

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Bydesign  
Postbox 447  
1505 København V

København d. 3. september 2009.

**Vedr. forslag til lokalplan med kommuneplantillæg og miljøredegørelse "Marmormolen II".**

Københavns Bymuseum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte lokalplanforslag og har foretaget en gennemgang af sagen.

Vi medgiver, at området indeholder store potentialer og udviklingsmuligheder. Samtidig rummer området en unik del af Københavns historie, som derfor bør indarbejdes bedre i nærværende lokalplanforslag.

**Generelle kommentarer**

Lokalplanforslaget citerer, ligesom startredegørelsen, direkte fra arkitekternes projektbeskrivelse. En lokalplan skal vel forstås som rammen for et område, og ikke kun være gældende for et bestemt projekt. I stedet burde projektet formuleres i et klart og tydeligt sprog, så høringsparterne kan tage konkret stilling til forslaget.

Ligeledes bør kulturhistorien ikke bruges som begrundelse for opførelsen eller udformning af bygninger, når der ikke er belæg for det. Hvis det virkelige var ambitionen at respektere havnens historie, kunne man tage udgangspunkt i de proportioner og højder, der findes i området. Nyt byggeri bør opføres med respekt for kulturarven og Frihavens over 100 år lange historie, som et samlet kulturmiljø. Området har tradition for, at arkitekterne tager udgangspunkt i områdets eksisterende bebyggelse. Dette er Redhavens vagtbygning og gitteret omkring Frihavnen eksempler på

Ifølge miljøredegørelsen og lokalplanforslaget vil de fysiske skader, som anlægsarbejdet kan tilføre de kulturhistoriske værdier, være relativt beskedne. I kontrast dertil står der umiddelbart efter, at udvidelsen vil slette den kulturhistorie, der er knyttet til udformningen og kajkanten. Dette kan næppe siges at være en beskeden skade. Ligeledes står der, at projektet ikke vil være i direkte konflikt med de kulturhistoriske bygninger på Langelinie, men den bevaringsværdige Toldvagt 5 fjernes, som følge af lokalplanen, og dette må siges at være i direkte konflikt med bygningen. Ligeledes har højhuset indirekte indflydelse på fyret. Et fyr er et pejlingsmærke og dette budskab går en smule tabt ved opførelsen af et højhus umiddelbart bag det.

I det følgende vil de bevaringsværdier, vi mener findes i området, blive beskrevet.

### **Bevaringsværdier på Marmormolen**

**Lods- og karantænestationen** fra 1942-3 af arkitekt Th. Havning er udpeget som bevaringsværdig i lokalplanforslaget og miljøredegørelsen. Lodsene var selvstændige næringsdrivende, som havde deres egne huse. Lodsstationer findes som regel kun i større havne, hvor lodserne holdt vagt. Lodsstationen ligger på selve havnen med frit udsyn til havet og havde derfor et tårn eller havkig, der kunne fungere som udkigspost. Lodsstationer af ældre dato var murede bygninger med skorsten. Begge disse karakteristika besidder denne. I 1950'erne fik lodsstationen på Marmormolen installeret radar til brug for undervisning af navigatører. Lodsbygningens placering er meget vigtigt, da hele ideen er, at den skal ligge med frit udsyn til havet, således at vagten i tårnet kan overvåge farvandet. Denne lodsstation var også en karantænestation. Derfor var der i stueetagen indrettet lægekonsultation og soverum og et kontor til karantænebetjente. Bygningen fortæller således flere forskellige historier om havnen. Denne bygning bevares i lokalplanforslaget.

**Den Ancherske Marmorforretning** fortæller historien om Marmormolens og havnens industrielle fortid. Arkitekt Martin Borch tegnede marmorforretningen i 1895. Den er således den første industrivirksomhed i området og har givet molen navn. Den østlige del af huset er det eneste, der er tilbage og blev brugt til både værksteder og kontorer. Den Ancherske Marmorforretningen er ikke udpeget som bevaringsværdig i lokalplanforslaget. Det bør altid i et lokalplanforslag erkendes eksplicit, hvis bygninger er bevaringsværdige, selvom de kan nedrives. Ved nedrivningen af denne bygning går en interessant kulturhistorisk fortælling om Marmormolen tabt.

