

**BRYGGEGRUPPERNES FORSLAG TIL
LOKALPLAN FOR ISLANDS BRYGGE**

Denne plan er Bryggegruppernes forslag til hvordan vi forestiller os, at Islands Brygge burde være. Den er et resultat af de ideer og erfaringer vi har opfanget gennem vort arbejde i de sidste 8 år. Den må ikke opfattes som noget endeligt vedtaget, hverken af os selv på Bryggen eller af myndighederne. Tvært imod må den for os på Bryggen betragtes som et første oplæg til og et grundlag for igangsætning af en folkelig planlægning af vort kvarters udvikling til det Islands Brygge bør være: Et dejligt sted at leve, et modstykke til den sædvanlige form for planlægning (eller manglende planlægning), som myndighederne præsterer, hvor hensynet ofte lægges på forretnings- og biltrafikale interesser.

En plan som denne, og den folkelige måde den bliver til på, vil uvægerligt møde modstand mange steder. Den vil først og fremmest støde på kapitalinteresser, og der vil være modvilje overfor den offentlige investering i de sociale, kulturelle og rekreative forbedringer, som planen indeholder. Vi må derfor indstille os på, at vi skal slås for dens gennemførelse - etape for etape - , planen indeholder nemlig intet som ikke er rimeligt at kræve gennemført. Bryggens befolkning har lige fra de første tilflyttere ydet samfundet så store værdier gennem arbejdskraft og skatter, at den rigeligt har fortjent at bo og trives godt.

Planen har fået Akadimirådets anerkendelse og vundet den Neuhäusenske præmie på 20.000 kr. Beløbet anvendes til denne udgivelse, som trykkes i 5.000 eksemplarer og uddeles gratis til Bryggens befolkning som et værktøj i kampen for at gøre BYEN TIL VORES.

Bryggegruppernes byplangruppe
Sommeren 1978



Havnfronten

Præsentation

Det, der her skal fremlægges, er ikke blot en dekoration af et tilfældigt underum, men en radikal udvikling af et helt kvarters underumsmiljø taget som et sammensat hele.

Kvarteret under behandling er Islands Brygge, som afgrænser sig naturligt af Københavns Havn, Christianshavns Vold og af den flydende naturgrænse over Amager Fælled.

At det netop er et sådant kvarter, der er taget op her, er bestemt af det forhold, at de, der har råd til at indrette sig i de bedste og rummeligste boliger som regel også har sikret sig attraktive udearealer, medens de, der sidder i de trange boliger oftest må tage til takke med mørke gårde, støjfulde og trafikerede gader, og larmende og usunde arbejdsmiljøer, selvom det måtte være denne befolkningsgruppe, der mest måtte trænge til rekreative underum.

Udover denne sociale uretfærdighed, der ligger i, at et samfund på denne måde nedværdiger nogle af sine indbyggere, skal det påvises, at det fra et samfundsmæssigt synspunkt er uforståeligt, at man lader sådanne muligheder for at restaurere sine ældre bymiljøer ligge udnyttet hen. Det skal vises, at hvis den nuværende tendens mod en opsplitning og blokering af denne bydels underumsmiljø får lov til at fortsætte uhindret, så bliver kvarterets hele sociale liv

slået i stykker og beboernes livs-, rum- og historieopfattelse sønderrevet til løsrevne brokker i en anonym hverdag. Hertil skal det påvises, at der i et kvarter som Islands Brygge overfor denne proces eksisterer en livskraftig tradition for at udnytte de spinkle underumsmuligheder, man har, til det yderste. Denne plan knytter derfor an til denne tradition.

Det skal endelig påpeges, at en sådan løsning er helt selvindlysende. Man kan, med god vilje og sund fornuft, ved at investere i et sådant kvarters underum, forvandle dette fra et mørkt overfyldt, fængselsagtigt stenbrokvarter til et attraktivt, grønt boligmiljø, hvis netop beboernes ønsker og kulturelle syn danner udgangspunktet for en sådan bevaringsplan.

Heri ligger også, at denne plan skal tilgodese de nuværende beboeres ønsker og krav, og ikke være en "moderniseringsplan", hvis mål det er, at lokke et mere betalingsdygtigt publikum til området.

Problemet

Et af de mest påtrængende problemer i 70'ernes Danmark er at de større byer overalt er i forfald, medens man foretager store samfundsmæssige investeringer i byernes udkantsområder og til dels også i de egentlige

og til dels også i de egentlige bykerner, så får de omkringliggende bydele med hovedparten af den ældre boligmasse lov til at ligge hen, som da disse kvarterer blev bebygget over en årrække omkring århundredskiftet. Denne plan tager sit udgangspunkt i det Københavnske kvarter Islands Brygge, men ideerne bag denne byforbedringsplan kan uden tøven anvendes i alle andre bydele af tilsvarende karakter.

Fælles for disse kvarterer gælder det, at boligerne er privatejede lejekarser, oprindeligt bygget da industrialiseringen af Danmark for alvor slog igennem, bygget af finansfolk til at huse de husmænd, som i denne tid blev jaget fra jorden for at blive sat i arbejde i de ekspanderende fabrikker. For at sikre den mest effektive udnyttelse af grundværdien byggede man tæt, hvilket betød snævre gårde og gader, og dette i forbindelse med de små lejligheder har bidraget til at give kvarteret dets mørke og kompakte præg. Da boligmassen siden da er forblevet på private hænder har den stort set fået lov til at forfalde.

Samtidig er de offentlige investeringer i disse kvarterer i store træk udeblevet, de nødvendige institutioner såsom skoler, børnehaver, biblioteker m.v. er generelt totalt nedslidte, og hvor man har bygget nye, har det mest været de halve løsnings politik.

Dette forfald har fundet sted i al ubemærkethed over det sidste halve århundrede, d.v.s. i den tid hvor netop disse kvarterer har været kerneområdet hvorfra den danske arbejderbevægelse har vokset sig stor til den i 20'erne kunne danne grundlaget for social-

demokratiets overtagelse af magten i kommune og folketing, hvilket imidlertid ikke har affødt megen omsorg for disse kvarterer fra offentlig side.

Tværtimod, da man i 60'erne atter vendte blikket mod nogle af disse bydele, var det for at iværksætte nogle hårdhændede saneringer, som har efterladt de sanerede bydele med store åbne sår, som kun har givet plads for et fortsat spekulationsbyggeri. Samtidig har man oplevet, at der har udviklet sig en enorm reaktion mod den tvangsforflyttelse, som befolkningen har været udsat for, både fra de udflyttede, som i de nye sociale boligbyer er blevet præsenteret for husleje-regninger af enorme dimensioner, som ikke opvejes af de sterile miljøer, disse steder byder på, samt fra de tilbageblevne i den ældre boligmasse, hvor der er opstået en beboerbevægelse, der har vendt sig mod denne saneringspolitik. Denne beboerbevægelse, har været en af de folkelige politiske vækkelser, man fra politikers side efterlyser, men som man ikke desto mindre i øvrighedens navn forfølger og modarbejder af al magt.

Derfor skal denne plan også ses i forlængelse af disse reaktioner. Det drejer sig i disse kvarterer ikke om hen over hovedet på beboerne, at bortsanere eller opmodernisere disse boliger, som beboerne i hovedsagen er tilfredse og som de selv forbedrer i den udstrækning de har lyst og penge til, men om at forbedre og udvikle de fællesfaciliteter og udearealer som er så presserende for denne befolknings velfærd.

Forudsætninger

Under den mørke, triste overflade, som et sådant kvarter umiddelbart frembyder, ligger nemlig en stor del af den danske arbejderklasses kulturhistorie og livsgrundlag aflejret, og selvom det hovedsageligt er de svage, der er blevet ladet tilbage i disse kvarterer under den velfærdsbølge, der lokkede en stor del af arbejderklassen ud i bundløs gæld til pantebrevs-markedet i tillid til parcelhus- og dybfryser-fremskridtstroen under 60'ernes "ger gode tider bedre" propaganda, er der dog især i et kvarter som Islands Brygge en stor del, der valgte at blive ved rødderne for at se tiden an med den skepsis, som et langt liv med brutte løfter giver.

Selvom der derimod er en del, der har måttet flytte fra kvarteret p.g.a. pladstrang i de små lejligheder,



Hvem byggede Bryggen?

Islandsborg under opførelse

har Bryggen dog bevaret en ret intim karakter, også fordi der er en stor del af befolkningen, der har haft deres fælles opvækst her, eller som har familie boende omkring hjørnet. Blandt andet på grund af de mange familie-bånd, men også på grund af de mange kontakter, man dagligt tvinges ind i, har Bryggen bevaret en stor grad af landsbymiljø, man snakker om og med hinanden, kender hinanden og hinandens historie. Disse kontakter foregår på trods af de elendige underumsforhold på gaden, i forretningerne og på værtshusene, og udmærker sig ved at være personlige, man deler hinandens liv. Netop fordi man er trængt dels som social gruppe, og dels længet sammen af den kompakte bebyggelse er disse kontakter så nødvendige.

På trods af dette har man svært ved at organisere sig som pressionsgruppe for at få sine krav gennemtrummet overfor husejerne og de offentlige myndigheder. Man har jo set selv de rimeligste krav blive tilsidesat gang på gang, så man mister jo til sidst modet. Nederlaget og forventningen om endnu engang at blive tilsidesat ligger i luften, men harmes kan man nu ligegodt alligevel...

Stillet overfor valget om at flytte til omegnen for at få lys og luft vil mange bryggeboere forsøge at blive boende længst muligt i disse små lejligheder. Men man kan jo blive tvunget, Bryggen er ingen idyl, børnene kræver mere plads og grønne arealer i stedet for den mørke gård, de bliver syge af forureningen, og så er lejligheden jo for lille, men man kommer nu nok til at savne Bryggen...

På Bryggen er udelivet en integreret omdel forsømt del af familiens livsmønster. Udover gårde og gader, som man jo ikke er herre over, og offentlige fritidsarealer, af hvilke man kun har

Fælleden, har man måske en kolonihave med et lille skur, som man går og snedkerer på. Men efterhånden er kolonihaver, denne enestående kulturtradition i den danske arbejderklasse, jo gået hen og blevet en mangelvare. De nedlægges nemlig hastigt fra myndighedernes side.

