

*Alle Tiders Havn*

## UDVIKLINGSPLAN FOR NAKSKOV HAVN

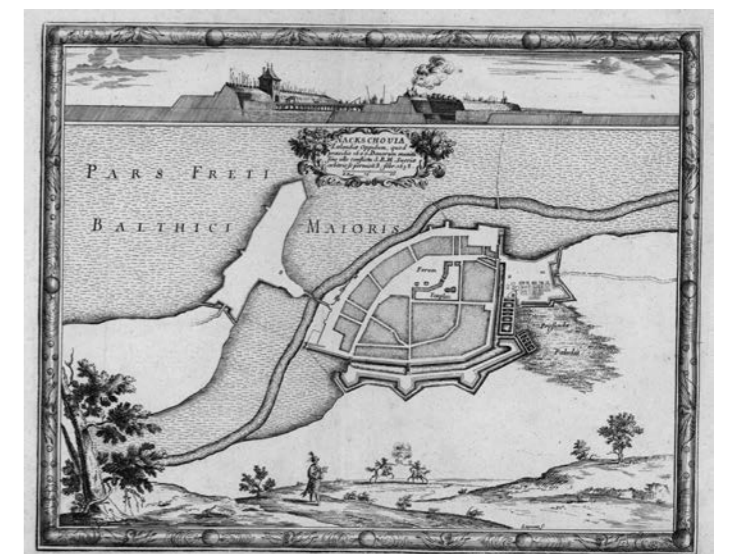
13295 - November 2020

## INDHOLD

	<b>HOVEDGREB</b>
03	ANKOMST BYENS HISTORIE BYEN SOM VÆRFT
04	HAVNEN SOM VÆRT VÆRTSKAB OG VELKOMST
	<b>HAVNERUM, BYRUM OG LANDSKAB</b>
06	BILLEDER OG LÆSNING STRÆDERNE SOM NØGLE LAGUNEBY
	<b>UDVIKLINGSPLAN</b>
08	ALLE TIDERS HAVN BEVARING OG TRANSFORMATION MIDLERTIDIGHED
10	VOLUMEN OG SKALA
11	INFRASTRUKTUR, TRAFIK OG PARKERING KLIMASIKRING INVENTAR BELYSNING
	<b>FELTER / FOKUSPUNKTER / NORDKAJEN</b>
12	TOLDBODEN FÆRGELEJET STORMGADE 1
14	HAVNEBYGNINGEN
16	HONNØRKAJ
18	MEJERIKARÉEN
20	HAVNEGADE/ERLINGSGADE NORDKAJ/ KLIMASIKRING
22	BADSTUESTRÆDE THEISENS GAARD HAVNEGADE 51 MADAM BLÅ
23	LILLE NYBRO INDREFJORD
	<b>FELTER / FOKUSPUNKTER / SYDKAJEN</b>
24	MØRTELVÆRKSGRUNDEN JERNBANESTIEN
26	DEN GRØNNE ENKLAVE SKIBSVÆRFTSLEGEPLADSEN VÆRFTSBRØEN HAVFRUEBRØEN SKIBSVÆRFTETS ADMINISTRATIONSBYGNING
	<b>REALISERING</b>
28	UDSYN KULTURARV, TURISME OG BOSÆTNING NAKSKOV - PORTEN TIL ØHAVET
29	REALISERINGSSTRATEGI ØKONOMI
30	TIDSPLAN FOR REALISERING



Nakskov Fjord 1659 - nord er nedad



Nakskov 1696 - nord er nedad



## HOVEDGREB

### ANKOMST

Det begynder på havet. Der er vand til alle sider, der er åben horisont hele vejen rundt, bølger slår op mod skibssiden, og kølvandsriben markerer en retning. Man sejler videre; så passerer man på sin højre side en lang, lav tange, der skyder ud fra land som en albue. Så er man inde i fjorden, hvor flere småøer dukker op. Så aner man Slotø, hvor en ruin fortæller, at her lå, for mere end 500 år siden, Danmarks første orlogsværft. Så fortæller et fyr på venstre side, at man nærmer sig land, og snart efter bydes man velkommen af Toldboden. Man er nået til Nakskov.

Toldboden byder velkommen. Med sit lille, grønirrede tårn sender den en hilsen til fyret, men samtidig sender den iøjnefaldende bygning en klar besked om, at den behersker adgangen til havnen og byen. Her rejser man ind, her rejser man ud, her mødes byen og verden.

