiale er en væsentlig betingelse for stedets succes. Det er et radikalt og i manges øjne ikke lige demokratisk valg, men det virker. I og med at denne procedure er fastlagt i planen og organisatorisk forankret, er den holdbar på lang sigt.

Myndighedernes tildelingspolitik evalueres løbende for at kunne vurdere hvilke virksomheder, der aktuelt er behov for i området. Bygningernes præcise anvendelse er således ikke låst fast, men kan forandres. De konstant forandrede konstellationer af forskellige anvendelser afdækker til stadighed rækkevidden af, hvad de eksisterende bygninger, komplekser og byrum kan benyttes til. Deri ligger noget af det helt væsentlige ved brugen af kulturarven: I stedet for at bygge nyt efter nutidens bygningstekniske og æstetiske paradigmer, benyttes de ældre strukturer til nye formål.



*På Granville Island er der gjort plads til den lille iværksætter og alternative boformer - alt sammen tilpasset de eksisterende strukturer.*



## **KULTURARVEN**

Granville Island opstod i 1915 som en udvidelse af Vancouvers havn. Øen, som ligger i bugten False Creek umiddelbart syd for Vancouvers centrum, blev skabt ved opfyldning. Den fik navnet 'Industrial Island', da den skulle bruges til industrivirksomheder.

Virksomhederne flyttede hurtigt til øen, og mere end tusinde mennesker arbejdede der. Yderligere opfyldning har medført, at øen blev landfast. Senere blev Granville Island opkaldt efter den bro, der løber hen over øen. Granville Island var indtil begyndelsen af 1970'erne centrum for erhverv, som i forskellig grad var afhængig af beliggenheden ved vandet.

Området har en sammensat karakter, der giver området en rå og uplanlagt karakter. Karakteristik er den industrielle skala med flere store åbne haller, der typisk er udstyret med ovenlys. De fleste af industribygningerne på Granville Island er bevaret, og en enkelt cementfabrik er fortsat i drift.

## **OMDANNELSEN**

Omdannelsen blev igangsat i 1976, hvor staten og bystyret iværksatte en plan for revitalisering af hele False Creek-området. En af årsagerne var, at byen var kommet for tæt på de forurenende industrivirksomheder. Både land og bygninger er offentligt ejet og er i forbindelse med omdannelsen løbende blevet lejet ud.

Præmisserne for omdannelsen var, at øen skulle være et folkeligt sted uafhængig af offentlig støtte, og at særpræget fra den industrielle fortid ved havnen skulle bevares. Det var et udtalt ønske at gå bort fra en zoneringsstankegang og i stedet skabe et så multifunktionelt område som muligt.

Som grundlag for omdannelsen blev der gennemført en registrering af de eksisterende bygninger med henblik på at afdække hvilke genanvendelsesmuligheder, der var, samt hvordan man så nænsomt som muligt kunne renovere og ombygge disse strukturer til nye funktioner.

Bygningerne huser i dag bl.a. mindre erhvervs virksomheder, skoler, museer, restauranter, cafeer, atelierer, en marina samt et stort marked, som tilsammen trækker mange besøgende til Granville Island hver dag. Dagligt beskæftiges ca. 2.500 mennesker på øen.

Selvom området er blevet tilført nye funktioner, gøres der fortsat en indsats for, at relationen til havnen og industrien opretholdes blandt andet ved at holde fast i tilstedeværelsen af havnerelaterede erhverv. Det er lykkedes at bevare en stor del af de oprindelige industribygninger, jernbanespor, kajanelæg og kraner. Lokalplanen for området sikrer desuden, at såvel områdets bygninger som de offentlige rum bibeholder deres særpræg.



*Den nænsomme bevaring af de eksisterende strukturer har givet Granville Island et helt særligt bymiljø, der er meget anderledes end resten af Vancouver.*







Et væsentligt planlægnings- og styringsredskab for omdannelsen er 'Reference Document for Granville Island'. Planen, der minder om en lokalplan, har det fastlagte formål at fremme variation i arealanvendelsen og aktiviteterne på Granville Island samt at skabe og opretholde et miljø, der er attraktivt og tilgængeligt for alle aldre og indkomstgrupper. I 'Reference Document' fastlægges ud over de helt generelle retningslinjer for områdets anvendelse og rumlige struktur også en række konkrete design-principper, som alle har til formål at maksimere områdets værdi for offentligheden og fastholde områdets unikke industrielle karakter, herunder at:

- > Aktiviteter i bygningerne skal være synlige for offentligheden både dag og nat
- > Vandkanten/havnefronten skal være tilgængelig, også gennem de eksisterende bygninger og gennem/rundt om nye og eksisterende piers
- > Bygninger skal (gen)bruges til formål, som udnytter og har gavn af deres størrelse og form
- > Byrumsdesignets grundelementer skal relatere sig til områdets traditionelle indretning: svært tømmer og stål, betonelementer og bytræer
- > Både eksisterende og nye bygninger skal afspejle områdets historie - gennem brugen af metal eller pudsede facader, svære trækonstruktioner, store døre/porte, industrielle glaspaneler og ovenlys

#### **PROCES OG ORGANISATION**

Øen ejes af den canadiske stat, men siden 1972 har CMHC (Canada Mortgage and Housing Corporation)



administreret Granville Island. Driften af halvøen og dermed også administrationen af ejendommene foregår med udgangspunkt i en udviklingsplan, Granville Island Development Plan, der fastlægger området formål og redskaberne til at opfylde det.

Missionen er 'at skabe et selv bærende miljø, som nærer en forskellighed af kulturelle, uddannelsesmæssige og kommercielle foretagender, samtidigt med at områdets historiske, industrielle karakter bibeholdes'. Ud fra denne mission er der blevet formuleret et antal basisprincipper for driften af halvøen. CMHC skal ud over at stræbe efter finansiell bæredygtighed arbejde for at bevare og udvikle 'The Granville Island Experience' samt sikre, at Granville Islands' historiske karakter bevares og udvikles gennem en stadig, trinvis omdannelse.

Anvendelsesmæssigt arbejdes der for at skabe rammerne for en stor variation af erhvervmæssige og kulturelle muligheder på Granville Island, og CMHC har desuden som opgave at støtte bæredygtige udviklingsinitiativer, økonomiske såvel som sociale og miljømæssige.