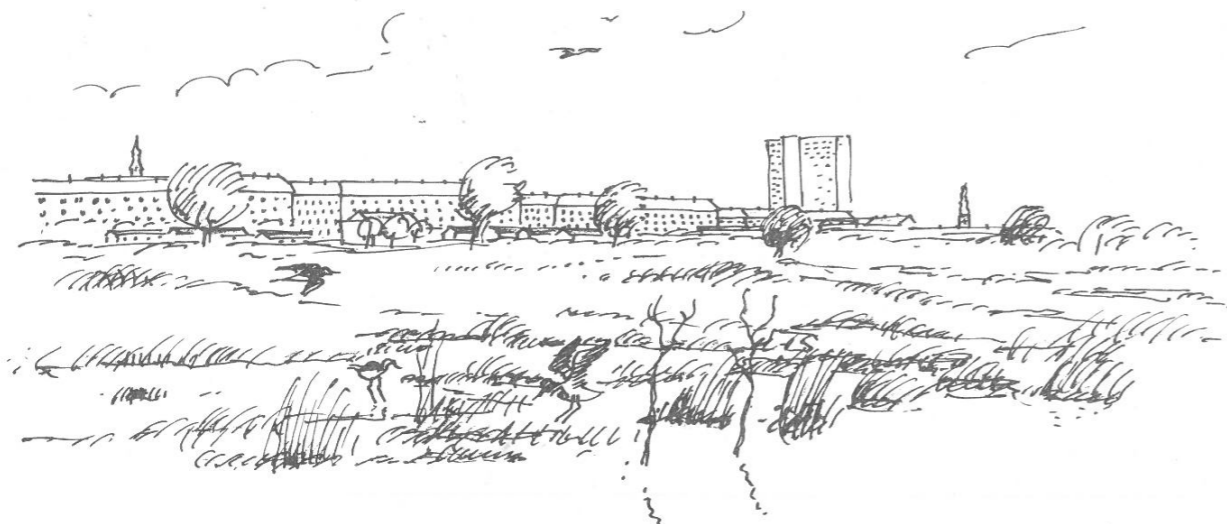
Eller man har en båd, ikke en plastic-armeret lystbåd, men en sammenflikket plimsoller, som man selv går og hamrer på i sin fritid, men som man kun kan få forankringsplads til i få overfyldte havne, fordi man nu kun bygger fornemme marinaer til overklassens flydende dollargrin.

Dette hobby- og fritidsliv støttes ikke fra statens og kommunens side, tværtimod jægter man det med bulldozere og motorveje. Ikke desto mindre lever denne kulturtradition videre, en folkekunst, der som al anden folkekunst sammenflikker og kombinerer det forhåndenværende til en aldrig færdig, stadigt voksende helhed.

Denne folkekunst er ikke som den museale udstillingskunst en arkæologi af døde, færdige produkter, men tager hver sommer arbejdstøjet på, vokser konstant med nye tilbygninger i en beboet, levende virkelighed.

Selvom disse folkelige kulturformer i den grad ringeagtes, trives de dog stadig i bedste velgående rundt omkring i kolonihaveområderne, i forskellige klondyke-agtige sammenhænge som f.eks. Sydhavnen, Nøkken og Ballonparken på Bryggen, og sidst har man set den udfolde sig på Christiania.

Derfor skal denne plan også ses som et forsøg på at slå bro mellem de nyere folkelige holdninger og kulturelle strømninger, der på visse punkter ligger bag foreteelser som beboerbevægelserne og Christiania, og så arbejderbevægelsens tidligere idegrundlag, som det udtrykte sig i arbejderoplysningsbevægelsen og i kolonihave-traditionen.



Vestamagers åbne natur strækker sig som en kile helt ind til Amager Boulevard. Den nære tilslutning til uberørt natur er af overordentlig stor værdi for København og bør bevares. På illustrationen ses Islands Brygges boligbebyggelse, som afsluttes brat ved Artillerivej. Langs fælledens afslutning ligger børneinstitutioner, rideskole, Ballonparken og kommuneskole.

Løsningen

Hensigten er her at fremstille en bevaringsplan, en byforbedringsplan for kvarteret Islands Brygge ved at opstille en række løsninger på befolkningens sociale og kulturelle problemer ud fra beboernes egne forudsætninger. Det skal vises her, at man ved tæksom og nænsom planlægning, med yderst rimelige investeringer, som langt fra står mål med de skatter og profitter man gennem tiderne har trukket ud af denne befolkning, kan åbne op for denne indeklemte boligmasse (udnyttelsesgrad: 2,0-befolkningsstæthed 40.000/ km.2) ved at give befolkningen de udearealer, de for længe siden burde have haft.

Man kan etablere en harmonisk bydel, hvor samspillet mellem industri og boligkvarter kan bringes til at fungere uden at industrien lægger forurening og trafik hen over hovedet på befolkningen. Man kan løse denne befolknings samværmæssige problemer ved at åbne op til de udmærkede rekreative arealer der ligger omkring boligkvarteret, men som i øjeblikket er blokeret af militær tilstedeværelse, af en buldrende trafik, eller af nedlagte industrier.

Det skal vises, hvordan man ved at lukke de centrale gader i bydelen for gennemkørende trafik, samtidigt med at man gennemfører nogle hårdt tiltrængte gårdsaneringer, kan etablere et roligt og menneskevenligt gademiljø. Det skal vises, hvordan man ved at lukke for gennemkørende trafik i randgaderne og kun lade dem være forde-

lingsgader for boligområdet, kan lette adgangen til en række nyåbnede og nuværende fritids- og institutionsarealer.

Mod nordøst til Ny Tøjhus-arealet, der bliver til Ny Tøjhus-parken, en folkepark, som kan samle beboerne her og udefra omkring en lang række sociale og kulturelle aktiviteter.

Mod nordvest til havnefronten, der fra at være udslukt industrihavn bliver en levende folkehaven, først og fremmest for kvarterets befolkning, men som også vil komme resten af København til gode.

Mod sydøst til Fælleden, børneinstitutionerne og havekolonierne således at hele dette område kan integreres bedre i bydelen. Overgangen til det rige naturliv på Fælleden formidles glimrende af dels børneinstitutionerne der udbygges, dels af havekolonierne.

På de flade dele af Fælleden anlægges nogle flere havekolonier under indtryk af den store efterspørgsel, der er for disse. Ligeledes bevares de helt specielle miljøer Nokken og Ballonparken, som de særprægede boformer disse er. Resten af Fælleden friholdes som naturpark.

Endelig rettes der op på det hul, der i øjeblikket findes i befolkningssammensætningen på Bryggen, ved at sammenlægge en vis procent af de to-værelses lejligheder og ved at nyopføre en række familieboliger i Nyboderstil på kanalområdet for de mere børnerige familier, som i øjeblikket ikke kan finde plads i den nuværende boligmasse med dens overvejende små lejligheder. Hensynet til de ældre, som må fraflytte deres lejligheder gør, at der her også reserveres nogle beskyttede boliger i den samme boligmasse.

Til sidst kan nævnes at samspillet mel-

lem industrien, administrationsbygningerne og boligkvarteret forbedres ved, at man leder den motoriserede trafik til erhvervsområdet udenom boligkvarteret, hvorved man opnår en væsentlig nedsættelse af røg- og støjgener, samt at man over en årrække flytter den tunge, forurenende industri som f.eks. Dansk Soyakagefabrik til fordel for forskellige småindustrier, der anses at være mere i overensstemmelse med kvarterets tarv.

Planens realisering

Det indgår som en forudsætning for planen, at den skal realiseres på en sådan måde, at den nuværende sociale sammensætning af beboere i kvarteret kan opretholdes. Det skal ses på baggrund af den sociale skævhed, der er skabt i de år, hvorunder Bryggen har udviklet sig, og som bl.a. består i stærk underforsyning af fritidsfaciliteter og institutioner. Det er en del af denne skævhed, som den fremlagte plan sigter imod at mindske. Og derfor er det af fundamental betydning, at den nuværende sociale sammensætning bevares.

I lyset heraf bliver det afgørende, hvorledes de miljøforbedringer, som er indeholdt i planen, skal finansieres.

Her er der 2 principielt forskellige muligheder. Den ene er, at forbedringerne finansieres af dem, der bruger området, og det er primært beboerne. Den anden mulighed består i en samfundsmæssig finansiering.

Den første mulighed harmonerer imidlertid ikke med forudsætningerne, idet den har som konsekvens, at der sker en social udskiftning af beboermassen på Bryggen i takt med at miljøet forbedres. Grunden hertil er, at mange af de nuværende beboere ikke har mulighed for at investere mere i deres boligmiljø, end de aktuelt gør. Derfor bliver det nødvendigt, at finansieringen foretages samfundsmæssigt. Det betyder, at det offentlige må iværksætte de bygge- og anlægsarbej-

der, der er en forudsætning for planens gennemførelse, og det betyder også, at den private boligmasse på Bryggen må opkøbes af det offentlige, inden planen gennemføres.

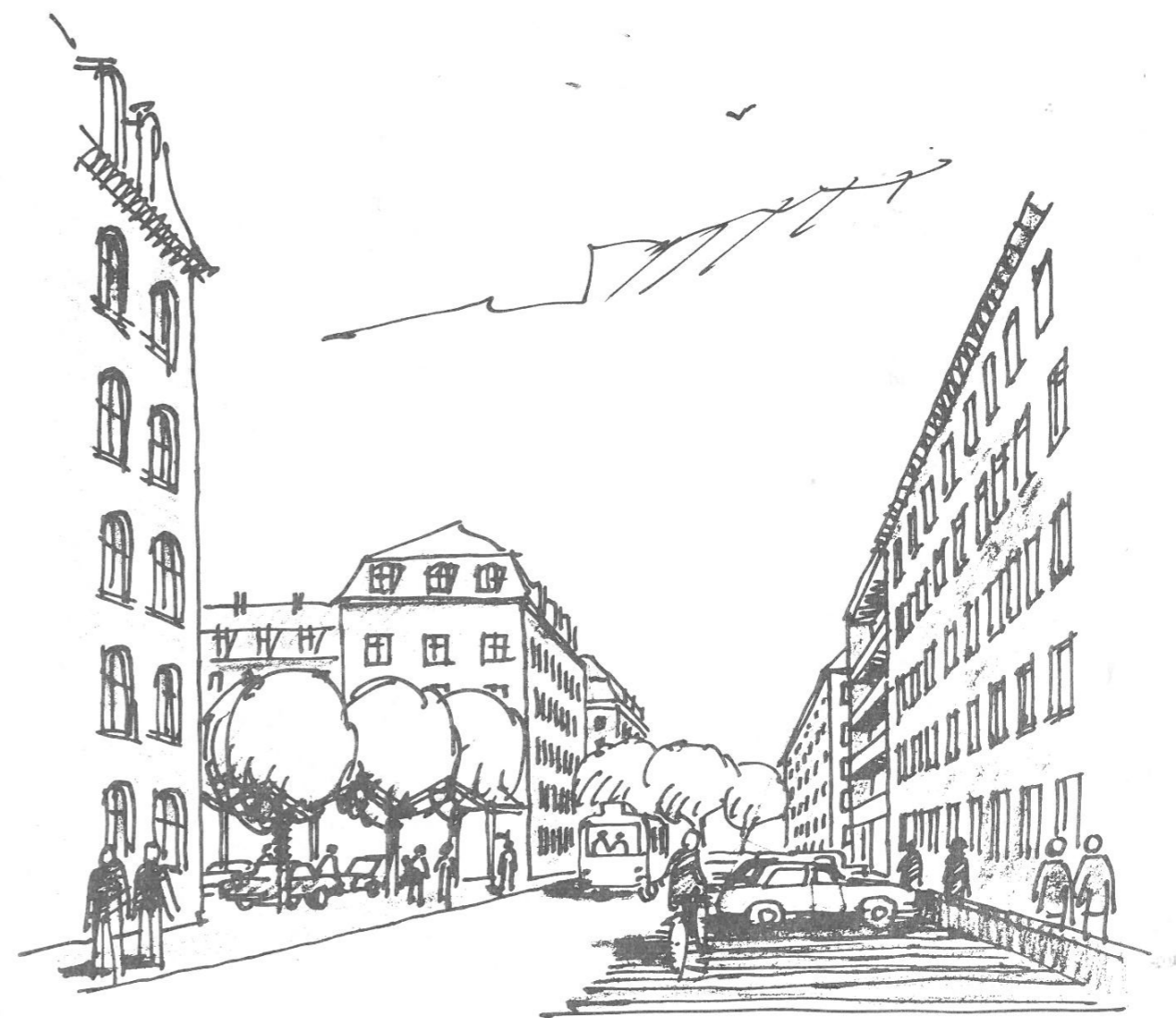
Det sidstnævnte skal ses på baggrund af de ejendomsprisstigninger, som vil blive en konsekvens af planens realisering, og som vil give sig udslag i forhøjede huslejer, hvis ikke prisstigningerne "neutraliseres".

