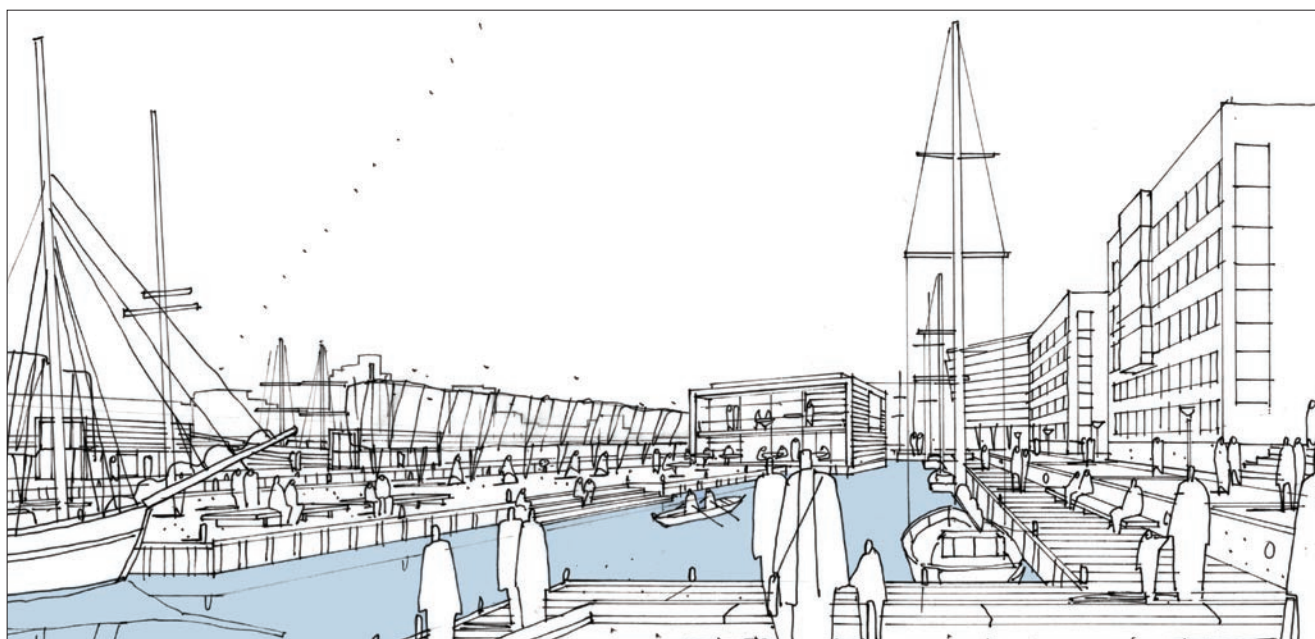


DEBATOPLÆG TIL DEN BLÅ PLAN FOR KØBENHAVNS HAVN JUNI 2003



Fra kommuneplan til blå plan

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

Havnens særlige vilkår

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

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

Havnens kvaliteter

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

Den Blå Plan som forslag og oplæg til debat

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

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

Temaerne er tænkt som inspiration og skal på ingen måde opfattes som en fast ramme for, hvad debatten kan handle om.

Til sidst gives nogle bud på, hvordan nogle af de forhåbentlig mange bidrag og forslag til vandets forvandling kan udformes, nemlig ved at vise nogle særlige tyngdepunkter i havnen med meget oplagte muligheder.

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

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



Christianshavns Kanal



Krydstogtskibe ved Langelinje

Vi har alle vandet til låns

København var engang »Købmændenes Havn«. Den var - og er - også trafikhavn, industrihavn, færgehavn, fiskerihavn og flådehavn. Men en stadig større del af havnen frigives i disse år for de traditionelle anvendelser og kan få en helt ny rolle som »lysthavn«.

Erhvervshavnens modernisering og flytning mod nord og øst samt militær og industrivirksomheders ophør i havnen har givet store områder - og dermed vandet - fri til anden brug. Nye funktioner kommer til, og fra en tøvende start, hvor vi knap turde tro på mulighederne, er en stor iderigdom vokset frem. Den er blevet »Byens Havn«.