Det helt særlige ved CMHC's mandat er, at de administrerer et system, hvor lejere vælges ud fra, hvorvidt de på det givne tidspunkt kan bidrage til at udvikle Granville Island jf. de fastlagte formål. En del af denne regulering omfatter også huslejen, som kan variere efter virksomhedernes indtjeningspotentiale, deres investeringsvillighed og efter, hvor

godt virksomheden passer ind på et givent sted på et givent tidspunkt. Denne individuelle regulering gælder også de faste forbrugsudgifter, der betales efter evne.

Det er gjort for at fremme lokaliseringen af mindre, kreative og eksperimenterende virksomheder i området samt for at fastholde virksomheder, der har en relation til havnen, eksempelvis mindre bådebyggere og lignende, der ellers ikke ville have en chance for at overleve.

*Den tætte bystruktur overalt på øen, selv under den store bro, er rammen om en hektisk aktivitet af de mange besøgende, der kommer for at benytte de mange kulturtilbud.*



Amsterdam Havn - NDSM-værftet Bystørrelse: 740.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: 2002 -  
Havnetype: Flodhavn - Hovedlokalitet: NDSM værftet

# AMSTERDAM





## Rå industrihistorie som kulisse for udvikling af kreative erhverv

I omdannelsen af NDSM-værftet er det tidligere industriområdes rå karakter bevidst søgt bevaret, hvilket har medvirket til at tiltrække og brande de mange små virksomheder og værksteder - foruden enkelte internationale medievirksomheder, som er søgt til stedet. De forladte bygninger rummer både atmosfære og helt håndfaste økonomiske potentialer for at blive udnyttet til ny kulturel aktivitet. Inspireret af NDSM-værftet i Amsterdam er en developer, Aalborg Kommune og Aalborg Universitet gået sammen om at lave et forsøg i en lagerbygning i Østre Havn i Aalborg.

I forbindelse med omdannelsen er de eksisterende fysiske bygningsstrukturer bevaret og genanvendt til gavn for helt små virksomheder. Tilsvarende er sigtet med omdannelsen af Nakskov Værft at bruge de eksisterende bygningsstrukturer til nye virksomheder. Økonomiske og geografiske betingelser betyder, at der er basis for indflytning af meget forskellige og nye typer erhverv i de to byer.

Industriens og havnenes bygninger har en helt særlig volumen og udtryk, der for nogle ikke rummer de store kvaliteter. På kreative iværksættere, der kan se muligheder og plads til eksperimenter i de rå fysiske rammer, har disse bygninger imidlertid en særlig tiltrækningskraft.

NDSM værftet, der ligger nordøst for Amsterdams bymidte, er et eksempel på, at en gruppe kreative erhverv har taget de tomme industribygninger til

sig. Den enorme værfthall er ikke meget andet end en klimaskærm, men yder lige netop den beskyttelse, der gør en fleksibel og eksperimenterende indretning mulig. Stedet rummer en historie om industriens storhed og fald. Med industriens udflytning er der skabt grobund for en ny underskov af aktiviteter og aktører. De fysiske rammer har samtidig en industriel æstetik, som i udstrakt grad er en inspirationskilde for de kunstnere, arkitekter og mediefolk, der er flyttet ind.

Omdannelsen af NDSM-værftet tager udgangspunkt i bottom-up planlægning og tilbyder sig som et alternativ til den developerdrevne byudvikling, som ellers præger Amsterdam. Bystyret og områdets ejer har givet brugerne, som indledte deres kamp for området med en regulær besættelse af værftshallen, mulighed for midlertidige lejekontrakter. Den fællesskabsånd, der kendetegnede projektet på græsrodsstadiet, er bevaret i den formelle organisation.

Omdannelsen er desuden et eksempel på, at den moderne kulturarv ikke konserveres for tid og evighed, men benyttes som en uformel ramme for en alternativ udnyttelse her og nu, hvor midlertidigheden ses som en mulighed.

### **KULTURARVEN**

Amsterdam Havn har siden 1200-tallet været en af de førende havne i Europa og har fortsat stor betydning. Særligt i den hollandske handels guldalder i 1600-tallet udviklede havnen sig til en verdenshavn.





*Der er indrettet et væld af små kontorer og værksteder i flere etager forbundet af små indendørs gader og gangbroer.*



Langt op i det 20. århundrede var handelen med kolonierne og en voksende værftsindustri med til at drive havnens fortsatte vækst. Imidlertid mistede de centrale havneområder efter 2. Verdenskrig gradvist deres kommercielle betydning, og den videre udvikling af erhvervshavnen blev koncentreret vest for byen - tættere på Nordsøen.

Omdannelsen af de ældre havneområder i Amsterdam har været i gang i årtier. De østlige havnemiljøer på sydsiden af fjorden IJ var kolonitidens handelshavn og har været genstand for de første tre generationer af havnetransformationer, hvor den sidste er ved at være gennemført bl.a. med realiseringen af Musikhuset Muziekgebouw. I løbet af denne proces er havneområderne vest for midtbyen og i særdeleshed nord for IJ fortsat med at fungere som industri- og værftshavn. Disse områder udgør næste etape i havneomdannelsen.

NDSM stålskibsværftet fra 1946 er et af de store industrielle komplekser, som ikke overlevede værftskrisen i 80erne og lukkede endegyldigt i 1984. NDSM-arealet omfatter bl.a. to meget store værftshaller, to skibsbeddinger samt en del andre bygninger. Værftskomplekset er omgivet af stadigt fungerende, men let forældede, erhvervsområder og grænser på vandsiden op til Amsterdams centrum, hvortil der er direkte forbindelse med en gratis fodgængerfærg.

Industriæstetikken er til stede i rå form. Materialer og maskiner står, som de blev forladt, og bygning-

erne er forfaldne og arrede. De store værftshaller er i det ydre stort set uforandrede. Andre bygninger i området bevares også, men bliver i højere grad fysisk modificeret. For eksempel består medievirksomheden MTVs nye domicil af en eksisterende kontor- og værkstedsbygningens tre vægge, mens den fjerde er erstattet af en væg i afvigende materialer og formgivning.

### **OMDANNELSEN**

Omdannelsen, som indtil videre er mere funktionel end fysisk, efterlader de eksisterende bygninger og udenomsarealer stort set uden synlige ændringer. Under overfladen har det imidlertid været forbundet med store udgifter at sikre bl.a. tagkonstruktionen, så hallen kunne bruges på en forsvarlig måde.

I den største værftshal, som er på 20.000 m<sup>2</sup>, er der opbygget en kontorby i et let, 3-dimensionelt gridsystem. Fysisk er selve kontorbyen uafhængig af den omgivende struktur, der alene fungerer som klimaskærm. I denne kontorby tilbydes ca. 200 kontorer og værksteder til kunstnere, kunsthåndværkere, alternative/almennyttige organisationer, opstartende kreative virksomheder samt andre, der kan drage fordel af samarbejdet og det kreative miljø.