Den eneste måde det kan ske på, er ved en overtagelse af boligmassen, som enten kan foregå ved, at stat eller kommune køber ejendommene direkte, eller ved, at det offentlige yder billige lån til beboerne således at overtagelsen kan ske på andelsbasis i beboernes regi (hvor det også skal sikres, at der ikke

sker fremtidige prisstigninger til gunst for de nuværende, men til ugunst for de fremtidige beboere.)

Hvorvidt den ene eller den anden løsning skal vælges ligger udenfor rammerne af denne plan, og er en af de ting, som må gøres til genstand for diskussioner imellem beboerne.

Hovedprincippet for finansieringen ligger imidlertid fast: med henblik på at fremme en social udligning er det nødvendigt at finansieringen foretages samfundsmæssigt, og for at de private økonomiske interesser ikke skal få udbytte af de samfundsmæssige investeringer, som foretages i området, er det nødvendigt at boligmassen og jordværdierne i øvrigt eksproprieres på den ene eller den anden måde.



Njalsgade ved nyt butikstorv med gennemgang til "Nytojhusparken".



Eksisterende boligmasse

Når relationerne mellem boliger og fællesfunktioner i kvarteret vil være i orden, vil lejlighedernes ringe størrelse få mindre betydning for befolkningens familie- og fritidslivsmønster. Ydermere, såfremt der sker en 15% sammenlægning af lejlighederne, vil der være en mere jævn fordeling af befolkningens sammensætning, og dermed også en anderledes brug af de fælles udearealer. Den primære forbedring af den gamle boligmasse sker dog først og fremmest ved den generelle omlægning af de store uderum. Tilbage bliver problemet omkring det nærliggende uderum, d.v.s. gårde og gader.

Gårdene er meget snævre, hvilket gør, at solen har svært ved at trænge helt ned i gården det meste af året. Dette betyder dog ikke, at en gårdsanering ikke kan rette en del op på gårdenes nuværende mørke og uhumske udseende. Husvæggene ud mod gården bør males op i lyse farver, hvorved lysmængden i gården vil øges betragteligt med reflekteret lys. Cykelskure, skraldespande og pissoirer fjernes og legearealer med sandkasser, gynger, rutchebane m.v. indrettes, således at forældrene kan sende de mindste børn herved og samtidig holde øje med dem fra køkkenet. Desuden opsættes beplantninger med bænke for at bryde gårdens asfalt. Gårdsaneringer alene giver dog ikke nærrekrative arealer nok, især ikke hvor gårdene som her er så forholdsvis snævre og mørke. Derfor er det nødvendigt at foretage en grundig restaurering af gadearealet.

Gadernes nuværende ensformige karakter som lange parkerings- og gennem-



En kørestgade. I gårdens midte et lidt hævet område i forbindelse med legerum, fællesrum og port til gaden. Gårdfacaderne males i lyse farver.

kørestgader dominerer ganske husenes ellers ret så afvekslende Jugend-arkitektur, som med karnapper, gesimser og altaner kan give gaden et roligt, indbydende præg, især om sommeren hvor facaden dækkes af vildvin. For at kalde disse kvaliteter frem, må gaderne blændes og gøres til lege- og opholdsgader, hvor parkering og bilkørsel må indordne sig under dette. Det sker ved, at der indføres vinkel-

ret parkering op med fortovet på nord-siden. Kørebanen skræner her nedad, således at bilerne ligger lavere end nu. Desuden bygges der en lav mur langs kantstenen. Herved undgås det at disse biler dominerer gadebilledet. Kantstenen på sydsiden fjernes så der fremstår et sammenhængende legerum, hvor bilerne nok kan køre, men under hensyntagen til de legende og gående. Udfor midten af kareen hæver gaden



En boliggade.

sig en smule op til et tværgående bælte som indrettes til et fast legeareal for mindre børn. Her skal bilisten op ad en lille rampe, og forbi en snæver passage og ned ad en anden lille rampe, nok til at nedsætte hastigheden til et minimum.

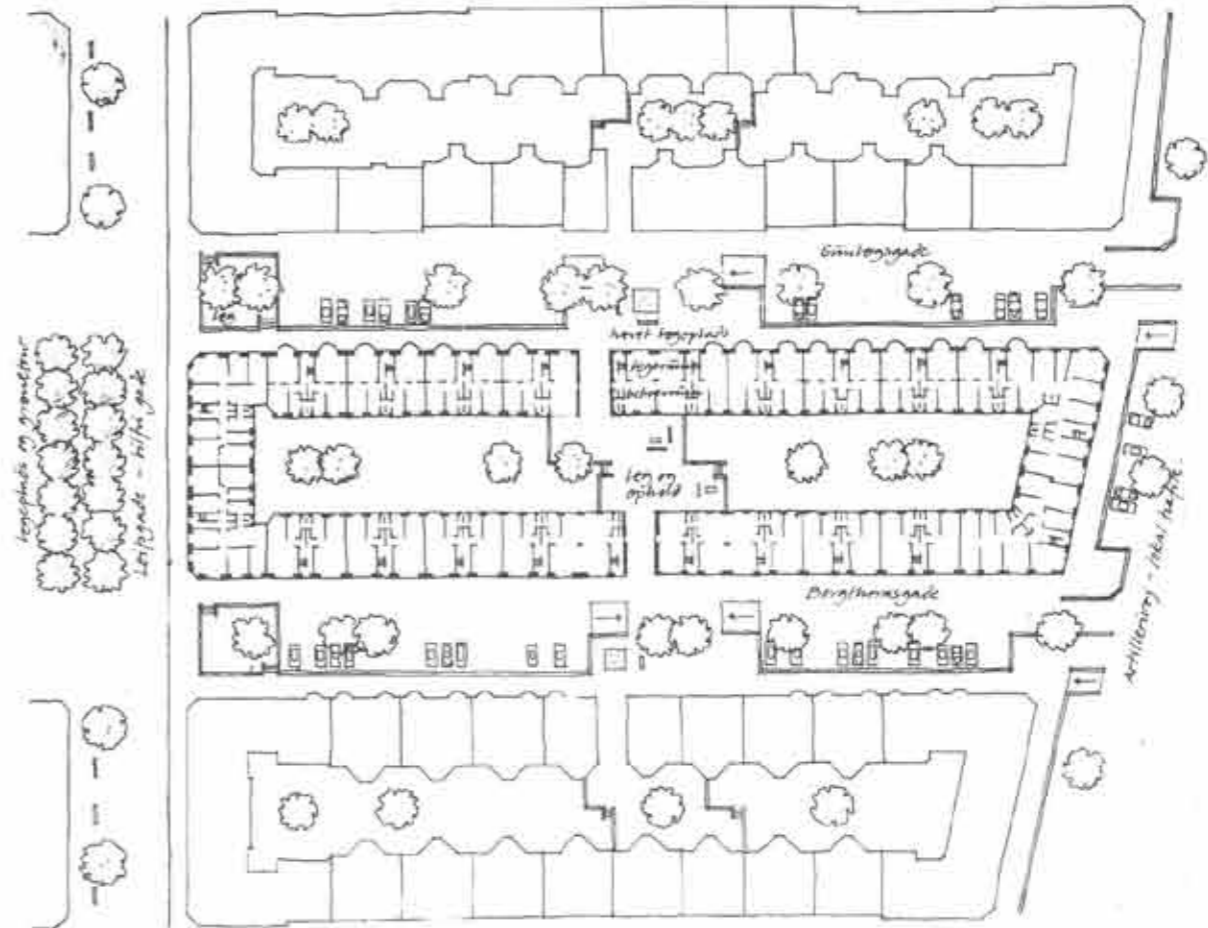
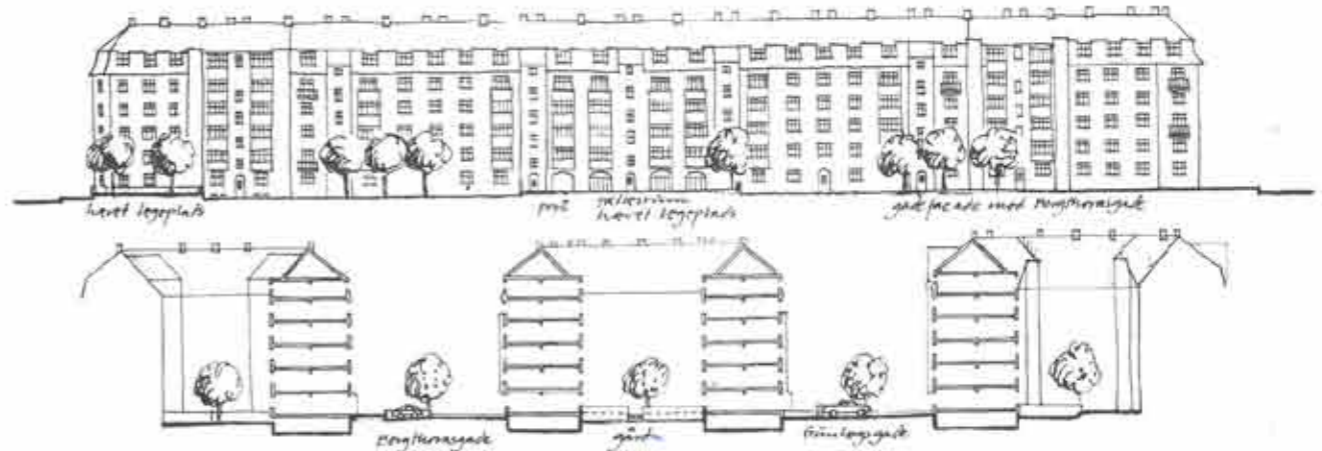
Dette legebælte fortsættes igennem kareerne ved at inddrage et par stueejligheder, etablere gennemgangsporte til