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

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

ansvarlig for miljø og infrastruktur, til fremme af kultur og idræt osv.

Med en blå plan ønsker vi at skabe grundlaget for, at de forskellige interesser i havneområderne kan forenes, og nye ideer kan fødes.

For at få et billede af, hvad københavnernes og vore gæster gerne vil bruge vandet til, indbyder vi til debat hen over sommeren. Målet er, at rigtig mange vil benytte lejligheden til at se nærmere på mulighederne på og langs vandet - i dette oplæg og i praksis - og sende forslag ind.

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

Det handler om det blå - og om københavnernes

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

naturområder, men denne forskellighed må vi udnytte positivt.

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

Alle aktører skal være med

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



Jens Kramer Mikkelsen
Overborgmester



Søren Pind
Bygge og Teknikborgmester



Winnie Berndtson
Miljøborgmester



Martin Geertsen
Kulturborgmester

Havnen bliver til by

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

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

Havneområderne er attraktive

Københavns Inderhavn og Sydhavn er allerede i fuld gang med at forvandle sig fra erhvervshavne til bymæssige havne eller byer ved vand. De er en integreret del af Københavns samlede byområde, af byens rum og byens liv. Fornyelsen af byen sker især ved vandet, hvor havneområderne har vist deres tiltrækningskraft på både boligbyggerier og erhverv. De ledige havnerum og de frigjorte havnearealer langs vandet giver mulighed for at tilføre København helt nye bymiljøer forankret i vand, kajer, bassiner og moler.

De centrale havneafsnit i København vil komme til at leve på byens betingelser, men det er værd at have øje for de særlige havnekvaliteter som en indbygget del af byomdannelsen. Nu er det mere end nogensinde muligt at bo, arbejde, holde fri eller bare færdes i havnen og på vandet.

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

Havnen har meget at give

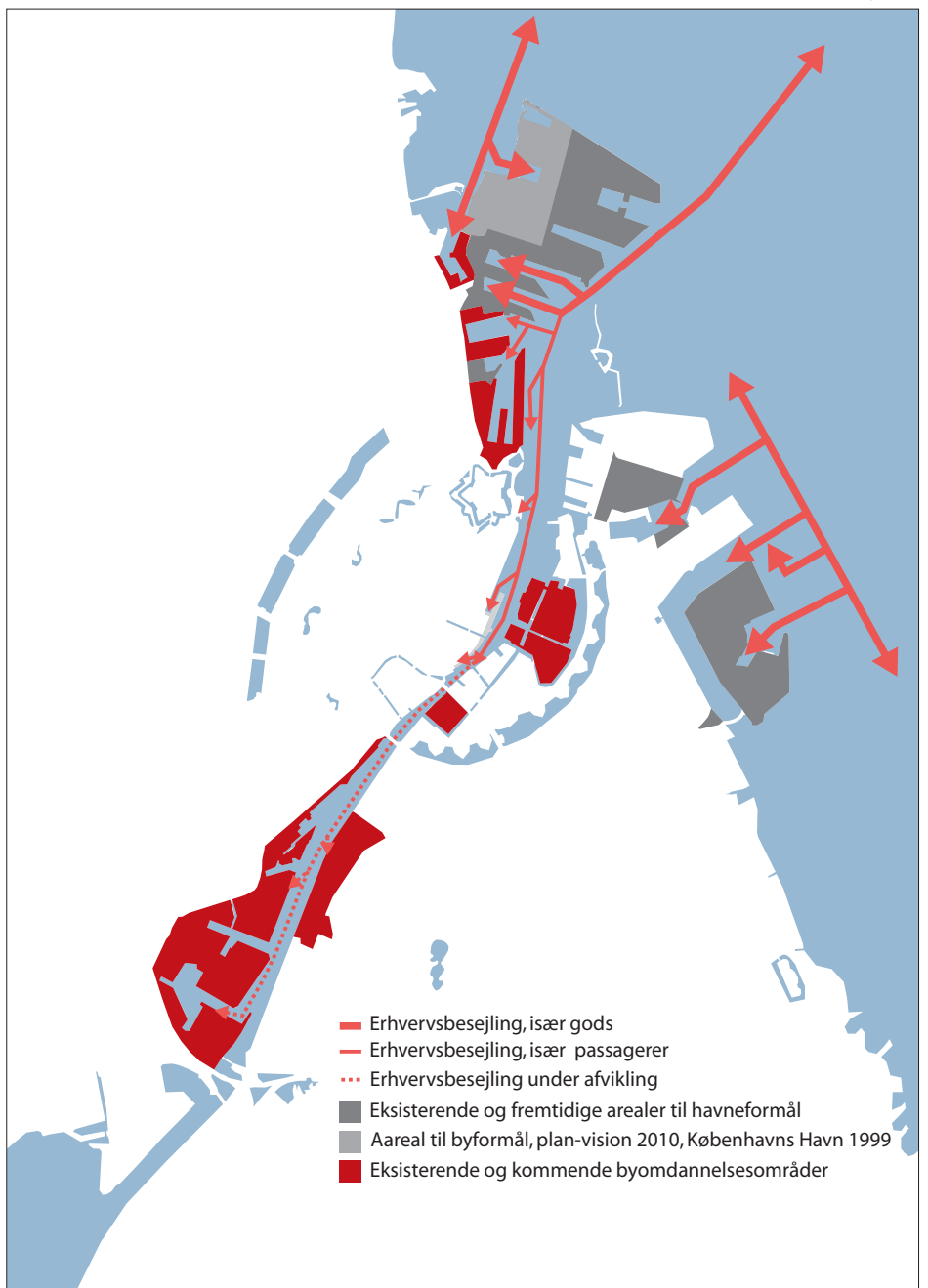
København er født af sin nærhed til vandet og vokset i kraft af sin havn. Som by har den næsten pligt til at holde fast i den nære og levende tilknytning til havnen. Det betyder også, at alle havnens (nye) brugere skal have en chance for at opleve og bidrage til et levende havnemiljø.