Lejerne indretter selv deres lokaler efter eget ønske, naturligvis inden for rammerne af stålkonstruktionen. Dette giver et meget varieret og kreativt udtryk. De enkelte lejermål skal godkendes som ethvert andet byggeprojekt og skal opfylde bygningsreglementet.







## PROCESSEN

Omdannelsen af NDSM-værftet blev igangsat i 1999 af en gruppe, Kinetisch Noord, bestående af kunstnere, teaterfolk, skatere og arkitekter med rødder i Amsterdams besætterbevægelse, som igennem en årrække havde besat et antal bygninger i området. Gruppen ønskede fra starten at leje og udvikle området som en selv bærende 'kuvøse' for kreative erhverv og kunstnere. Lejekontrakten blev formaliseret i 2002 og løber indtil 2027. Ejeren og kommunen har kun haft en faciliterende rolle i processen. Kommunen har dog ydet aktiv støtte gennem 'Bureau Broedplaatsen', som har til formål at finde og udvikle flere billige værksteder, boliger og atelierer for kunstnere og alternative kulturelle iværksættere.

Initiativet har gjort hele området attraktivt, særligt for kreative erhverv, og kendte medievirksomheder som MTV Networks, IDtv og Discovery Channel har for nyligt slået sig ned i nabobygninger. Derudover er der etableret flere, særdeles populære klubber, caféer og restauranter i området.

Som i Vancouver tildeles lejemålene efter en udvælgelsesprocedure, hvor ikke-etablerede kunstnere og andre kreative med lav indtægt favoriseres. Der indgås en 10-årig lejekontrakt, og lejen udgør ca. 37 kvm/år.

*Værftets bygninger og havnearealer står mere eller mindre fuldstændig, som da de blev forladt. De mange tilbageværende elementer er det, der giver området sin hele særlige autentiske karakter, der tiltrækker det kreative miljø.*

Realiseringen af projektet NDSM har forudsat, at et antal væsentlige betingelser har været opfyldt - hvoraf nogle er specifikke for netop denne lokalitet og for Amsterdam, mens andre har en mere almen gyldighed:

- > Der er i Amsterdam et ekstremt pres på ejendomsmarkedet, som tvinger mange aktiviteter med lav markedsværdi eller lille (start)kapital til at søge efter alternativer uden for den centrale bymidte. Det gør selv afsides beliggende lokaliteter attraktive.
- > Det eksisterende, omgivende erhvervsområde er endnu i drift og er endnu ikke modent til en gennemgribende omdannelse. Projektudvikling i traditionel forstand står dermed endnu ikke på dagsordenen.
- > Amsterdam har en lang tradition for uformel ibrugtagning af tomme ejendomme, og hollandsk lovgivning rummer desuden, under visse omstændigheder, mulighed for lovlig besættelse, hvis en bygning har stået tom i en længere periode. Projektet er i mellemtiden blevet formaliseret, men græsroddernes organisationsform og værdier er bragt med ind i den formelle organisation, og nyder samtidigt anerkendelse hos myndighederne.
- > Amsterdam rummer en stor koncentration af kreative erhverv og kunstnere. Den tætte underskov af kulturelle græsrodder udgør et enormt potentiale for denne slags projekter.



*Udsig mod Amersterdams centrum*

- > Amsterdam er en særdeles attraktiv adresse for internationale virksomheder, hvilket afspejles i, at området har kunnet tiltrække ikoniske navne som fx MTV og Discovery Channel.



Gateshead Havn - Gateshead Quay Bystørrelse: 190.000 indbyggere - Periode for havneomdannelse: 1996 -  
Havnetype: Flodhavn - Hovedlokaliteter: Baltic Flour Mills, The Gateshead Millennium Bridge

# GATESHEAD





## Selektiv bevaring og kunststrategi

Udgangspunktet for omdannelsen var en kulturstrategi med The Baltic som katalysator for havnens udvikling. Strategien kan sidestilles med den proces, der pt. sker med konverteringen af Nordkraft i Aalborg til en ny kulturinstitution på havnen og dynamo for området. I Gateshead gennemførtes udviklingen på baggrund af en top-down beslutning, mens initiativet i Aalborg er et eksempel på en bottom-up-proces, hvor 'nedefrakommende' kræfter har bidraget til at redde bygningen fra nedrivning.

Millennium Bridge i Gateshead Havn er et eksempel på genfortolkning af industritidens brokonstruktioner. Frøsiloen og Wennbergsiloen på Islands Brygge er eksempler på en genfortolkning af industriarkitekturen med det formål at give en eksisterende struktur en helt anden funktion - fra industri til boliger. Begge viser, at man kan forsøge at lade sig inspirere af oprindelige industristrukturer og formmæssigt indarbejde historiske referencer i nyopførte strukturer på havnen.

Strategien for transformationen af Gateshead Quay har været at ændre området til et attraktivt bymiljø, der bidrager til at give byen en ny identitet.

Bevaringsstrategien for omdannelsen af havnen har sorteret kraftigt ud i bygningsmassen, idet man valgte at koncentrere sig om bevaringen af en enkelt kornsil, The Baltic. The Baltic er rammen omkring en stor nationalt finansieret kultursatsning, et galleri med nutidskunst i international klasse støttet af

fondsmidlerne fra det nationale 'Arts Lottery'. Herved er The Baltic blevet det kraftcenter, der har drevet omdannelsen af Gateshead Quays. Det har blandt andet skabt grobund for en anden stor kulturinstitution, koncertsalen og musikskolen The Sage på den modsatte flodbred i nabobyen Newcastle.

Blandt de sparsomme rester af industrialiseringens kulturmiljø finder man de mange broer, der forbinder tvillingebyerne Newcastle og Gateshead. Brokonstruktionerne står nu som markører for den industrielle æras udvidelse af byens infrastruktur. Broerne er blevet suppleret med en ny fodgængerbro, der repræsenterer den nye havnefronts kulturdrevne udvikling og bidrager til at koble de to kulturinstitutioner The Baltic og The Sage.

Casen fortæller herved en historie om kunst og kulturs potentiale til at genskabe liv på havneområder og muligheden for at gøre havnen til et attraktivt investeringsområde og dermed skabe en dominoeffekt af positive tiltag.