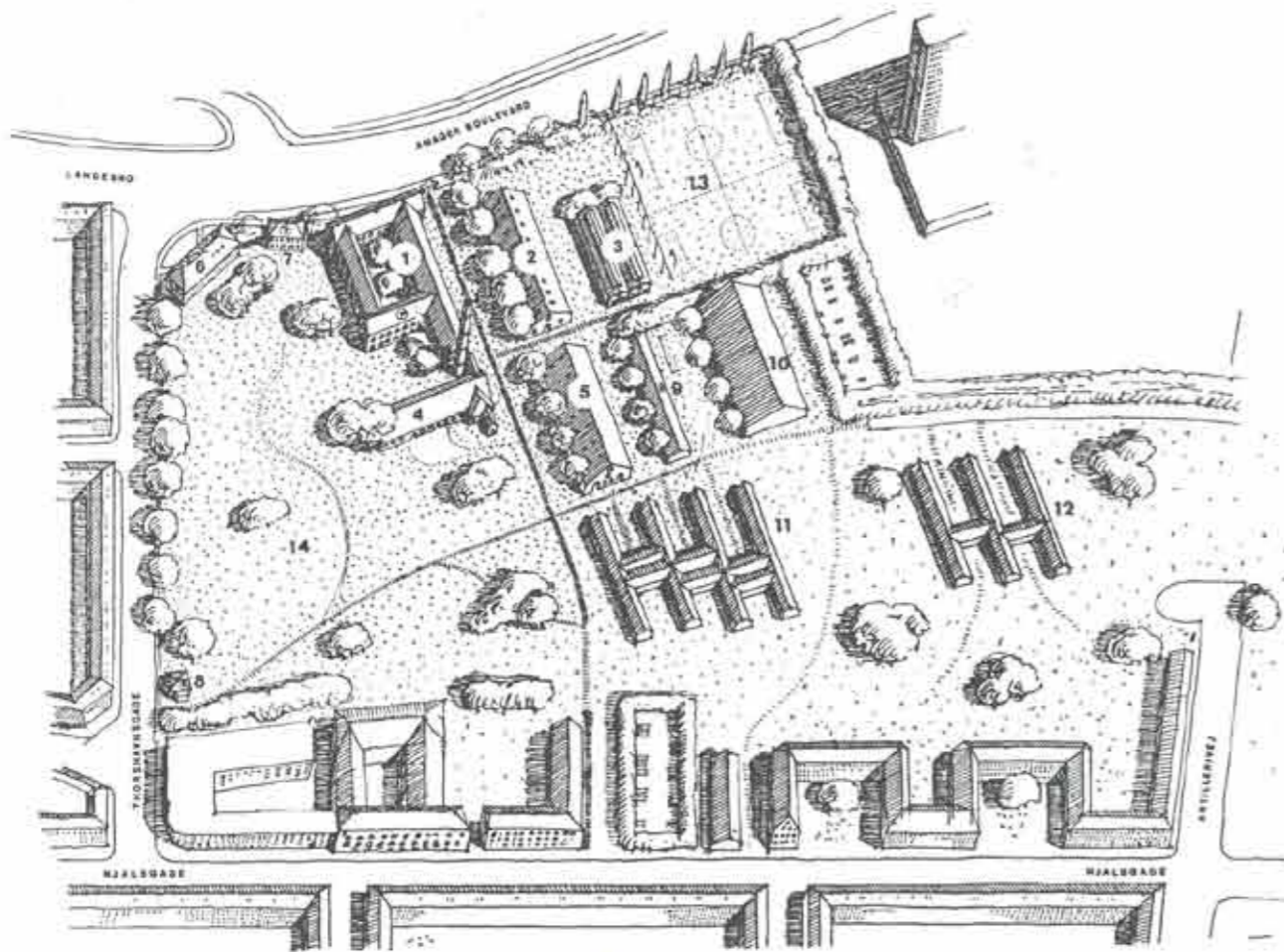
gårdene og i forbindelse hermed nogle indendørs vinterlegerum til børnene og nogle fællesrum for karens beboere.

Dette fællesareal gøres lyst og gennemsynligt ved nogle store glasvinduer. Således fremkommer der et stort lege- og gennemgangsareal, der forbinder gader og gårde og som forbinder kareerne indbyrdes og desuden fører ud til uderumsarealerne i Ny Tøjhus Parken og

det nyopførte kanalkvarter.

I den anden retning understreges gadernes linier af platantræer som plantes ved midterlegepladserne og mellem parkeringspladserne i gadens længderetning. På denne måde vil disse nye grønne opholdsgader lede umiddelbart over i de store uderum på Fælleden og ved havnen.





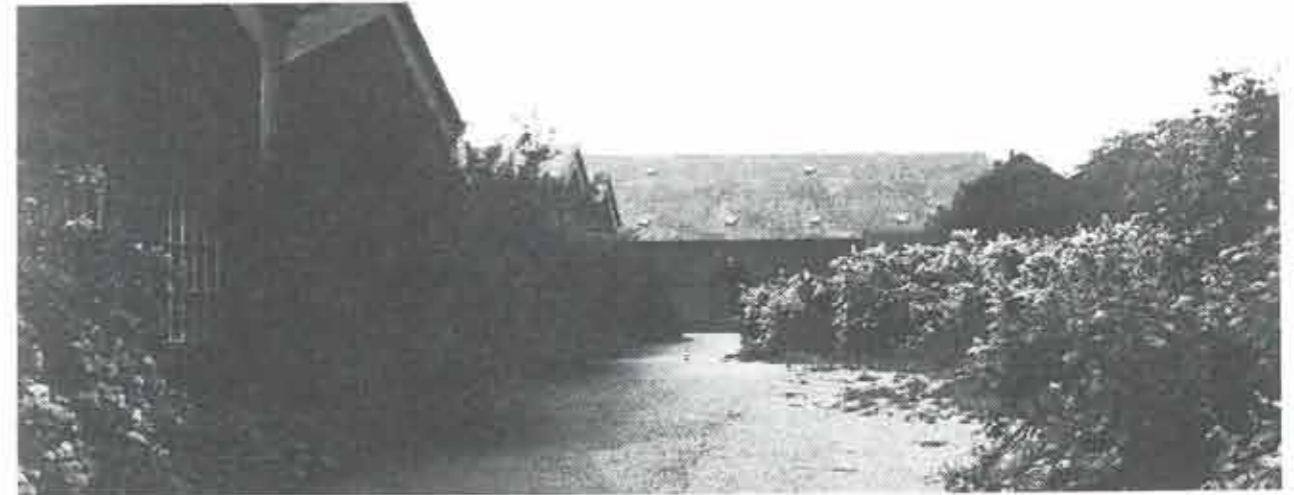
Signaturforklaring: 1) beboerhus, bibliotek, spisehus og dagcenter. - 2) biograf, teater, udstilling og koncert. - 3) boldspilhal-
ler. - 4) varmecentral og værksteder. - 5) sportshus. - 6) kontorer for københavnske foreninger, miljø- og forbrugergrupper. -
7) inspektorbolig og magasinrum. - 8) legehuse. - 9) ungdomshus skal opføres. - 10) boldspilhal skal opføres. - 11) plejehjem
skal opføres. - 12) børneinstitutioner skal opføres. - 13) boldbaner. - 14) åben park.

Nytojhusområdet

Dette er en del af Københavns gamle voldterrain. Andre dele af voldareal-
et er gennem tiderne blevet udlagt
til offentlige parker, så det må anses
for helt uacceptabelt, at dette areal
ikke for længe siden er blevet frilagt
til befolkningens afbenyttelse.
Det er meningen, at der her skabes
en folkepark noget i stil med Fæl-
ledparken, som er den eneste egent-
lige folkelige park i det ellers med
parker så underforsynede København.
De andre voldparker Tivoli, H. C. Ør-
stedsparken, Botanisk Have og Østre
Anlæg er præget af et noget andet
livssyn, som dårligt harmonerer med
livsmønsteret på Bryggen.
Da arealet endnu indeholder nogle

smukke gamle militærbygninger fra
århundredskiftet, falder det naturligt
ikke at nedrive disse, men at anvende
dem til aktivitetshuse af forskellig
slags, således at disse aktiviteter kom-
mer til at sætte deres præg på livet i
parken.
Her kan det fremhæves, at den 4-
længede bygning ud mod Amager
Boulevard vil kunne indeholde bebo-
erhus, bibliotek, spisehus og dagcen-
ter, så alle kan drage nytte af den kø-
ne atriumgård, bygningen rummer.
Huset på hjørnet af Thorshavnsgade og
Amager Boulevard vil kunne anvendes
som kontorhus for Københavnske for-
eninger, miljø-, forbruger- og andre
grupper. Bygningen på den modsatte
side af den 4-længede bygning lige-
ledes ud mod Amager Boulevard kan
udlægges til et hårdt tiltrængt kultur-
hus med biograf, teaterlokale, udstil-
lingslokale, udstillingsrum og musik-
sted. To store bygninger midt i areal-
et indrettes til diverse sportsaktivi-
ter, ligesom der op mod hotellet ud-

lægges boldbaner samt et specielt små-
børnsområde med soppebassin, sand-
kasse, gynger, klatrestativer m.m. og
spredte bænke, hvor den ældre gene-
ration kan sætte sig for at suge lidt af
børnenes energi til sig. Yderligere op-
føres der et børnehus samt i den syd-
lige ende et plejehjem til de gamle.
D.v.s. et varieret udbud af sociale og
fritidsmæssige aktiviteter, hvilket vil
sørge for et rigt liv i arealet, sikre en
blandet social sammensætning, samt
give denne park en helt særegen pro-
fil i det københavnske bybillede.
At Ny Tøjhusparken ikke kun bliver
en bortgemt, lokal park sikres lige-
ledes ved de gennemgangstier, der dels
forbinder den med resten af voldter-
rainnet på den anden side af Amager
Boulevard, dels forbinder den med
kvarterets restaurerede gadenet.
Til sidst skal det nævnes, at en rigelig
beplantning af buskads og træer
spredes over området for at skabe læ-
kroge og for at skærme for trafikstøj
fra Amager Boulevard.



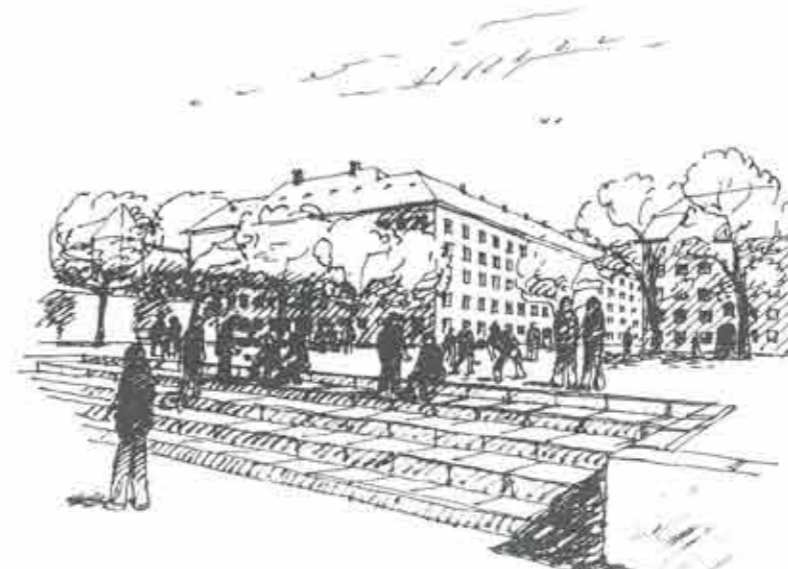
Fra Nytojhusområdet.