Men hvad vil brugere af havnen opleve?

Og hvordan bidrager det til helheden?



Havnebad ved Islands Brygge



Arealdisponering og erhvervmæssig besejling

HAVNENS KARAKTÉR

Havnens eget landskab

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

En varieret havn

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

I mellemskalaen skaber kanaler og moler en tæt struktur af land og vand, hvor vand fra havnen rækker dybt ind i byen og omvendt, landet har moler og holme ud i vandet. Udsnittet med den centrale del af havnen er et eksempel på denne struktur. Den er bestemt af historiske funktioner, men er vigtig for oplevelsen af havnen.

I detaljen danner kajer, brygger, trapper og skrænter en varieret vandkant, der giver forskellige muligheder for kontakt med og oplevelse af vandet.

Land og vand

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

I den lille skala er den historiske variation af vandkanten udgangspunktet, som kan udvikles med nye kajtyper, trapper, stensætninger og med tilføjelse af brygger, broer, eller flydende strukturer.

Billedet viser nye ideer til New Yorks East River, måske kunne de samme tanker give et spændende resultat på Københavns Kalvebod Brygge.



Tæt sammenhæng mellem land og vand i byhavnen

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



Tre havnetyper; Kyst-, By- og Fjordhavn

Havnens sigtelinier

Et vigtigt træk ved havnen er de lange udsigter mellem de steder, hvor havneløbet skifter retning.

De store sigtelinier på langs skaber sammenhæng mellem havnens dele.

De er vigtige, men også store nok til at være robuste over for forandringer.

Det samme gælder mange sigtelinier på tværs mellem by og havn, der sikrer, at havnen hænger sammen med sit bagland og er synlig herfra. De rammes ofte ind af markante bygninger, både gamle pakhuse og nye byggerier. Amalienborgaksen, Skt. Annæ Plads, Nyhavn og nogle bassiner i Nord- og Sydhavn er gode eksempler.