### **Bevaringsværdier på Langeliniekaj**

På spidsen af Langeliniekaj ligger en ældre toldvagtbygning – **Toldvagt 5**. Bygningen er fra 1894 og er opført af havnebygmesteren H.C.V. Møller og Vilhelm Dahlerup. Den er bygget i samme ølandsten som Langelinieskuret og toldvagten yderst på Redmolen. Toldvagten på Redmolen er lidt yngre – den blev bygget i 1916 af arkitekt Rosendahl Langballe. Toldvagtene på Langeliniekaj og på Redmolen er særegne, da de fleste vagt- og administrationsbygninger fra denne tid blev opført i røde sten. Toldvagt 5 blev indrettet med ekstrabatterier til de nye pel fyr<sup>1</sup>, som blev opført i 2001, da ledemolen blev fjernet. Toldvagt 5 for enden af Langeliniekaj er bevaringsværdig, da den sammen med toldvagtbygningen på Redmolen overfor, fortæller historien om vagtsystemet, der mødte skibene allerede ved indsejlingen til Frihavnen. Ydermere er de få tilbageværende vagtbygninger, der ligger spredt rundt på hele Nordhavn af stor kulturhistorisk betydning, da de binder området sammen, idet hele området udgør ét samlet kulturmiljø. Der står i lokalplanforslaget og miljøredegørelsen, at vagtbygningen er bevaringsværdig, men på tegning 4 i lokalplanforslaget er den ikke aftegnet. Byg-

---

<sup>1</sup> Et Pel fyr er egentlig et retningsfyr, der udsender en meget smal og kraftig lyskegle, der kan ses både dag og nat. Betegnelsen PEL er en forkortelse for "Port Entry Light".

ningen bør også være aftegnet på kortet som bevaringsværdig, selvom den kan nedrives (se ovenfor).

**Fyret** fra 1894, som i dag står for enden af Langelinie kaj stod indtil 2002 for enden af "Ledemolen". Fyret hjalp, sammen med et fyr på Frihavns bølgebryder, skibene, når de skulle sejle ind i Frihavnen. Fyret er et såkaldt havne- eller ledefyr. Havne- og ledefyr blev hovedsageligt opført efter henholdsvis 1850 og 1870 og havde til formål at lede skibene gennem smalle sejlrender eller når de skulle sejle ind i havnen. Fyret er også udpeget som bevaringsværdigt i lokalplanforslaget, men ikke på tegning 4.

På Langelinie kaj ligger også det fredede **Langelinieskur**. Langelinieskuret er navnet på pakhuset langs Langelinie kajen. Det er et meget specielt byggeri, som er tegnet af arkitekterne J.V. Dahlerup og H.C.V. Møller. Da man anlagde Frihavnen i 1890'erne mistede københavnernes en promenade, der havde strakt sig fra Nordre Toldbod, rundt langs Kastellet's voldgrav til Svanemøllebugten. Tabet af promenaden vakte en folkelig opstandelse og i stedet fik københavnernes østsiden af Frihavns østmole. Man valgte at hæve promenaden, så københavnernes fik et flot skue ud over havneindløbet, men samtidig gav man mulighed for ekstra lagerplads til den nye frihavn. Den ekstra lagerplads blev brugt til at opbevare skibsgods. På Langelinieskuret findes en langsgående perron og under denne blev der anlagt halvanden meter brede forsænkede transportgange og således muliggjorde man, at varer hurtigt kunne transporteres rundt på små skinnevogne. Dette smarte transportsystem var forbundet med Dahlerups Pakhus I og Skur I på Frihavns østmole. Langelinieskuret gennemgik sidst i 1990'erne en omfattende restaurering, som Jens Boldsens Tegneste stod for.

På promenaden over Langelinieskuret står det fredede **Frihavsgitter** af Vilhelm Dahlerup. Da området blev betragtet som toldmæssigt udland, blev det demarkeret og adskilt fra resten af havnen med et gitter. Det første toldgitter blev tegnet af Vilhelm Dahlerup og kan ses på Langelinieskuret. Frihavnen, og dermed også gitteret, blev udvidet flere gange. Da Redhavnsområdet blev inddraget i 1915-16, blev der rejst et nyt gitter, som blev tegnet af frihavns ingeniør Agerkou. Han var inspireret af Dahlerups gitter og opførte et nyt, der var en forenklet udgave af Dahlerups. Det nyeste gitter er fra 1990'erne og er et moderne trådhegn, men udført med udgangspunkt i Dahlerups oprindelige design. Det løber langs med Kalkbrænderihavnsgade frem til Århusgade. Frihavsgitteret er med til at understrege Frihavnen som ét samlet kulturmiljø, der til trods for sine talrige udvidelser stadig tager udgangspunkt i Frihavns oprindelige karakter. I modsætning hertil lægger lokalplanforslaget op til en helt ny bygningsstil i Frihavnen og dette burde den stå ved, i stedet for at skrive at projektet er tilpasset havnemiljøet.