Havnefronten set fra motorbådshavnen mod Langebro. Ophalingsplads og anløbsbroer lægges ca. 1 m over vandspejl. Det normale kajniveau ligger ca. 2,5 m over vandspejl.

Havnefronten

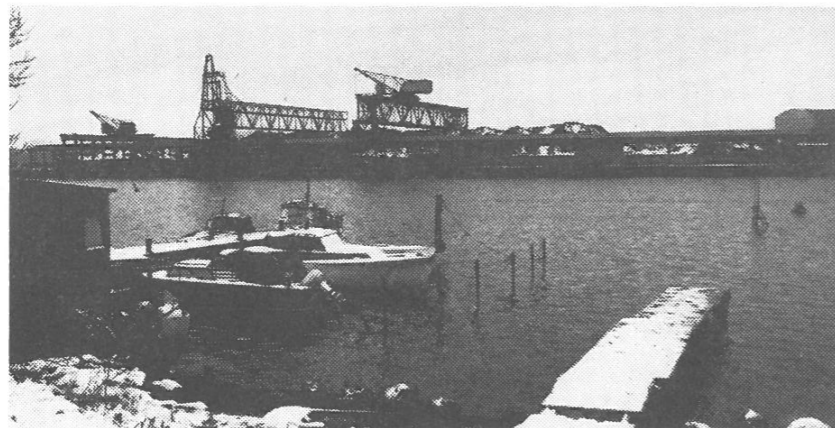
Havnefronten, eller bryggen, som jo
har givet kvarteret navn, var tidligere
en levende industriel havn, der kende-
tegnede området, anløbende skibe
læssedes og lastedes af den karakterist-
iske stribe af nejende kraner. Dette bil-
ede eksisterer stadig og kan stadig
sætte syd for en linie udfor Sturlas-
gade.
Nordfor er denne aktivitet så godt som
helt ophørt. Nogle gamle, rustne pram-
me ligger oplagt udfor kajen, et par
halvt demonterede kraner står tilbage
som bonfaldende skeletter med hænd-
er strakt anklagende mod himlen, be-
tonfundamenter ligger hen halvt i rui-
ner, væltede plankeværk, dynger af
brosten og murbrokker ligger spredt



Havnepladsen. Ingen hrydsomme biltrafik. Her afholdes kvarterfester og sommer-
cirkus.



Fra motorbådshavnen set mod industrihavnen.

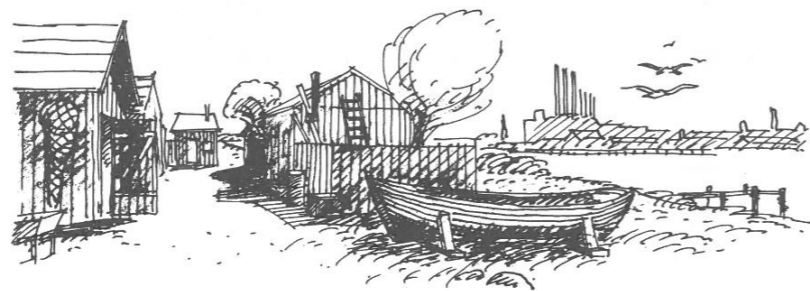


over arealet. Alt ialt er al aktivitet udslukket, og havnefronten ligner mest en industriel ruin.

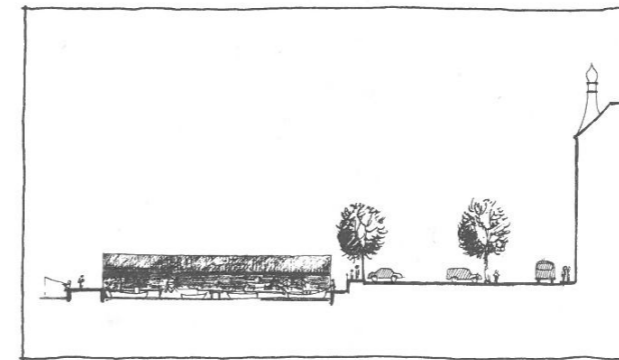
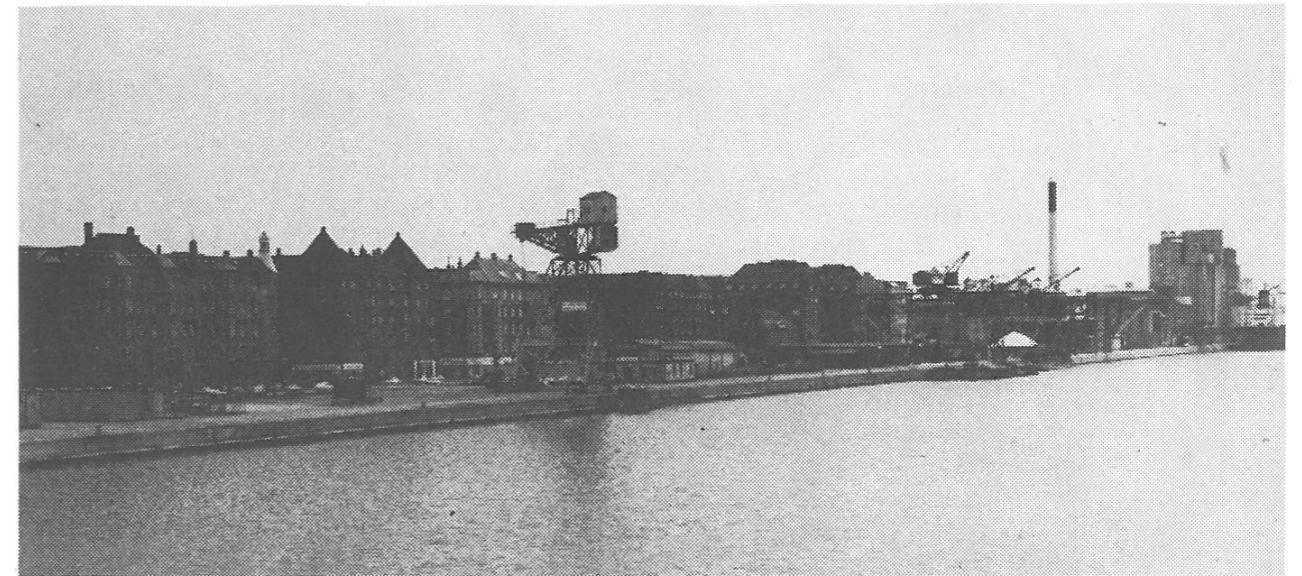
Det må være en helt selvindlysende tanke, at hele dette areal skal komme Bryggens befolkning til gode som havn, og derved igen fyldes med liv og aktivitet, hamren og banken fra de beboere der ved en af ophalingspladserne er i færd med at gøre deres båd klar til en sejltur på "floden".

De tunge, industrielle linier, som nu dominerer kajbilledet blødes op af rigelig træbeplantninger, selve kajlinien brydes her og der af skærmende indhak med bænke, trapper, båd bassin og af kanaludmundingen. Kajsiden vil være det ideelle sted for en aftenpromenade langs bådpladserne med tjærelugten i næseboerne.

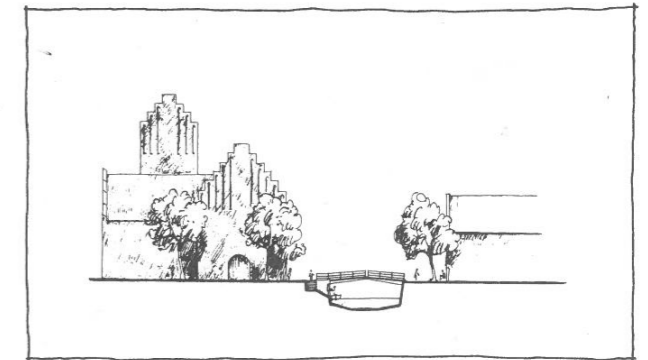
Oppe på det nuværende kajareal vil der blandt andet være en plads, hvor de omreisende tivoliens kulørte lamper spejler sig i vandet og lyden fra radio-bilerne hænger under trækroneerne. Der er desuden afsat nogle parkeringspladser på arealet til aflastning af gadenettet.



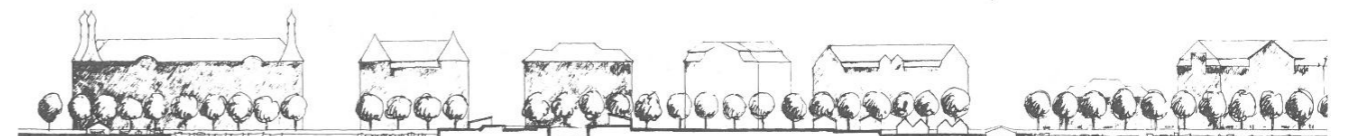
Efterhånden som havnen nedlægges udvikles området gradvist til rekreative formål af karakter som "Nokken".



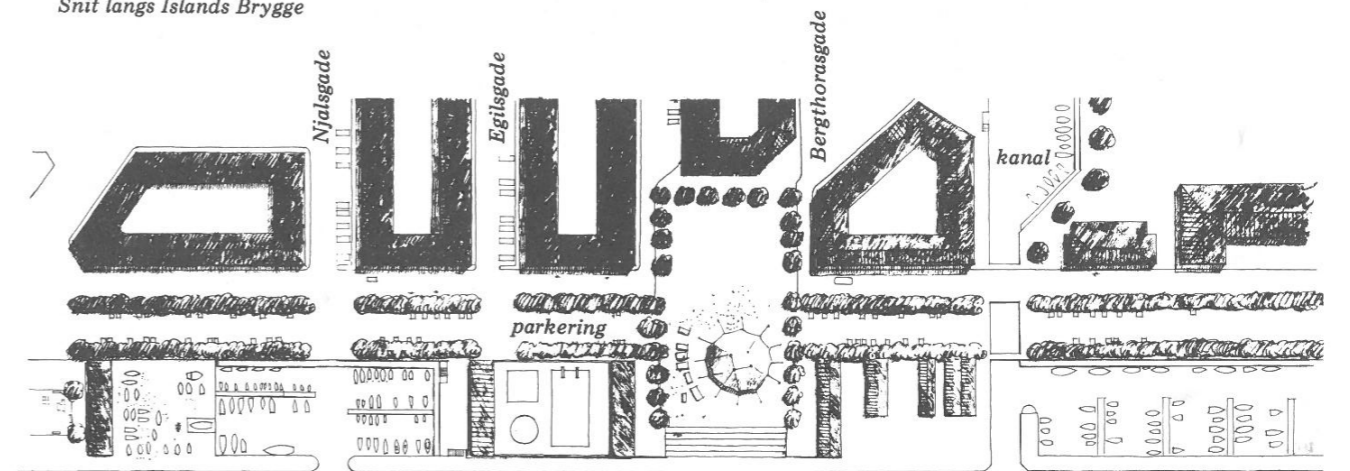
snit i havnearealet



snit i kirkepladsen, kanalen og de nye boliger



Snit langs Islands Brygge



bådeværksted ophaling motorbådshavn svømmebad havnepladsen ro- og kajakklub motorbådshavn
planudsnit af havnefronten



Arbejdspladser

Det skal tilstræbes, at der dannes en relativ balance imellem antallet af boliger og antallet af arbejdspladser. Herved vil bydelens karakter af funktionel enhed styrkes, ligesom det må påregnes, at pendlingen til og fra Bryggen vil antage et forholdvis begrænset omfang.