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



Sigtelinjer langs havneløbet



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

Byhavn for alle

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

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

Havnen som seværdighed

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

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

Mål og forhindringer

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

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

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

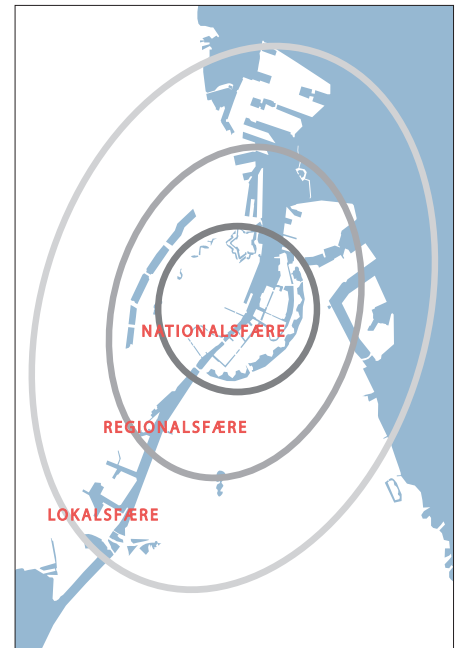
Både den Blå Plan og anden planlægning må stræbe efter at overvinde byens store barrierer mod vandet, både fysisk og i måden, de opfattes på.

En attraktiv havn med oplevelsesmuligheder påvirker opfattelsen, for man vil gøre en ekstra indsats for at overvinde barriererne. Og det forbedrer grundlaget for fysiske forbedringer, at mange vil bruge havnen.

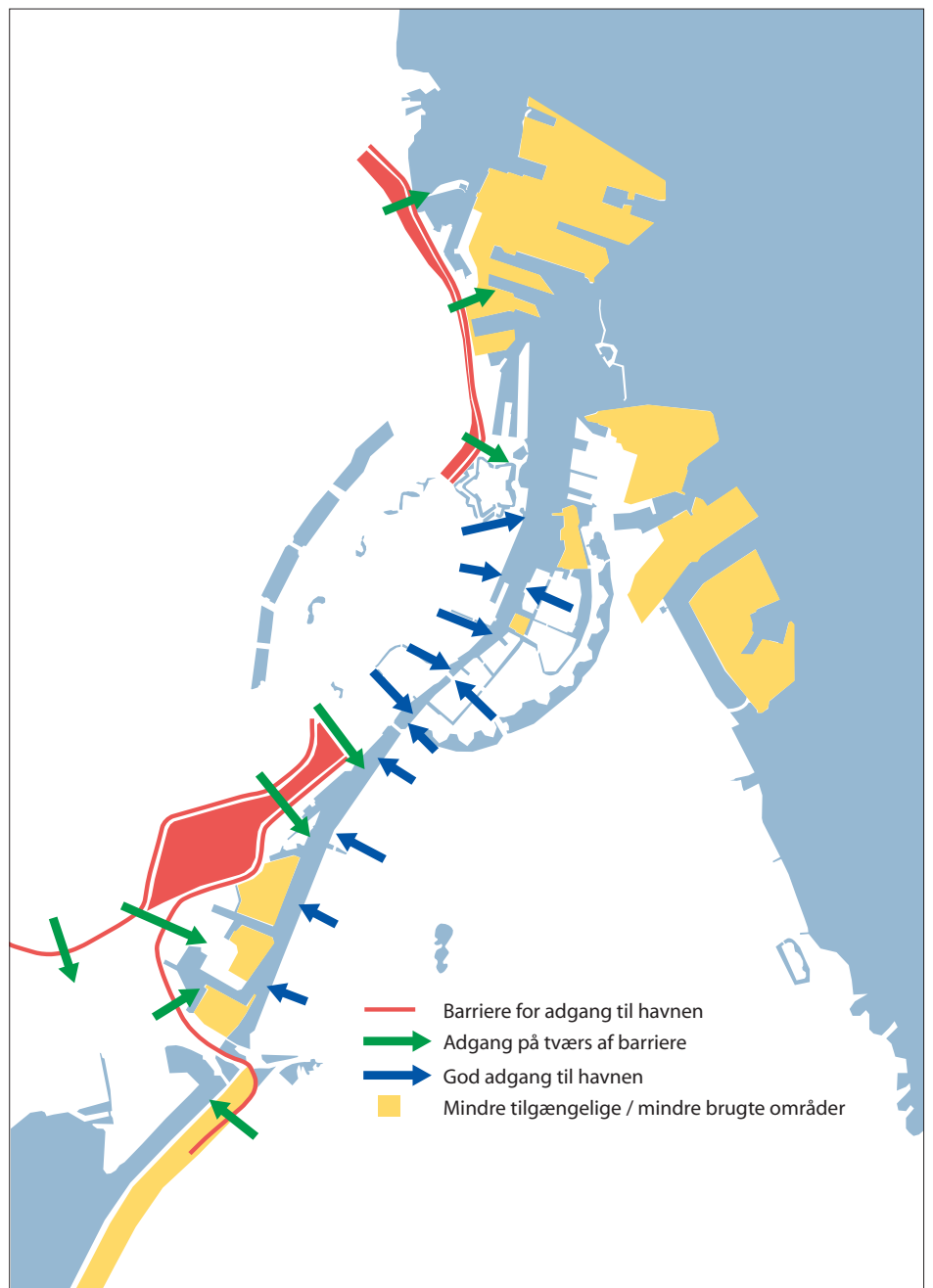
Hvor er der mest behov for bedre adgang på tværs af barrierer?