### KULTURARVEN

Gateshead Quay ligger ved floden Tyne over for nabobyen Newcastle på flodens modsatte side. Gateshead blev tidligt hjemsted for en omfattende kulminedrift og udskibning af kul til blandt andet Danmark. Det skabte over en lang årrække mange arbejdspladser og stor erhvervsrelateret byggeaktivitet på havnen. I 1970'ere var det kulbaserede industrieventyr dog slut og efterlod et landskab præget af





*The Baltic er som den eneste tilbageværende industribygning en meget markant del af den nye havnefront.*

forurening og arbejdsløshed. Gatesheads havne- og industriområde var således allerede tømt for de fleste industri- og havneaktiviteter, da omdannelsen begyndte.

Havnens historie som en del af den industrielle revolution er stadig delvis synlig i området. Der er flere spor i landskabet efter kulminedriften, hvortil kommer broforbindelserne på tværs af floden Tyne. De smukke brokonstruktioner er i dag en tydelig markør af industrilandskabet.

Mens kulindustrien på stedet strækker sig flere hundrede år tilbage, fortæller kornsiloen The Baltic Flour Mill fra 1950 om genopbygningen efter Andet Verdenskrig. Den blev prototype for andre kornsiloer bygget af det samme firma som led i et rekonstruktionsprogram efter krigen. Karakteristisk for siloens historie er, at den som mange andre industribygninger løbende er blevet udbygget i takt med udvidelsen af produktionen. The Baltic fik således bl.a. tilføjet en ekstra silo i 1957 og senere et pakhus. Pakhuset er dog blevet fjernet i forbindelse med konverteringen af bygningen. På sit højeste var der beskæftiget omkring 300 mennesker ved siloen, og der var stadig omkring 100 ansatte, da den lukkede i 1981.

#### **OMDANNELSEN**

Ved omdannelsen af havneområdet i Gateshead har man anvendt et samspil mellem en kraftcenter-løsning i form af The Baltic og en tilgængeliggørelse

i form af broforbindelserne mellem Gateshead og Newcastle. Den del af industrihistorien, man har valgt at tage med sig videre, og som i dag fortæller havnens historie, er således The Baltic Flour Mill og broforbindelserne, selvom kulmineproduktionen er stedets mest markante historie.

Kornsiloen The Baltic er den eneste bevarede bygning på havnen. Bygningen blev allerede i december 1992 udpeget som mulig location for et museum for nutidig kunst af det lokale byråd. Fem år senere efter støtte fra 'Arts Lottery fond' og efter en arkitekt-konkurrence (RIBA Design Competition) startede arbejdet med at konvertere bygningen til et stort galleri for nutidskunst.

The Baltic åbnede i midten af 2002 og har siden fungeret som primær katalysator for omdannelsen af havnen til et moderne kulturcentrum. Store dele af skallen i The Baltic bygningen fremstår i sin oprindelige form, dog er der i forbindelse med renoveringen af bygningsværket tilføjet et omfattende glasparti. Det indre af bygningen har derimod gennemgået en omdannelse for at kunne tilpasse sig den nye anvendelse som kunstmuseum.

*Det nye kunstmuseum i den gamle kornsilo er blevet en stor attraktion og et kulturelt omdrejningspunkt for det byliv, der er blevet skabt på de forhenværende industriarealer på begge sider af floden.*



*Nyt formsprog møder gammelt.*







*Broerne i stål, der forbinder tvillingebyerne Newcastle og Gateshead, er et synligt symbol på den industrielle æra.*

Kornsiloen skaber en rød tråd mellem fortid og nutid, hvor skallen af bygningen har en klar reference til fortiden som industrihavn, og hvor den nye anvendelse bringer havnen ind i fremtiden. Genanvendelsen af The Baltic er samtidig en måde at give havnen tilbage til byen på, da anvendelsen som kulturinstitution har potentiale til at tiltrække et bredt spektrum af borgere.

Broerne mellem Newcastle og Gateshead viderebringer historien om de to byers vækst under industrialisering og behovet for en effektiv forbindelse. Brokonstruktionernes æstetik tilhører industrialiseringen, selvom de ikke er deciderede industrielle anlæg. Deres æstetik og formsprog bliver nyfortolket i fodgænger- og cykelbroen, The Millennium Bridge, som blev bygget for at markere årtusindskiftet. Med den nye Millennium Bridge synliggøres, at byerne igen er samlet om vandet som i den industrielle æra.

Ud over The Millennium Bridge som nyt arkitekturtiltag på havnen er det lykkedes at få lokaliseret The Sage, Nordenglands nye koncertsal og regionale musikskole på havneområdet.

#### **PROCESSEN**

Omdannelsen af Gateshead Quay skete uden en egentlig masterplan. Det første stadie af processen har fulgt en kulturdrevet omdannelsesstrategi. Muligheden for at kunne udvikle de to store kulturprojekter henholdsvis The Baltic og The Sage opstod pludseligt og gennemførelsen af projekterne skete så hurtigt,



at en overordnet masterplan ikke kunne nå at blive besluttet. Fraværet af en masterplan har været forbundet med såvel positive som negative effekter. Den manglende masterplan har som positivt resultat skabt en modtagelig proces med mulighed for at optage kulturelle strømninger og for at tilpasse omdannelsen i takt med, at nye projekter meldte sig på banen.

Et mere negativt resultat har været, at der ikke i processen har været plads til mange overvejelser om bevaringspotentialer i den industrielle kulturarv, som kulminedriften repræsenterede.

Meget få økonomiske aktører har været involveret i omdannelsesprocessen af Gateshead Quay. Det skyldes primært, at de eksisterende grundejere ikke var interesseret i processen, idet de ikke var bevidste om områdets byudviklingspotentialer. Til gengæld blev dele af kunstverden gjort til en meget aktiv aktør i udviklingen. Omdannelsesprocessen var på trods af involveringen kunstverdenen et resultat af en meget top-down styret beslutningsproces.



*Den nye fodgængerbro binder The Baltic sammen med de store kulturinstitutioner, der ligger på den modsatte side af floden.*

## Kulturarv

### Principper for god havneplanlægning

Kulturarven som strategisk ressource i havneeksemplerne spænder vidt, og de anvendte principper til at inddrage den faste kulturarv og stedets funktioner og fortællinger i havneomdannelserne kan give inspiration til fremtidige projekter.

Princippernes muligheder og udfordringer præciseres i dette skema.