Arbejdspladserne vil være fordelt på industrielle virksomheder og serviceprægede virksomheder.

Industri

Industriområdet afgrænses fra boligområdet ved Sturlasgade, hvilket som også andetsteds nævnt løser problemerne med den tunge erhvervstrafik, der ledes udenom boligområdet. Nokken og Artillerivej markerer henholdsvis den sydlige og østlige afgrænsning af industriområdet. Der skal lægges vægt på, at industrivirksomhederne er af en karakter, der ikke medfører miljøgener i boligområdet og i de rekreative arealer langs havnen og på Fælleden.

Det betyder, at der må stilles skærpede krav til virksomhedernes rensningsforanstaltninger i forhold til, hvad der vil være tilfældet i områder, der ikke på en gang fungerer som industriområde, boligområde og rekreativt område. En konsekvens heraf kan f.eks. være, at en del af den virksomhed, der udøves af Dansk Sojakagefabrik i dag, fremtidigt ikke længere kan finde sted på Bryggen.

De skærpede miljøkrav vil sammen med havnens manglende evne til at indtage større skibe generelt lægge op til, at det bliver mindre og eventuelt mellemstore virksomheder, der vil søge lokalisering i området. Her vil Bryggens centrale beliggenhed i for-



Havnen

hold til det marked, der rummes i storbyen også være en faktor, som kan få mindre specialvirksomheder, herunder værksteder, til at lokalisere sig på Bryggen. Havneadgangen kan her vise sig som en stor fordel, specielt i forbindelse med transport af råstoffer til virksomhederne.

Service

Foruden den servicevirksomhed, der direkte betjener befolkningen på Bryggen, og som naturligvis skal bevares og udbygges i takt med udviklingen af behovet, er kvarteret på grund af den centrale beliggenhed også et attraktivt

område for visse dele af den offentlige administration.

Disse virksomheder er lokalisingsmæssigt sammenflettet med boligmassen i kvarteret.

For så vidt der opretholdes en rimelig balance imellem antallet af boliger og antallet af arbejdspladser, er det acceptabelt, at der sker en udbygning af denne form for erhvervsvirksomhed. Det må imidlertid undgås, at der udvikles en erhvervsstruktur, der ikke harmonerer med Bryggens befolkning, idet det ville betyde, at den sociale enhed i kvarteret gik tabt. Derfor skal det understreges, at udbygningen af større administrative enheder må foregå i et afdæmpet tempo.



Nyt boligområde

Det eksisterende boligområde fungerer idag ikke som en helhed. Lejlighederne er for små til at kunne tilfredsstille de forestillinger som især familier med flere børn har om bedre udfoldelsesmuligheder. Det har betydet, at der sker en hel del "tvungne" flytninger fra kvarteret - og herved får kvarteret "gennemtræk".

Dette er nedbrydende, fordi dets udprægede generationstilørsforhold splittes og nedbrydes. Kvarteret mister sine historiebærere. Og hermed mister beboerne en væsentlig del af deres værdifølelser og -fortolkninger af de oprindelige og stadig eksisterende uderum.

Dette har igen en katastrofal virkning på uderummene, de går i glemsel og opløsning enten på grund af manglende benyttelse eller fordi overordnede myndigheder griber disse "tomme" uderum og bruger dem i en hel anden "historiesammenhæng".

For at ophæve denne trussel mod hele kvarteret må et nyt boligområde etableres. Et boligområde opført for dem der idag føler sig tvunget til at forlade kvarteret, familie, venner og fællesskabet på grund af utilstrækkelig bolig.

For at bibeholde en overkommelig afstand til det gamle boligområde, må det nye boligområde ligge så tæt på dette at sammenhængen ikke forsvinder. Og dette perspektiv må også anlægges i selve byggestilen.

Det nye område må forsøges tilknyttet de forskellige andre uderum på flest mulige planer - synsmæssigt, afstandsmæssigt, funktionsmæssigt, følelsesmæssigt o.s.v.

Samtidigt skal til bybebyggelsen vælges et område, der ikke længere har betydelige værdier for kvarterets



Kanalgaden set fra Kigkurren mod havnen.



Kanalgaden set mod fælleden.



Snit i Kirkepladsen, kanalen og de nye boliger

beboere - eller kunne tænkes at få det fremover ved andre indgreb.

I de to trekantsområder mellem Brygge, Halfdangsgade, Leifsgade og Sturlasgade henligger idag et område, der efterhånden har mistet sin værdi for beboerne, fordi de oprindelige virksomheder er lukket og disse områder er hegnet ind - og samtidigt begynder offentlige mammutbygninger at skyde op.

Dette område er derfor velegnet til at opfylde de forskellige bestræbelser og krav til etablering af et andet uderum. Kirken og Medborgerhuset, der idag nærmest er sunket ind i dette splittede og opløste område vil få en ny sammenføjende funktion i kvarteret. (-De to offentlige mammutbygninger er ikke realistisk at tænke sig fjernet - men de vil da fremover stå som en påmindelse om en tid med en anderledes byplanlægning). Resten rives ned. På det nye boligområde tænkes opført en række 2^{1/2} etagers huse i en stil og et materiale, der skaber en harmonisk sammenhæng til det gamle boligområde og til industrifacaden langs Sturlasgade. Det skal rumme 3-4-5 værelses lejligheder og en del

beskyttede boliger - for kvarterets børnerige familier og for de svageste af de gamle.

I de halvtomme industribygninger i områdets udkant mod Artillerivej tænkes facaderne mod Artillerivej og Sturlasgade bevaret og bygningerne ombygges hovedsageligt til kollegieformål. (På denne måde knyttes der forbindelser til det nye Universitet ved Njalsgade).

Igenom det nye boligområde foreslås gravet en kanal også for på denne måde at trække den nye funktion, havneområdet får, med ind i boligområdet. Kanalen munder ud i et bassin ved Kigkurren, således at kanalen også bliver en del af udsynet fra handels- og opholdsgaden, Leifsgade og dermed knyttes forbindelse med de forskellige uderum på flere planer.

Børneinstitutionerne på Fælleden, der idag betjener det gamle boligområde vil blive udbygget - og da de ligger lige overfor det nye boligområde vil aktiviteterne og bevægelserne mellem Fælled, institutioner, det gamle og det nye boligkvarter samt havneområdet øges og spredes over hele kvarteret.



Kanalens afslutning ved Kigkurren.



Følleområdet

Ballonparken, Skydebanen og Amager Fælled

Arealerne øst for Artillerivejen er alt sammen tidligere militære områder. Forrest Ballonparken som den ældste bebyggelse på Islands Brygge. En stor samling træhuse fra slutningen af forrige århundrede. Denne tidligere militære forlægning, med dens gode og solide bygninger danner i dag rammen om en god, alternativ livsform, et sted hvor mennesker trives og lever helt på deres betingelser. Ballonparken, der må betragtes absolut bevaringsværdigt, danner, med sine mange gamle træer en "blød" overgang fra de store beboelsejendomme på Artillerivejens vestside til det tidligere skydebaneterræn og Amager Fælled. Det tidligere skydebaneterræn ved Artillerivejen, samt Amager Fælled vest for Ole Cavlings Sti, bør bevares som rekreativt område for beboerne på Islands Brygge, der på grund af den tætte bebyggelse, med de smalle gader og gårde, er underforsynet med store sammenhængende friarealer. Især den nordlige del af skydebanen er, for en storby, noget helt enestående. Mindre end 2000 meter fra byens centrum finder man et stykke natur, der helt klarer sig på sine egne betingelser, en tæt bevoksning af buske og træer, som er hjemsted for mange arter af vore sangfugle, tilholdssted for fasaner, agerhøns, harer og mange andre mindre dyr, ligeledes kan man her iagttage et rigt insektliv. Både skydebanen og Amager Fælled med sine gamle volde og afvandingskanaler, har en enestående flora, alt sammen et kærkomment supplement til skolernes naturhistorieundervisning, et yndet udflugtsmål for børn og voksne. Den tidligere Ballonhangar, der i dag er indrettet som rideskole, giver ved sin nærvær Bryggenes ungdom kærkomne muligheder for omgang med større dyr, og her er fælleden et ideelt mål for ridetur. Skydebaneterrænets syd-vestlige hjørne afgrænses mod Bryggenes store industriområde af kolonihaver og en blanding af småindustrier og klunserlejligheder, en facet i kvarterets miljø som bør bevares.

Nytte- og kolonihaver

De eksisterende nytte- og kolonihaver danner ved deres beliggenhed en ideel overgang fra bebyggelse til naturområde. Den østlige del af Amager Fælled, bag Universitetet, mellem Amagerfælledvej og Ole Cavlings Sti, bør derfor, når Universitetsbyggeriet er afsluttet, afrettes og udlægges til

nyttehaver og hermed dække det store behov for den slags haver, der er hos byens befolkning. De eksisterende idrætsanlæg bør bevares.

Børneinstitutioner

Langt den overvejende del af de eksisterende institutioner ligger på østsiden af Artillerivej ud mod Fælleden. Med stansningen af den gennemkørende trafik på Artillerivej er der åbnet for en betryggende adgang til disse institutioner.

Området er i kraft af sin beliggenhed ud mod Fælleden yderst velegnet som lege- og opdagelsesområde for børn, ligesom den nære beliggenhed ved boligområdet knytter Fælleden og boligene sammen på et andet plan.

Planen forudsætter endvidere udbygning af institutioner på området.

Kvarteret er stadig underforsynet med børneinstitutioner. For få vuggestuer, børnehaver og fritidshjem - samt en skole der kun går til og med 3.klasse. Sociale institutioner for andre aldersklasser indskrænker sig til et par pensionistklubber.

Bryggen har altid manglet en fuldudbygget folkeskole. I planen nedlægges den eksisterende politiskole, der ligger lige op til Bryggenes småbørns-skole.

Bygningerne anvendes til folkeskole og småbørnsskolen integreres i den.