Hvad kan der gøres for at reducere virkningen af barrierer, der ikke kan ændres på kort sigt?

Er der områder uden barrierer, der kunne bruges mere?



Interessesfærer i Københavns Havn



Barrierer mellem byen og vandet

Tilgængelighed fra land og fra vand

Havnens trafik er sammensat af mange trafikanter, der skal frem uden at hindre hinandens adgang.

Tilgængelighed for kørende, cyklende, gående, roende og sejlede skaber nok byens mest sammensatte trafiksituationer. En væsentlig del af havnens liv kommer fra dens besøgende skibe og fra gæster og turister. For Københavns havns (inter-)nationalte og regionale rolle er adgang for store skibe, lastvogne, turistbusser, personbiler og med god kollektive trafik vigtig.

Tilgængelighed i bil

En god kørende tilgængelighed til vandet hører til forudsætningerne for en mangeartet udnyttelse af havnen og vandet.

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

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

Kollektiv tilgængelighed

Den kollektive trafik er væsentlig for at sikre en bæredygtig og attraktiv løsning af tilgængeligheden.

S-tog og Metro kan betjene mange dele af havnen, men busser er vigtige for at binde havn og by sammen. Udviklingen af busforbindelser til og i havnen vil afhænge af behovet.

De eksisterende buslinier langs vandet må fastholdes, og de kan passe bedre til de rekreative behov. Og der skal tænkes i buslinier til de nye veje i havnen, der kommer i takt med byomdannelsen.

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

Tilgængelighed fra vand

Adgang fra vandet er både for gods og for de skibspassagerer, der kan ankomme tæt på de attraktioner, de vil besøge. Store krydstogtskibe lægger især til ved Langelinie og mindre skibe ved Amaliegade og Havnegade.

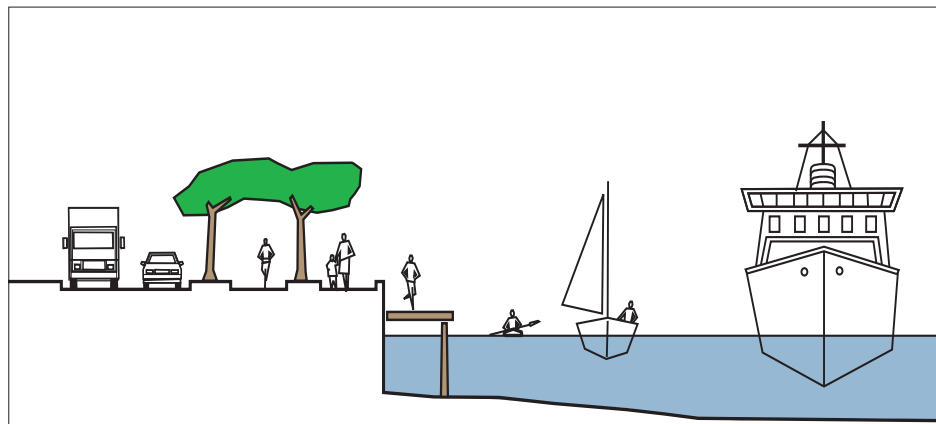
Og turbåde giver adgang til de frem-

skudte dele af havnens forsvar, Trekroner, Flakfortet og Middelgrunden.