Kulturarv	Havneeksempler	Muligheder	Udfordringer
Bevaring af fragmentariske spor, der fortæller historien	Københavns Havn, Islands Brygge - Havneparken Gateshead Havn - de gamle broer	Stor mulighed for at indarbejde kulturarvens spor som fortællinger i et nyt "landskab" / projekt.	Fare for at løsrive de kulturhistoriske spor fra den helhed/kulturmiljø, de indgår i, og derved mindske deres værdi som historiefortællere.
Bevaring af enkeltelementer som monumenter eller kraftcentre for et område	Aalborg Havn - Nordkraft Gateshead Havn - The Baltic	Stor symbol- og identitetsværdi i at bevare markante bygninger, der som ringe i vandet kan føre andre kulturtiltag med sig og åbne øjne for industrikulturens potentiale.	Fokus på en enkelt bygning kan flytte opmærksomheden fra helheden eller andre elementer, der er mere vanskelige at bevare.  Bevaring af et stærkt element stiller store krav til, hvilken historie der fortæles - repræsenteres stedets stærkeste historie med denne bygning?
Bevaring og renovering af et samlet kulturmiljø - med ny funktion	Liverpool Havn - Albert Dock	Et samlet kulturmiljø fortæller en stærkere og mere tydelig historie og sikrer stor autenticitet og historisk fortællerværdi i bygningernes samlede struktur.	Nye funktioner kan opleves som løsrivet fra historien, hvis bygningerne udelukkende bliver en skal eller kulisser for nye funktioner.  Fare for at fastfryse stedet og dets historie og forhindre udvikling over tid.
Bevaring af det samlede fysiske kulturmiljø i sin rå form - minimale fysiske ændringer til at rumme nye funktioner	Amsterdam Havn - NSDM værftet Vancouver - Granville Island Nakskov Havn - Skibsværftet	En velegnet måde at sikre og bevare kulturarven både midlertidigt og permanent.  En måde at sikre stedets udtryk og ånd på.  En mulighed for at skabe rammer for ny erhvervs mæssig udnyttelse af eksisterende industribygninger.	En midlertidig løsning, der kun er attraktiv så længe, der er nogle, der vil benytte bygningerne uden renovering.  Der kan være begrænsede anvendelsesmuligheder, fx er boliger sjældent en mulighed i de rå industribygninger.
Genfortolkning af kulturarven - genbrug af strukturer eller formsprogsprincipper	Gateshead Havn - Millennium Bridge Københavns Havn - Wennberg siloen og Frøsiloen	Ved at inddrage kulturarven som inspiration i nye projekter skabes en bevidst rød tråd til stedets historie.	De kulturhistoriske spor bliver sløret af nutidens formsprog.
Bevaring af både det fysiske og funktionelle kulturmiljø - den museale løsning som aktiv historiefortæller	Middelfart Havn - Lillebæltsværftet	Sikring af et aktivt historiefortællende element både som bygning og som funktion.	Fastfrysning af et tidsbillede og en funktion giver ikke store udviklingsmuligheder.
Bevaring af eksisterende funktioner - hvor målet er en levende industrikultur	Vancouver - Granville Island Nakskov Havn - Skibsværftet	Eksisterende havne- og industrifunktioner skaber en direkte reference til stedets historie, giver stedet mangfoldighed og muliggør en glidende overgang fra industrihavn til fx ny by.	Blanding af funktioner kan være vanskelig, idet der kan være miljøforhold, der vanskeliggør sameksistens mellem fx boliger og industrierhverv.



## Funktioner

Funktioner	Havneeksempler	Betydning for udnyttelse af kulturarvsressourcen	Betydning for udvikling af havn og byliv
Bevaring af eksisterende funktioner	Vancouver - eksisterende erhverv Middelfart Havn - Værftet, eksisterende erhverv Køge Havn - eksisterende erhverv	Skaber en direkte reference til stedets historie som industrihavn.  Bevaring af industrifunktioner med tilknytning til vand sikrer, at havnen bibeholder sin vand/land relation.	Eksisterende funktioner giver identitet og rød tråd til stedets historie - og viser direkte industrikulturen.  Bevaring af sociale miljøer sikrer liv i det bevarede område, men der kan være store interesseforskelle mellem eksisterende og nye brugergrupper.
Sameksistens af nye og gamle funktioner.	Vancouver - Stram styring af nye funktioner	Sikrer stedet oprindelige funktioner som aktive historiefortællere på havnen og sikrer de fysiske spor knyttet til de gamle funktioner.	Mulighed for stor diversitet og mangfoldighed igennem udviklingen af området.  Blanding af funktioner kan vanskeliggøres af miljøforhold fx sameksistens mellem boliger og industrierhverv.
2. generation industrierhverv i genanvendte industribygninger	Nakskov Havn - Vestas vindmølleproduktion	En midlertidig sikring af et samlet havnemiljø, både bygninger, strukturen og brugen af havnebassiner og udskibning	En billig vej til nye erhvervsfaciliteter.  Opretholdelse af aktiviteter og indtjening på havneområdet.
Nyt kulturkraftcenter knyttet til stedets kulturarv	Aalborg Havn - Nordkraft nyt kulturhus i bevaret bygning Gateshead Havn - The Baltic, Kulturdynamo i bevaret bygning	Sikring af industribygninger med en størrelse og skala, der gør dem interessante fx til koncert- og udstillingsbygninger.  Sikring af et markant element med en stærk identitet.	Etablering af et kulturkraftcenter giver ofte afsmittende virkning på omgivelserne og skaber 'ringe i vandet', som medfører andre tiltag og satsninger i et område.
Nye boliger i eksisterende industribygninger	Københavns Havn, Islands Brygge - Wennbergsiloen og Frøsiloen Liverpool Havn - ny boliger i gamle pakhuse	Pakhuse omdannet til boliger kan sikre nogle af havnenes markante bygninger.  Større industribygninger kan være mere vanskelige at omdanne til boliger på grund af deres skala.	Boliger ved vand anses ofte for attraktive og kan medvirke til at tilføre byliv på havneområder.  Opførelse af nye boliger på havneområder trækker ofte byens skala og formsprog ned på havnen. Ved at genbruge eksisterende industribygninger til nye boliger sikres en videreføring af havnens skala og dimensioner.
Nye rekreative områder	Københavns Havn, Islands Brygge - Havneparken	Kulturarven som attraktion i rekreative områder bidrager med stor fortælleverdi. Kontrasten mellem den rekreative brug og historien som industriområde tilfører en særlig oplevelsesverdi.	Industriområderne ligger ofte i områder med få rekreative tilbud, og på den baggrund er omdannelse til rekreative områder ofte et løft til byområderne.
Oplevelsesøkonomi	Liverpool Havn - Nye oplevelsesøkonomiske muligheder i de gamle pakhuse	Bevaring af et samlet kulturmiljø er en styrke for at opleve historien.  Er de nye funktioner fuldstændig løsrevet fra relationen til vandet og til stedets historiske funktion, bliver kulturarven reduceret til en ramme/kulisser	Et sammenhængende kulturmiljø/struktur kan medvirke til at give stedet og den nye funktion en samlet identitet.