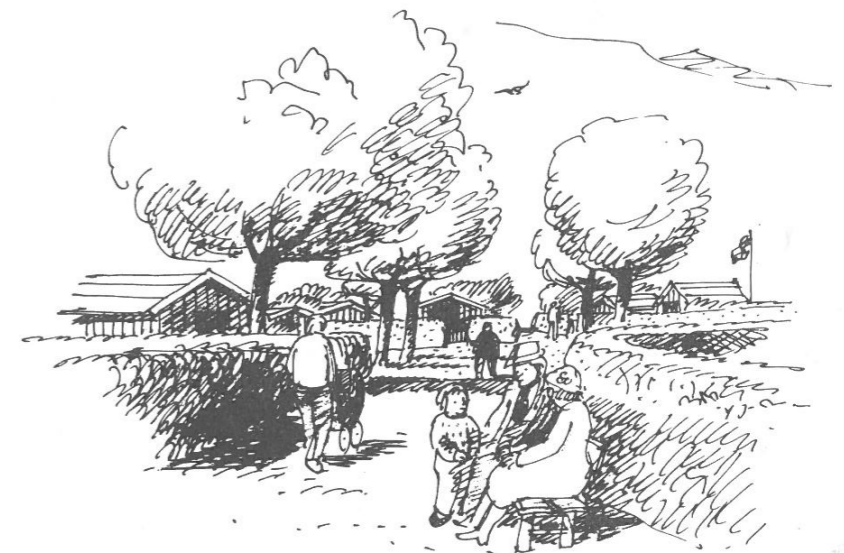
Det forventes videre, at den yderligere integration af Fælled, institutioner og boliger, som nedsættelsen af ned-sættelsen af trafikken på Artillerivej giver, kombineret med en yderligere udbygning af institutionerne, vil kunne bane vej for et stærkere engagement fra disse institutioners side i det sociale



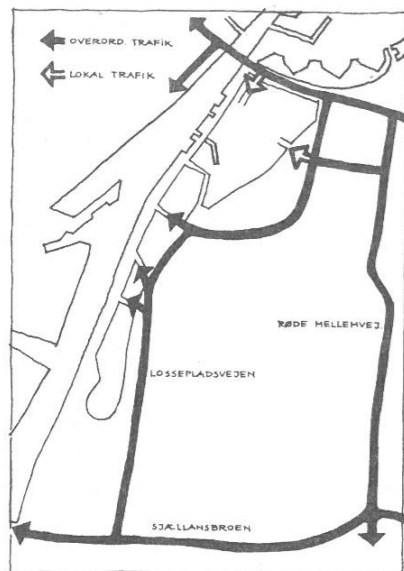
Artillerivej ændres fra at være gennemkørselsvej fra Amager Boulevard til Sjællandsbroen til at være en blandet lokalgade så kvarteret ikke er adskilt fra fælleden, skole og børneinstitutioner.

og kulturelle liv på Bryggen. Eksempelvis kan det anføres at den folkeoplysningsvirksomhed, som nu glimrer ved sit fravær, kan oprettes ved flere aftenskoletilbud, ligesom man må for-

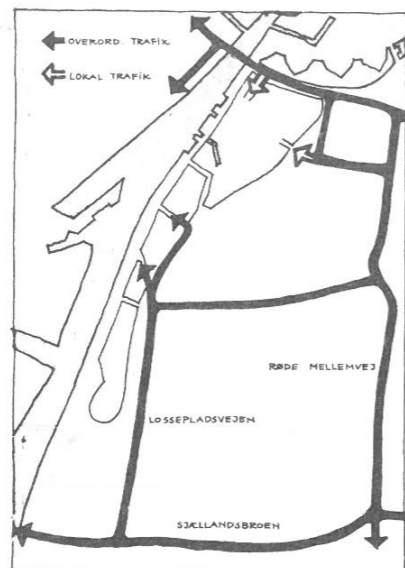
vente kurser i dagtimerne for arbejdsløse, pensionister og andre hjemmeglående, afholdt på den udvidede skole. Desuden kan diverse hobbyaktiviteter intensiveres.



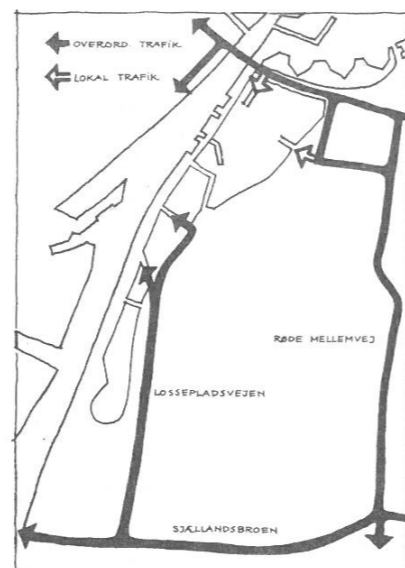
På fælleden anlægges kolonihaver



Fordele: Gode forbindelser til og fra industriområdet.
Ulemper: Uheldig opdeling af fælleden.



Fordele: Gode forbindelser til og fra industriområdet.
Ulemper: Fælleden opdelt



Fordele: Fælleden ubrudt.
Ulemper: Trafik til industriområdet kun fra Sjællandsbroen.

Trafik

Den overordnede trafikplanlægning

Den overordnede trafikplanlægning. Denne plan har ikke til hensigt at beskrive en total trafikløsning detaljeret, men her skal angives nogle retningsgivende muligheder, der harmonerer med de ideer, der ligger til grund for planen som helhed. Denne foreløbige skitse er baseret på ønsket om man fremtidigt sætter i stigende grad på en stærk udbygning af den kollektive trafik. Det overordnede vejnetts udbygning bør derfor prioriteres under udbygning af den kollektive trafik.

Den individuelle trafik og erhvervstrafikken

Kvarterets oprindelse og beliggenhed har været afgørende for at Artillerivej og Islands Brygge er kvarterets nuværende hovedveje. Artillerivej fulgte oprindelig strandlinjen og efter opfyldning og anlægningen af havnekajen blev Islands Brygge en livlig trafikerede kajgade. Især i mellemkrigsårene lå der kuldepoter på kajterrænet fra Langebro ned til Sojakagefabrikken. Trafikken til og fra kajområdet og videre ud i byen gik over Langebro og ad Amagerbrogade. Både Artillerivej og Islands Brygge ender blindt foran Nokken. Den livlige havneaktivitet på kajen foran boligbebyggelsen er i de mellemliggende år helt ophørt, mens virksomhederne på og ved kajen fra Sturlasgade og ned til Nokken har væ-

ret præget af en voksende tung trafik - tankvogne, betonkanoner, last- og blokvogne. En gammel grusvej over Fælleden (anlagt i forbindelse med den tidligere losseplads) er i de seneste år blevet asfalteret og åbner nu for en forbindelse fra bunden af Artillerivej til Sjællandsbroen. Denne vej er i dag en vigtig trafikvej til den tunge trafik til Bryggens industriområde vest for Sturlasgade. Artillerivej, der er ganske uoverskuelig på grund af sine oprindelige "strandbugtninger" har imidlertid også fået en halvofficiel status som gennemfartsvej til Sjællandsbroen - og der køres med store hastigheder for at nå dette mål. På Fælledsiden af Artillerivej, ligger de fleste af Bryggens få børneinstitutioner: skolen, vuggestuen, børnehaver, fritidshjem, rideskole, og desuden koloni- og nyttehaver. Disse institutioner er, som det fremgår, afskåret fra en trafikikker gangforbindelse med den øvrige del af Bryggen. Derudover udgør den store trafikbelastning gennem Bryggen ad Njalsgade et problem. Belastningen er øget betydeligt, siden Njalsgades forlængelse til Amager Fælledvej skabte en genvej for den trafik, der føres fra City til resten af Amager.

Denne overordnede trafikplanløshed har allerede skabt mange trafikale problemer og farer i kvarteret - og disse vil øges hvis udviklingen får lov at fortsætte.

Endnu en uheldig konsekvens af at føre gennemkørselsveje på kryds og tværs i kvarteret er, at dets helhed spli-

ttes og opløses. Hermed mister beboerne opfattelsen af at leve i et kvarter med historie, traditioner, rettigheder og selvfølelse. Bliver denne form for trafikløsning ikke bremset vil den enkelte beboers livsrum opfattelse blive begrænset til et 2-værlessperspektiv, der er lige så rodløst og anonymt, som det planlægges hvorsomhelst i byernes midlertidige udkanter. Og mulighederne for manipulation og afpersonisering vokser yderligere, jo mere ude- rummene indskrænkes.

Udgangspunktet til forbedring af kvarteret og genoprettelse af kvarterfølelsen er, at der sættes en radikal stopper for en videreudvikling af den splitelse, som den nuværende "trafikløsning" truer med. Midlet hertil er, at blænde alle direkte veje gennem kvarteret, hvad enten de fortrinsvis benyttes af en gennemkørende trafik eller af den lokale private trafik og samtidig komme overalt i kvarteret med motor-køretøjer (dog ikke Leifsgade der er udelukkende forbeholdt til gågade), bortset fra den tunge trafik. Der tilstræbes en slags labyrintløsning på den interne lokale trafik, hvorved ønsket om at kunne køre til og fra boligen tilgodeses, forretningskørsel og parkering skal også tilgodeses, samtidigt med at ønsket om et mindre trafikdomineret gadebillede prioriteres højt.

Det største problem i denne løsning er tilkørslen til kvarterets industriområde, idet Islands Brygge aflukkes ved Snorresgade (dog med buspassage).

Løsningen må anses for acceptabel, idet personkørsel hen til arbejdsstedet stadig er sikret. Den tunge erhvervstrafik (overvejende fra Sojakagefabrikken og betonfabrikken) finder i stadig højere grad sted mod Sjællandsbroen. Det anses for rimeligt at den forholdsvis lille transport mod Nord- og Østamager må henvises til at køre sydover.

Spærringen af Artillerivej tæt ved Drechelsgade og spærringen midt i Njalsgade vil som planlagt standse den gennemkørende trafik i kvarteret.

Spærringerne i det interne gadenet i det gamle boligkvarter er planlagt ud fra ønsket om at udnytte gaderummet til andet og mere end til- og frakørselsramper for de små lejligheder. De brede gader rummer muligheder for både træer, legepladser, opholdspladser, parkeringspladser.

Spærringerne er centreret omkring Leifsgade, der herved kan udvikle sig til en livlig handels- og opholdsgade. Af denne grund er den holdt fri for motor-køretøjer, og yderligere åbnes gadebilledet mod den nye kanal og det nye boligkvarter ved Kigkurren.

Det er klart at denne labyrintløsning vil tilskynde beboerne til i højere grad at spadserere i kvarteret, vælge stikvejene gennem gårdene og/eller snørkle bilerne gennem gaderne. Det vil derfor være naturligt, at der åbnes muligheder for at de forskellige gaderum kan udvikle sig forskelligt - alt efter genboernes infald og overenskomst.

Parkering

Antallet af privatbiler og parkeringsforholdene på Bryggen er nogenlunde i balance i dag. Det er muligt ved parkering langs kantstene i begge sider af gaderne at udfylde parkeringsbehovet. En del parkeringspladser ved offentlige institutioner og private virksomheder står i øjeblikket tomme efter arbejdstid - og benyttes ikke af beboerne, både fordi de fleste er forbeholdt institutionerne og virksomhederne hele døgnet og fordi bilejere helst vil parkere deres bil indenfor synsvidde. Idet det fremtidige parkeringsbehov ansås til max. 2500 pladser - d.v.s. ca. 300 pladser pr. 1000 beboere, vil de ca. 2000 pladser kunne tilvejebringes i det interne gadenet. Ved omlægningen af gaderummet foreslås bilerne parkeret vinkelret mod de nordvendte husfacader i det gamle boligområde mod nord hvor der sjældent når solskin ned. Parkeringsområderne skræner let nedad for at åbne mere for udsigten over gaden fra stuelejlighederne. Ved denne parkeringsform opnås omtrent samme antal pladser, som der i øjeblikket forefindes ved parkering langs kantstene i begge sider af gaden.