Kollektiv trafik på vandet kan have et potentiale, hvis den bliver mere bæredygtig og dækker et trafikalt behov

sammen med den øvrige kollektive trafik.

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



»Spejling« af færdselslagene



Kørende trafik langs havnen

Cykel- og gangstier langs havnen

Københavns Kommune har allerede en plan for promenader langs vandet og for grønne cykelruter, der sammenbinder byen omkring havnen. Der er også vedtaget en række lokalplaner, som anbefaler stiforbindelser på tværs af kanaler og havneløbet. Det er vigtigt, at disse tværforbindelser ikke hindrer brugen af vandet eller forringer oplevelsen af havnens store skala væsentligt.

Promenader og stier skal i princippet gøre det muligt at færdes langs vandet i hele havnens forløb, og udformningen tilpasses det område, som forbindelsen fører igennem. De vil være oplagte for cykler og nogle steder for rulleskøjter. De er brede, så der er også plads til de langsomme trafikanter, og promenader og brygger skal indbyde til ophold. For at forbedre adgangen langs havnens hovedforløb kan der være behov for nye (sti-)broer mellem holmene i Sydhavnen og over kanalerne på Christianshavn og Holmen.

Rør ved vandet

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

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

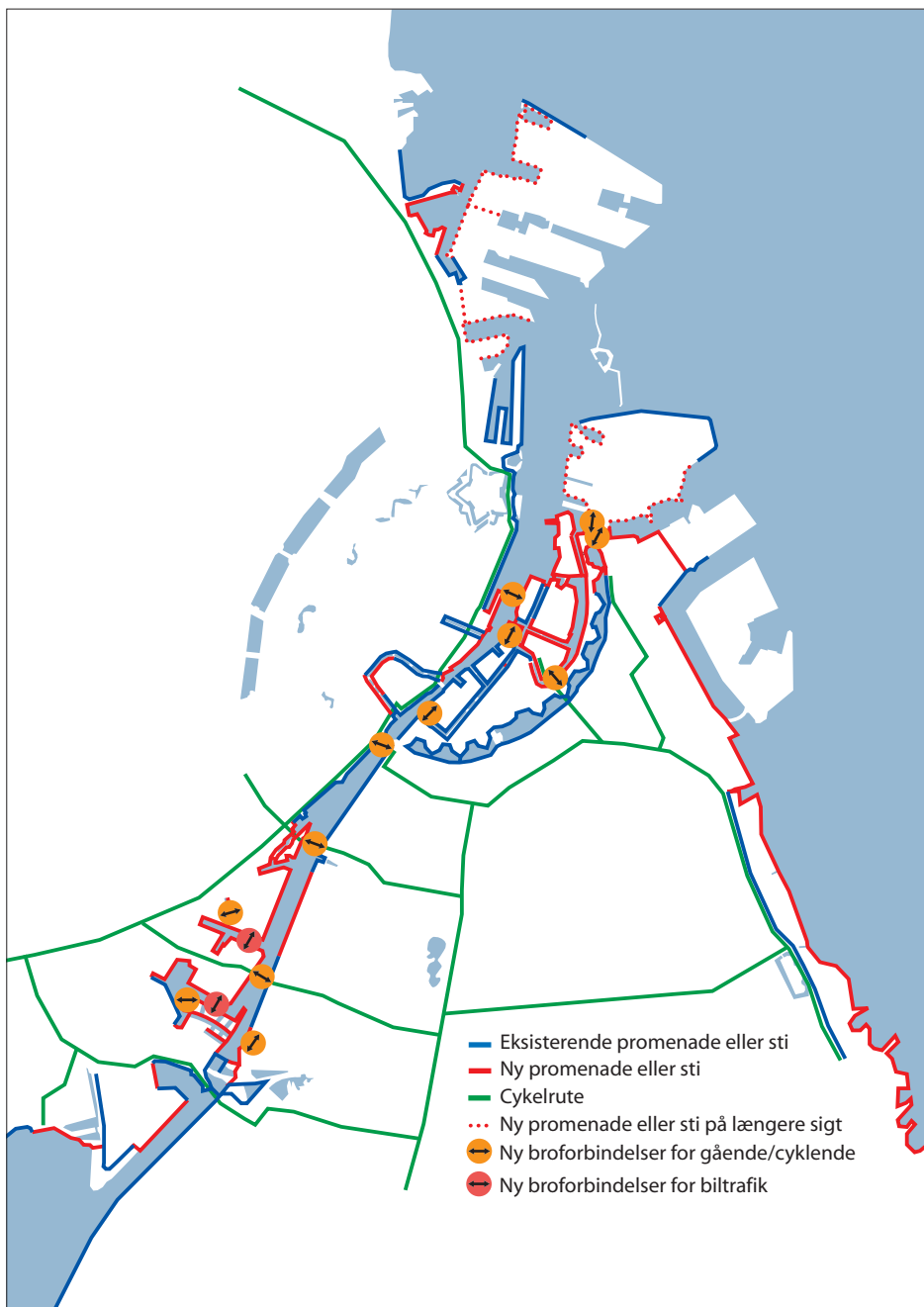
Færdsel for fritidssejlere

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

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



Søren Kirkegaards Plads, København



Cyklende og gående trafik langs vandet - promenader

Broer forbinder - og adskiller

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

De vigtigste forbindelser

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

Hvor er der især behov for forbindelser over havnen?

Mindre broer

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