### Principper for god havneplanlægning

Introduktion af nye funktioner eller samspil mellem havnens eksisterende og nye funktioner stiller store krav til behandlingen af stedets kulturarv.

Princippernes betydning for udnyttelsen af kulturarvsressourcen og for udvikling af havn og byliv præciseres i dette skema:

## Proces

### Principper for god havneplanlægning

Tidsperspektivet i havne-omdannelsesprocesserne er ofte afgørende for, hvor fleksible løsninger der skabes.

Princippernes betydning for udnyttelsen af kulturarvsressourcen og for udvikling af havn og byliv præciseres i dette skema.

Proces	Havneeksempel	Betydning for udnyttelse af kulturarvsressourcen	Betydning for udvikling af havn og byliv
Lang omdannelsesperiode Tid til modning af holdninger	Københavns Havn, Islands Brygge. Køge Havn Nakskov Havn Aalborg Havn Amsterdam Havn	Giver mulighed for at sikre den del af industrikulturarven, der ikke appellerer til den bredere befolkning, idet tiden er med til at modne holdningen.  Dette bevirker en højere grad af bevaring af kulturarven.	En dynamisk og trinvis udvikling er positiv. Det giver plads til at blive klogere i processen  Spændende byområder har ofte udviklet sig langsomt. Hver generation har haft mulighed for at lægge sine lag oven på det eksisterende.
Kort omdannelsesperiode	Middelfart Havn	Bevaring af kulturarven afspejler omdannelsesetidspunktets syn på kulturarven.	Der er helhed i det nye, samlede miljø, da det er tænkt i samme tidsbillede og ud fra en sammenhængende plan.
Trinvis ind og udflytning af funktioner og virksomheder	Vancouver	Stor grad af bevaring af kulturarv både den fysiske og den immaterielle, herunder de sociale miljøer.	Den løbende proces forhindrer store forandringer på én gang, men sikrer kvalitet i de forskellige udviklingsetaper, da der er tid og åbenhed til at evaluere stedets udvikling i processen.
Den midlertidige anvendelse - som strategisk redskab	Køge Havn Aalborg Havn Odense Havn Amsterdam Havn Vancouver	Midlertidige løsninger kan bevare kulturarven som potentiale i en langsigtet omdannelse og 'gemme' noget kulturarv til senere generationer  En forudsætning for at bygge by er at skabe byens historie eller historien om byen. Den midlertidige anvendelse af kulturarvens fysiske strukturer medvirker til at give de historiske bygninger ny mening for nye brugere og til at formidle stedets historie.	Den midlertidige anvendelse giver mulighed for at lade by og byliv etablere sig på samme tid og præge og styrke hinanden.  Et område kan (gen)opdages og indtages på nye måder af nye brugere. En øjenåbner for stedets potentialer for den bredere befolkning  Det midlertidige og dynamiske giver 'energi' til området og er ofte en økonomisk gevinst for et område.

## Samarbejdsforløb

Samarbejdsforløb	Havneeksempel	Samarbejds-partnere	Kulturarvs- ressourcer
Udvikling af rammer til kreative erhverv, værkstedsfaciliteter mm.	Amsterdam Havn	Kinetish Noord. (Græsrodsbevægelse fra BZ og kunstmiljøet)	Genanvendelse af NDSM værftet
Udvikling af rammer til kreative erhverv, værkstedsfaciliteter mm.	Aalborg Havn	Aalborg Universitet A. Enggaard (projektudvikler) Lokale kulturinstitutioner,	Genanvendelse af pakhushus til midlertidige aktiviteter
Udvikling af ny kulturdynamo	Aalborg Havn	Lokale og Anlægs Fonden, Realdania mfl.	Genanvendelse af elkraftværket Nordkraft
Bygningsregistrant som grundlag for lokalplanlægning	Odense Havn	Odense Bys Museer	Genanvendelse af elementer, bygninger og delmiljøer
Udvikling af metoder og tilgang til kulturel byudvikling forbindelse med havneomdannelser	Køge Havn	Ekspert-gruppe med deltagelse fra Kulturarvstyrelsen, arkitektskolen mfl.	Kulturarven som spændende ramme for nyt kulturliv.
Opkøb af industriarealer med henblik på udvikling af nyt erhverv	Nakskov Havn	EU støtte til yderområder	Genanvendelse af Nakskov Skibsværft
Udvikling af museumsfaciliteter og arbejdende værksted	Middelfart Havn	Maritime foreninger bl.a. Smakkelav, Museet, Lokale- og Anlægs-fonden	Genanvendelse af Middelfart træskibsværft
Udvikling af nyt offentligt tilgængeligt rekreativt område på kajen	København Havn	Lokale beboere Københavns Havn	Genanvendelse af spor fra kultransporten
Stor kulturel enkeltsatsning på et stort internationalt galleri uden for London	Gateshead Havn	Staten (Statslig finansiering)	Genanvendelse af The Baltic - en stor kornsilo
Stram styring af nye funktioner gennem en strategi for udlejning af faciliteter	Vancouver	Staten Sekretariat til styring af udlejning.	Genanvendelse af bygninger og karaktergivende elementer
Udvikling af ny bydel med en række "leisure" baserede funktioner som museer, butikker, hotel mm.	Liverpool Havn	Statsejet udviklingsselskab	Genanvendelse af det samlede pakhushus miljø på Albert Docks

### Principper for god havneplanlægning

I havneomdannelses-eksemplerne har en lang række samarbejdspartnere været inddraget, herunder museer, foreninger, projektudviklere, universiteter, borgere, planmyndigheder m.fl.

Inddragelsen af samarbejdspartnere og dette samarbejdes betydning for havnens kulturarvsressourcer er præciseret i dette skema.