### **Bevaringsværdier i hele Frihavnen**

I Københavns Havn finder man Danmarks længste strækninger af **kajmure** med granitbeklædning. Kajmurene er i høj grad bevaringsværdige, da disse

viser, hvor stor økonomisk betydning Københavns Havn havde. De forskellige kajer fortæller desuden, hvilke byggemetoder, der var karakteristisk for forskellige perioder af dansk havnebygning. Kajmuren langs østmolen er udført i beton med granitbeklædning. Under kajen løb en installationstunnel med porcelænskopper, der på denne måde kunne føre den elektriske installation rundt på havneområdet, så den ikke kom i vejen for maskiner og trafik. Den nordligste del af Langeliniekajen er udført som jernspuns med granitbeklædning. Langs Marmorkajens lille, nordlige molespids og på Tømmerkaj, som også ligger på Marmormolens nordside findes et velbevaret kajforløb. Ifølge lokalplanforslaget og miljøredegørelsen skal det bolværk der demonteres genanvendes i området. Dette er bedre end at fjerne det fra området, men dog bør det understreges, at bevaringsværdien også ligger i den originale fysiske placering.

Alle ovenstående bygninger og kulturhistoriske ”spor” bør, efter vores mening, udpeges som bevaringsværdige i lokalplanforslaget.

### **Ét samlet kulturmiljø**

Hele Frihavnen bør ansues som ét samlet kulturmiljø. Det er således én samlet helhed, som er af stor kulturhistorisk betydning. I den anledning er Frihavnen også udpeget af Kulturarvsstyrelsen, som en af de syv danske erhvervshavne, som er undersøgt og beskrevet nærmere i ”Industrisamfundets Havne”<sup>2</sup>. Kulturarvsstyrelsen begrundet valget med, at disse havne rummer særlige karakteristiske kulturmiljøer<sup>3</sup>.

Et kulturmiljø kan ikke bevares ved at lade en enkelt bygning stå, idet bygningen er del af en helhed, som udgøres af bygninger, anlæg, bolværker og andre jordfaste levn. Derfor er det vigtigt, at alle ovenstående elementer udpeges som bevaringsværdige i lokalplanen.

Ifølge miljøredegørelsen vil de direkte virkninger på kulturhistorien være at *Der fjernes en del kulturhistorie og der indsættes byggerier og anlæg af en betydelig større skala, end de eksisterende kulturhistoriske værdifulde anlæg.* (side 130). Denne vurdering er vi enige i, derfor virker det også forvirrende, når lokalplanforslaget skriver, at projektet tager hensyn til områdets historie og skaderne er relativt beskedne. Endvidere står der på miljøredegørelsens side 124, at *Frihavnen – som samlet område – udgør ifølge Kulturarvsstyrelsen en kulturhistorisk vigtig helhed, der er sårbar over for delnedbrydninger eller fragmenteringer.* Denne vurdering er vi enige i og derfor bør dele af projektet genovervejes.

### **Lokalplanforslaget**

Lokalplanforslaget er desværre flere steder utydeligt, hvilket er en følge af brug af netop citater fra projektbeskrivelserne.

På side 9-10: *Steven Holl Architects skriver om projektet: De to højuse søger at gribe fat i områdets skala ved at bryde bygningerne ned i proportioner, der møder omgivelserne.*

---

<sup>2</sup> *Industrisamfundets Havne.* Henrik Harnow m.fl. Kulturarvsstyrelsen

<sup>3</sup> Udover *Industrisamfundets Havne* har Bymuseet fundet information i *Bygninger og Anlæg i Københavns Havn.* 1988, som er udgivet af Planstyrelsen, museets eget arkiv samt Københavns Byggesagsarkiv på Njalsgade.

På Langelinie er volumen nedbrudt i en række stablede kasser med et rombeformet grundplan. Kasserne er indbyrdes drejet omkring en lodret kerne og følger hver forskellige linier i området. Der er ikke noget overordnet symbol i formgivningen, men små detaljer peger på området og dets historie. Farvelægningen på de udbængende flader er f.eks. inspireret af havnens farverige containere, ligesom afskæring af soklen minder om stævnen på et skib. På marmormolen får bygningen et andet facadeudtryk og mønster, da dets størrelse er nedbrudt og skulptureret af nogle høje indbug i bygningskroppen, der i udtryk mere henvender sig til byen.

Hvad det vil sige, at to højhuse griber et områdets skala og hvordan brydes en bygning ned i proportioner, der møder sine omgivelser? Formulering som disse gør det vanskeligt at tage stilling til projektet. Vi synes, at det er vildledende at påstå, at bygningerne peger til området og dets historie. På billederne er det i hvert tilfælde svært at genkende Marmormolens fortid.