Hvor er det vigtigst at skabe nye mindre broer?

Færger over vandet?

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

Hvordan kan sejlbare forbindelser nytte havnen sammen på tværs?



Millenium Bridge i London, Foster & Partners



- Ny bro for cyklister og gående
- Ny bro for bil trafik
- Eksisterende dæmning konverteret til bro
- Eksisterende bro
- Vandbus

Havnens broer

AKTIVITETER PÅ VAND

Vandets brugere

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

Plads til alle

Udgangspunktet er alles ret til at være her - også de uorganiserede brugere - men retten er ikke lige for alle. Der er regler for færdsel på vandet og nogle områder er udlejet eller forbeholdt bestemte aktiviteter. Faste brugere ønsker, at der vises hensyn over for det arbejde, de lægger i deres aktiviteter.

Der er behov for at vandet bruges, så aktiviteter, der passer dårligt sammen, finder sted på forskellige steder eller tidspunkter. Sikkerheden er vigtig, men det gælder om at få mest mulig glæde af vandet. Derfor er der brug for spilleregler, der udvikles i takt med behov og muligheder, og for at vise hensyn til og åbenhed for andres behov.

Støj må heller ikke blive en gene, der skaber et dårligt forhold mellem brugere og beboere ved vandet, men er der restriktioner et sted, må der findes muligheder andre steder.

Der kan dog være aktiviteter, der slet ikke egner sig til havnen med dens koncentration af mennesker på og ved vandet.

Er der behov for en deling af vandet i steder og tider for forskellig sejlads med videre?

Kan der åbnes nye veje for de mindste både, så konflikter undgås?

Skal der gøres noget for at udbrede kendskab til og forståelse for aktiviteter på vandet, f.eks. hos »tilflyttere« langs havnen?

Er der brug for nye regler for den rekreative adfærd i havnen?

Kan andre regler til gengæld undværes?