## Gode råd til havneplanlægningen



De ti havneeksempler kan sammenfattes i syv gode råd til, hvordan kulturarv kan bruges som en ressource i de kommende havneomdannelse. Helt overordnet gælder det om at vælge en strategi og skabe en vision for omdannelsesprocessen og havnens fremtid. Herunder finder Kulturarvsstyrelsen det vigtigt at:

- > Finde havnens unikke historie
- > Kortlægge kulturarven og dens tilstand
- > Trække på ekspertise, når kulturarvsværdierne kortlægges
- > Skabe dialog på tværs mellem havnens interessenter og aktører
- > Vælge redskaber til at forme en god proces
- > Skabe et fleksibelt plangrundlag, der kan imødekomme en lang omdannelsesproces
- > Bruge midlertidige løsninger tidligt i processen

### DEN UNIKE HISTORIE

Kulturarven og dens spor fortæller historien i og om havnen. Ved at bruge kulturarven som en strategisk ressource i omdannelsen af havnens styrkes områders langsigtede udvikling. Ikke alle historier er lige vigtige, og nogle spor lader sig bedre bevare end andre. Det vigtige er at skabe overblik og finde netop den eller de historier, der er identitetsbærende for området.

### KULTURARVSVÆRDIERNE PÅ HAVNENE

I selve havnens placering, udformning og infrastruktur ligger mange fortællinger gemt, og havnen som bydel er interessant. Ofte er den placeret midt

i byen, men fremstår med en helt særlig karakter og udseende, der gør havnen væsentlig forskellig fra byens øvrige kvarterer. Havnen adskiller sig ved at være en portal til verden udenfor med sit særlige samspil mellem land og vand og mellem forskellige transportformer.

Havnens strukturer og elementer spænder fra den store til den lille skala og knytter sig til havnens funktion: fra havnebassiner, kajmure, over jernbanespor, kraner, til pullerter, fortøjningsringe og maritime stednavne, der karakteriserer havnen og forbindelsesvejene mellem by og havn.

Havnens bygningsmiljøer er helt særlige. De har udviklet og tilpasset sig efter funktionalitet og økonomi og afspejler industrialiseringens samfund. Blandt havnens mest karakteristiske bygninger findes pakhuse, siloer, skibsværfter og kraftværker. Dertil kommer en lang række virksomheder, der har haft tradition for at være placeret på vores havne: fra cementfabrikker og slagterier til svære industrielle anlæg som stålvalseværket i Frederiksværk.

### SAMARBEJDE MED RESSOURCEPERSONER

For at bruge kulturarven aktivt er det vigtigt at kende og kortlægge værdierne. En registrering og analyse af kulturarv og tilstand giver et godt beslutningsgrundlag for at træffe bevidste valg og fravalg. I det arbejde er det oplagt at samarbejde med museer og andre med særlig viden indenfor området.

### INTERESSETER OG DIALOG PÅ TVÆRS

Mange forskelligt rettede interesser og interesser gør havneomdannelserne komplicerede og komplekse. Dialog på tværs mellem plan- og miljømyndigheder, ejere, havnebestyrelser, projektudviklere samt brugergrupper og borgere er vigtig for at skabe gode løsninger.

### REDSKABER TIL EN GOD PROCES

Undervejs i processen er det nødvendigt at gøre brug af en række værktøjer til aktivt at få inddraget kulturarven som ressource i omdannelsen. For hver enkelt havn er det vigtigt at tage stilling til, hvilke analyseredskaber man vil tage i brug, hvilken plan-type der er mest egnet som styringsredskab - skal det være en fysisk og/eller strategisk plan? Og endelig er det vigtigt at vælge en organisationsform, der skaber den bedste dialog mellem de involverede aktører.

### FLEKSIBEL PLANLÆGNING

En dynamisk og trinvis udvikling er ofte at foretrække. Hvis alt sker på én gang, så lukker havneområdet sig for de kommende generationer, og mulighederne for at videreudvikle området vil løbende reduceres. Det er vigtigt, at der er plads til at blive klogere i processen. Spændende byområder har ofte udviklet sig langsomt, så hver generation har haft mulighed for at lægge sine lag oven på det eksisterende. Herved opstår områder, hvor de forskellige tiders historier kan aflæses i stedets tidslag.



### DET MIDLERTIDIGE ER ET AKTIV I PLANLÆGNINGEN

Der er flere gode argumenter for at bruge midlertidigheden som et aktivt værktøj i havneomdannelserne. De midlertidige funktioner kan være med til at pege på nye anvendelsesmuligheder i et område. Ligesom midlertidigheden kan medvirke til at skabe liv og merværdi i funktionsforladte havneområder og skabe en opadgående værdispiral. Den midlertidige anvendelse giver mulighed for at lade borgerne (gen)opdage havnen.

*Havnen med udsigten over dens industri-anlæg er i Aalborg et yndet udflugtsmål for byens borgere.*

## LITTERATURLISTE

- BIRKET-SCHMIDT, T.: INDUSTRIENS BYGNINGER. KØBENHAVN: KULTURARVSSTYRELSEN 2007.
- CARLBERG, N. OG S.M. CHRISTIENSEN: BYLIV OG HAVNEFRONT. KØBENHAVN: MUSEUM TUSCULANUMS FORLAG 2005.
- FORTIDEN FOR TIDEN. GENBRUGSKULTUR OG KULTURGENBRUG I DAG. BRAAE, E. OG HANSEN, M.F. (RED.). ÅRHUS: ARKITEKTSKOLENS FORLAG, 2007.
- HARNOW, H., R.S. CHRISTENSEN, G. HAASTRUP: INDUSTRISAMFUNDETS HAVNE 1840-1970. KØBENHAVN: KULTURARVSSTYRELSEN OG ODENSE BYS MUSEER 2008.
- HARNOW, H.: HAVN. ODENSE HAVN OG KANAL GENNEM 200 ÅR. ODENSE BYS MUSEER 2003.
- INDUSTRI, INDUSTRI - 25 STK. KULTURARV. KØBENHAVN: KULTURARVSSTYRELSEN OG GADS FORLAG 2007.
- INDUSTRIAL BUILDINGS. CONSERVATION AND REGENERATION. MICHAEL STRATTON (ED.). LONDON: E & FN SPOON 2000.
- INDUSTRIMILJØER. PEDERSEN, MORTEN OG CASPAR JØRGENSEN M.FL. (RED.). DEN JYSKE HISTORIKER NR. 121-122. ÅRHUS 2009.
- JØRGENSEN, C. OG V. ØDEGAARD: MUSEERNES ARBEJDE MED INDUSTRISAMFUNDETS KULTURARV. KØBENHAVN: KULTURARVSSTYRELSEN 2004.
- JØRGENSEN, C: FABRIKKEN OG DEN STORE STIL. ARCHITECTURA 19, 1997, SIDE 42-76.
- KIIP, H.: HARBOURSCAPE. AALBORG UNIVERSITET 2007.
- LAUENBORG, M.: HAVNE - UDVIKLING OG AFVIKLING. KULTURPLANER - FRA VELFÆRDSPLANLÆGNING TIL KULTUREL BYUDVIKLING. JAN BRUUN JENSEN (RED.). KØGE KOMMUNE OG BOGVÆRKET 2008, SIDE 74-79.
- SESTOFT, J.: ARBEJDETS BYGNINGER. DANMARKS ARKITEKTUR. KØBENHAVN: GYLDENDAL 1979.