Herudover skal der skaffes plads til ca. 500-700 biler. Her tænkes anlagt 4-5 nye parkeringspladser, hvoraf de 3



Artillerivej 1915.

Ved at lede uvedkommende trafik udenom kvarteret vil gaderne igen kunne få en fredelig karakter.

placeres så tæt ved de nye boliger og industrikvarteret, at de vil kunne udnyttes hele døgnet som henholdsvis arbejdstidsparkering og aftenparkering. En parkeringsplads vil blive anlagt i forbindelse med Ny Tøjhusparken ved udmundingen i Njalsgade, og yderligere en i forbindelse med bådeshaven ved havnefronten.

Parkeringspladserne ved offentlige institutioner og virksomheder i boligkvarteret anvendes efter arbejdstidsophør til parkering for beboernes biler.

Det er ønskeligt, at parkering kan fore-

gå så tæt på bilejernes bolig som praktisk muligt, og parkeringen bør derfor overvejende foregå i det interne gadenet.

Jernbane

De eksisterende godsbanespor på Islands Brygge forventes nedlagt over en årrække.

Hvad angår godsbanetrafikken fra Sojakagefabrikken har den gennem mange år skabt store sikkerhedsmæssige problemer for København, idet det overvejende er produkter fra klorkalkali-



Leifsgade - bilfri gade.

anlægget der transporteres via godsbanen. Da denne produktion af klor alle andre steder i verden af sikkerhedsmæssige grunde er placeret langt fra bolig- og byområde er det i sig selv uacceptabelt at denne produktion og transport fortsætter. Iøvrigt må bane- og trafikken i fremtiden indgå i løsningen af den kollektive trafikplanlægning for hele København.

Den kollektive trafik

Den overordnede kollektive trafik behandles ikke i dette forslag. Det skal dog bemærkes, at dens udbygning og fremtidige høje placering i samfundets trafikforhold vil vise sig at være en uomgængelig forudsætning for en harmonisk og menneskevenlig udvikling.

Den lokale kollektive trafikbetjening

I dag betjenes Bryggen overvejende af buslinie 40 som har endestation ved Artillerivej. Desuden kører linie 34 og 35 ca. hver halve time gennem Njalsgade til endestation på Rådhuspladsen. Tilknytning til flere buslinier finder sted på Langebro. Linie 40 har en ret hurtig og direkte forbindelse til Hovedbanegården og S-tognet.

Den har således stor betydning for transporten af arbejdere til og fra Bryggens industriområde og kontorer i morgen- og eftermiddagstimerne.

Linie 40 har stor anvendelse som lokal bus, idet mange befordres indenfor lokale stoppesteder. Det er især de ældre på Bryggen, og da knapt 25% af beboerne er over 67 år, er denne transport yderst vigtig. I forbindelse med spærringerne i gadenettet kan det forventes, at behovet for en udvidet lokal kollektiv trafik vil øges væsentligt. Det er derfor formålstjuntligt at udvide den lokale bustrafik med en mindre (f.eks. el-drevet) bus, der kører med større hyppighed og dækker et større område af boligkvarteret.

Denne bus skal have lettere ind- og udstigningsforhold, og den skal kunne standses hvor som helst uden for de sædvanlige stoppesteder.

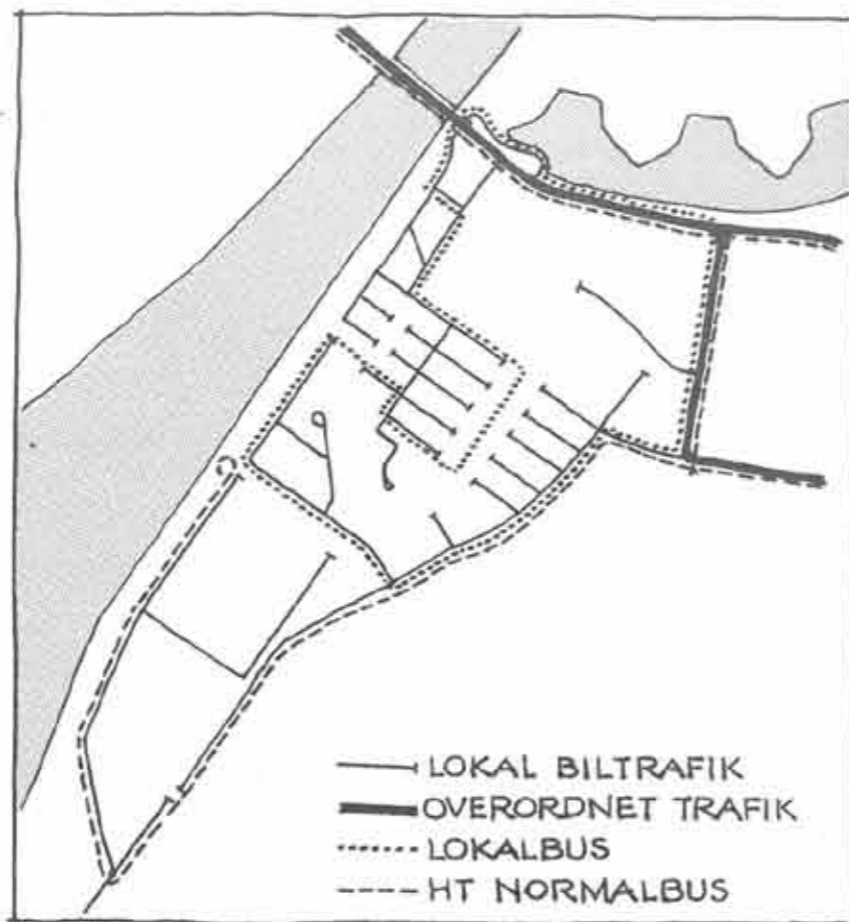
Samtidig er det hensigten, at linie 40 får endestation på pladsen foran Langebro med Langebrogade.

Linie 34 og 35 er tænkt omlagt, så de kører over strækningen Amager Boulevard, Artillerivej, Njalsgade.

Desuden må omstigningsforholdene på selve Langebro ændres og gøres lettere tilgængelige.

Den lokale bus, der må køre overalt - også i Leifsgade - skal have en hyppig kontakt til linierne 40, 34, og 35 samt stoppestedet på Langebro.

Linie 40 skal dog stadig køre direkte til og fra industriområdet omkring arbejdstidernes begyndelse og slutning.



Trafikdiagram



Leifsgade set mod Njalsgade. Til venstre legeplads og frugt- og grønttorv.



Midsummerfest på fælleden

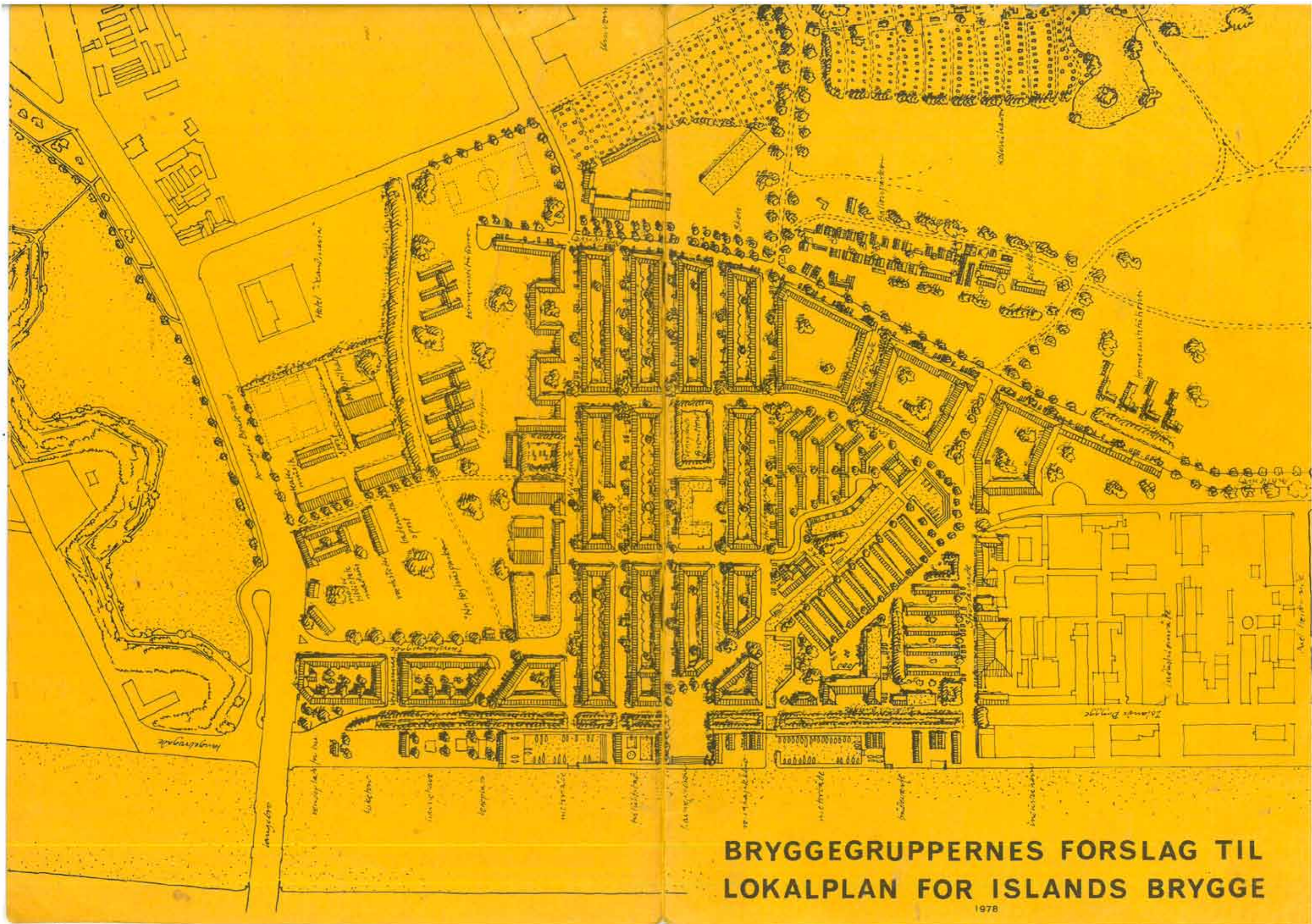
OPFORDRING

Kampen for at realisere Islands Brygge som et godt sted at leve forudsætter en bred og fælles medvirken. Det vil sige at du sammen med os andre skal sætte dig ind i og drøfte hvordan vi skal ændre og forbedre vore omgivelser på vore betingelser, hvilke problemer der er forbundet med det og hvordan vi med samlet styrke får det gennemført.

For at udvikle og forene dette arbejde er Boligorganisationen på Islands Brygge dannet.

*Slut op omkring Boligorganisationen!
Organiser jer i karreerne! Dan karrekommiteer!
Vær aktive på alle områder, der har med vort miljø at gøre!*

GØR BYEN TIL VORES!



**BRYGGEGRUPPERNES FORSLAG TIL
LOKALPLAN FOR ISLANDS BRYGGE**