Nye sejlsportsaktiviteter på vandet

Vandet er rent, så miljøet sætter ikke grænser for fantasien. Det gør den

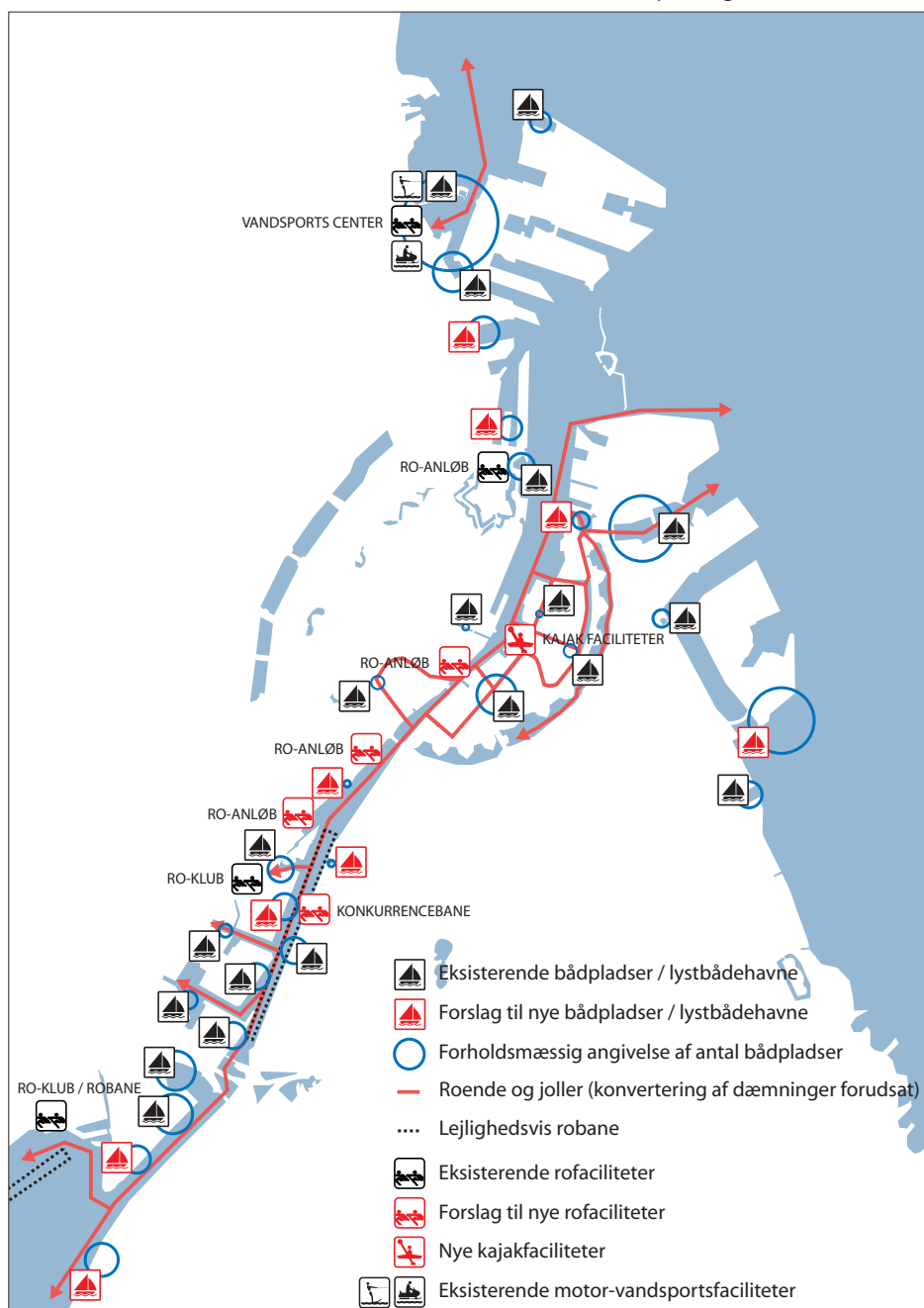
begrænsede plads, men aktiviteterne behøver måske ikke være så koncentreret som i dag. Og man kan udnytte muligheden for at holde kortvarige arrangementer, hvor en sejlsportsgren for

en kort tid får højeste prioritet.

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



Kaproning i Københavns Havn



Havnens vandsport