## HJEMMESIDER

### **INDUSTRISAMFUNDETS KULTURARV**

[HTTP://WWW.KULTURARV.DK/KULTURARV/INDUSTRISAMFUNDET/](http://www.kulturarv.dk/kulturarv/industrisamfundet/)

### **DET MENER DANSKERNE OM BEVARING OG UDVIKLING AF INDUSTRIKULTUREN**

[HTTP://WWW.BYGNINGSKULTUR.DK/DOC/FILES/INDUSTRIKULTUR/INDUSTRIKULTUR26112007.PDF](http://www.bygningskultur.dk/doc/files/industrikultur/industrikultur26112007.pdf)

### **DET MENER DANSKERNE OM BEVARING OG UDVIKLING AF HAVNEOMRÅDERNE**

[HTTP://WWW.BYGNINGSKULTUR.DK/DOC/FILES/PDF-FILER/OMNIBUS%20HAVNE%2030012007.PDF](http://www.bygningskultur.dk/doc/files/pdf-filer/omnibus%20havne%2030012007.pdf)

### **WATERFRONT COMMUNITIES PROJECT**

[HTTP://WWW.WATERFRONTCOMMUNITIESPROJECT.ORG/](http://www.waterfrontcommunitiesproject.org/)



**TITEL** BRUG HAVNEN - INDUSTRIHAVNENS KULTURARV

**UDGIVER** KULTURARVSSTYRELSEN

**TEKST** NIRAS KONSULENTERNE A/S V/ METTE GLARBORG BAHRENSCHEER, KIRSTINE IVERSEN, PEER FRANK OG PETER FROST-MØLLER

**REDAKTION** KULTURARVSSTYRELSEN V/ CASPAR JØRGENSEN OG MICHAEL LAUENBORG

**FOTOS**

HELENE HØYER MIKKELSEN, SIDE 2, 8, 9, 11, 12 TH, 15, 17,18, 19, 20, 21, 23, 24 TH, 25, 29 N, 33, 35, 36, 37 TV, 39, 41, 42, 43, 47, 78 / LISBETH ØHRGAARD, KULTURARVSSTYRELSEN, SIDE 10 N, 13, 50, 51, 52, 53 N, 55, 56 / CASPAR JØRGENSEN, KULTURARVSSTYRELSEN, SIDE 12 TV, 27, 29 / KAJ SKYTTE NIELSEN, LILLEBÆLT-VÆRFTS VENNEFORENING, SIDE 5 Ø, 30, 31 / AALBORG KOMMUNE, SIDE 48, 49, 79 / HANS BORCHERSEN, SIDE 37 TH. / OLE AKHØJ, SIDE 6, 24 TV. / GILBERT HANSEN, SIDE 7 / DENNIS ROSENFELDT, SIDE 10 Ø. / KLAUS JOHANNESSEN, SVENDBORG KOMMUNE, SIDE 53 Ø. / © TATE PHOTO: MARC BYRAM, SIDE 5 N. / © TATE, TOBIAS REHBERGER, SIDE 54 TV. / © TATE LIVERPOOL AND MATT STUART 2007, SIDE 54 TH. / PETER FROST-MØLLER, SIDE 58, 59, 60, 61 / PETER SCHULTZ JØRGENSEN, SIDE 62, 63, 64, 65, 66, 67 / JOHN DEVLIN, SIDE 68, 69, 70, 71,72, 73

**DELTAGERE I NETVÆRKSGRUPPE OM HAVNEOMDANNELSE**

GERT BECH-NIELSEN, ARKITEKTSKOLEN I ÅRHUS / TOM ELMER CHRISTENSEN, DANSKE HAVNE / SØREN FÆRCH, ODENSE KOMMUNE  
JEPPE HANSEN, FAXE KOMMUNE / HENRIK HARNOW, ODENSE BYS MUSEER / JESPER HØJENVANG, DANSK SEJLUNION  
METTE GULDBERG, FISKERI- OG SØFARTSMUSEET ESBJERG / JAN BRUUN JENSEN, KØGE KOMMUNE / KLAUS JOHANNESSEN, SVENDBORG KOMMUNE / SØREN KLINT KISTORP, HADERSLEV KOMMUNE / BRITTA KØSTER, BY OG HAVN A/S / THOMAS MARTINSEN, BYGNINGSKULTUR DANMARK / JESPER MØLLER PETERSEN, NÆSTVED HAVN / KJELD DAHL SØRENSEN, ESBJERG HAVN / CARSTEN TOFTHOLM, FAXE KOMMUNE

**GRAFIK** ETCETERA DESIGN V / NINA KAMPMANN

**TRYK** P.J. SCHMIDT, VOJENS

**PAPIR** / OMSLAG MAXI GLOSS, INDMAD MAXI SILK

**OPLAG** 1.500

**ISBN** 978-87-91298-09-7

**FORSIDE** © JW LUFTFOTO



# Brug havnen

## Industrihavnens kulturarv

Den industrialiserede havn udgør en del af det moderne Danmarks historie, og dens kulturhistoriske spor er et vigtigt potentiale i fremtidens havneomdannelser.

En forudsætning for at udnytte potentialet er at kende værdierne samt skabe et solidt grundlag for at træffe de rette valg og fravalg. En særlig udfordring ligger i at sikre langsigtede og robuste omdannelsesprocesser, så havnene ikke bliver genstand for kortsigtede løsninger eller modeluner, hvor vigtige dele af vores kulturarv går tabt.

De fleste danskere vil gerne bo og arbejde i et miljø med en værdifuld historie. Så når vi ønsker at bevare industrisamfundets kulturarv, er det for at sikre vores historie og identitet. Ved at inddrage kulturarven som en ressource i fremtidens havneomdannelser styrkes områdernes langsigtede udvikling og værdi samt deres forankring i tid og rum.

### **KULTURARVSTYRELSEN**

H.C. ANDERSENS BOULEVARD 2  
1553 KØBENHAVN V

TELEFON 33 74 51 00

[post@kulturarv.dk](mailto:post@kulturarv.dk)

[www.kulturarv.dk](http://www.kulturarv.dk)