Også på side 9: Dommerkomiteen udtalte om forslaget, at man blev overbevist af de kompakte tårnes enkelhed og ligefremhed, samtidig med at projektet er tilpasset havnemiljøet. Broen, der i udtryk er to broer, "mødes som et håndtryk over havnen".

Efter vores opfattelse, er nærværende projekt ikke tilpasset havnemiljøet. Københavns Bymuseum kan ikke anbefale, at man fjerner eller indkapsler kajen eller udvider marmormolen for at give den en mere *strømlinet afslutning* (side 10).

På side 11. Det er tanken at området skal opnå en *stedsspecifik identitet, samtidig med at der tilføjes elementer af menneskelig skala i det store havnerum*. Marmormolen har allerede en specifik identitet, som er helt særegen i Danmark. Den tidligere Frihavn har været en del af København i over 100 år, derfor kan ovenstående ikke bruges som argument for udviklingen af Marmormolen. Marmormolen har i høj grad en identitet, som tilmed er menneskeskabt. Under tegnede forstår ikke, hvad der menes med menneskelig skala.

## Højhuse

På side 9 i lokalplanforslaget står der, at *ambitionen var at skabe et ikonisk "landmark" ved indsejlingen til København og derved understrege Københavns profil som en international storby*. Et højhus understreger ikke nødvendigvis en profil, som international storby. Ovenstående er, i vores øjne, ikke et argument for at indføre højhuse i den størrelsesorden i Frihavnen. Desuden virker det fortsat ikke afklaret i miljøredegørelsen, hvorvidt Svanemølleværket gør, at man ikke kan åbne vinduerne på de øverste etager pga. forurening. Det er ærgerligt, at forvaltningen virker så forblændet af de arkitektoniske muligheder, at det skal ske på bekostning af havnens kulturhistorie.

Det store højhus for enden af Langelinie vil formentlig medføre tilsvarende flere biler til Langeliniekaj. Dette bør undgås, således at Langelinie ikke bliver en trafikeret vej, men også fremover kan være et populært udflugtsformål for københavnere, såvel som turister.

## Gang- og cykelbroen

ATP Ejendomme ønsker en markant kontorbygning, hvor cyklister og fodgængere via en bro kan bevæge sig fra Langelinie til Marmormolen. Umiddelbart er det vanskeligt at forestille sig, hvordan bygningen skal kunne håndtere Christaniacykler og lignende og ligeledes være en bygning med erhvervsfunktioner. Lange køer foran elevatorer er en af de problemstillinger, som ikke virker gennemtænkt i forslaget. Det lyder omsonst, hvis cyklister skal hoppe af cyklerne for at køre op i en elevator, cykle hen over broen, hoppe af cyklen igen og køre ned i en elevator. Dette lyder hverken effektivt eller CO2-venligt. Vi har netop modtaget et udmærket oplæg til nye broer over Inderhavnen og kanaler, hvor både bredde på broerne og kravene til sammenhængen med de historiske omgivelser er meget præcis beskrevet. Samme præcise beskrivelse og gennemførte overvejelser savnes i nærværende lokalplanforslag.

## Hotellet på Marmormolen

Det er forståeligt, at der i forbindelse med krydstogtskibe ønskes et hotel i området.

På side 6-7 i lokalplanforslaget: *Hotelkomplekset er udformet med en "base" i 2 til 3 etager, hvorfra tre tårnbygninger strækker sig mod himlen i varierende højde. Det højeste tårn er ca. 90 meter. Basen samler anlægget til et skulpturelt hele og formidler overgangen fra tårnenes overordnede skala til nærområdets mere intime skala. Tårnenes sammensatte og varierede bygningskroppe sammenbindes af en differentieret rytmisk og lysreflekterende facadeudformning. Facadebuden, der møder pladsen, danner endvidere et rumligt filter mellem det offentlige og det private rum i form af arkader langs bygningens periferi. På de øverste etager af tårnene åbner facaden sig som en ekspressiv blomst, og danner taghaver og differentierede kig mod byen og vandet.*

Ovenstående citat er et glimrende eksempel på brugen af citater fra projektbeskrivelsen, men startredegyrelser og lokalplanforslag bør være konkrete i deres beskrivelser og ikke gøre brug af gådefulde formuleringer.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Brink  
Stud. mag.  
Københavns Bymuseum  
[etnologi@kff.kk.dk](mailto:etnologi@kff.kk.dk)  
3328 4202

Inger Wiene  
Museumsinspektør  
Københavns Bymuseum  
[iwiene@kff.kk.dk](mailto:iwiene@kff.kk.dk)  
3328 4205