Igennem århundreder er indsejlingen og ankomsten foregået gennem fjorden. Men det er anderledes i dag. Nu, hvor skibsværftet er lukket og hvor der hverken kommer færger fra Spodsbjerg eller Kiel, foregår 'indsejlingen' og ankomsten til havnen i højere grad gennem stræderne. Der er sket et skifte fra vandside til landside. Med opførelsen af pavillonerne for enden af Farverensstræde og Badstuestræde i 90'erne blev de første skridt taget til at modtage havnens gæster fra landsiden.

### BYENS HISTORIE

Byen har ligget, hvor den ligger, i snart tusinde år, men byen har også en historie om voldsomme forandringer. Igennem århundreder har Nakskov været en byggeplads. Så brændte byen ned, så blev den bygget op; så skyllede stormfloden igennem den, så blev den genskabt. Gennem alle århundrederne var havnen det bærende i byen, og med havnen blev skibsbyggeriet også en hovedkilde til aktivitet i byen.

Altid er der bygget skibe i den egn, der blev til Nakskov, her ved en af Danmarks bedst beliggende indhavne. Omkring 1510 etablerede kong Hans det første orlogsværft på Slotø. I 1813 fødtes grundlæggeren af Det Forenede Dampskibs-Selskab, H.P. Prior i Nakskov, omkring 1830 slog en række storkøbmænd sig op, og havnen udvidedes, fra omkring 1850 blev eksisterende skibsværfter udvidet og nye kom til, i 1852 fødtes nakskovitten H.N. Andersen, som i 1892 grundlagde ØK og i 1916 grundlagde Nakskov Skibsværft.

### BYEN SOM VÆRFT

Da den moderne by brød frem, begyndte man at tale om byen som et skibsværft, om bygningerne som oceanlinere. Ligesom et skibsværft var byen undervejs, vital, fuld af bevægelse, fuld af larm.

I Nakskov var byen og skibsværftet to sider af samme sag, med vandet som byens livsnerve. Vandet bragte lyde midt ind i byen, og lydene betød liv. Først og fremmest lydene fra skibsværftet, når der blev nittet jernplader, men også alle de andre lyde fra havnen, skingrende godsvogne i jernbanesporene, larmen fra lastning og losning, tudende færger, turister, mågeskrig, bølgeslag.

Vitalitet og bevægelse er gode ledetråde for arkitektoniske indgreb i Nakskov. Men, ligesom byen har også skibsbyggeriet haft opture og nedture, og lukningen af Nakskov Skibsværft i 1986 sænkede byens aktivitetsniveau. Dog, efter nedture kommer opture, og skibsværftet og med det hele livet omkring havnen er en inspiration for byens videre udvikling.

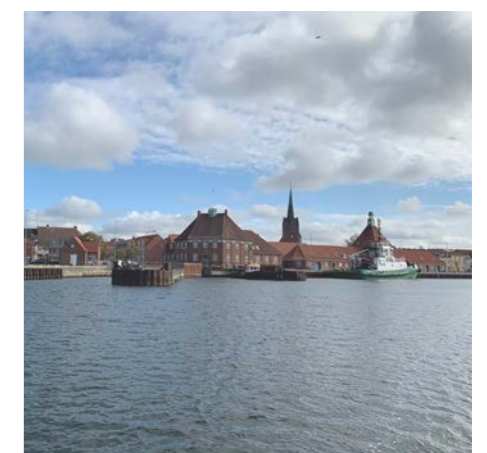
Et skibsværft er en byggeplads. Når det ene skib står færdigt, er et nyt undervejs. Skibsværftsbyen er en by under stadig ombygning og opbygning.



Engelsborg på Slotø



Bugserbåden NH1 på Slotø



Toldboden byder velkommen

## HOVEDGREB

### HAVNEN SOM VÆRT

Honnørkajen er Nakskovs fornemmeste kaj. At gøre honnør er at gøre en hilsen, og en hilsen sætter et forhold mellem gæst og en vært. Havne har altid været fulde af gæster. Gast betyder sømand, men betyder også gæst. Et samlende begreb for den mangfoldighed af muligheder, der gemmer sig i Nakskov, er værtskab. Med sin havn har Nakskov til alle tider været åben for tilrejsende. Havnen har løbende modtaget besøg fra alle verdenshjørner. Der har været faste skibsruter mellem Nakskov og Spodsbjerg, Nakskov og Kiel. Fiskere er sejlet ind med deres fangst. Der har været udenbys kunder til byens store industriproduktion, ud over skibe bl.a. sukker, havregryn. Der har været bønder og håndværkere fra omegnen. Der har været lystsejlere.

Byens berømtedder personificerer værtskabet. Vestinderen Victor Cornelius der i 1905, som 7-årig, kom til Danmark som udstillingsgenstand på koloniudstilling i Tivoli, men som gæstfrit modtoges af byen, hvor han endte som populær skoleinspektør. Peter Freuchen, der med sin grønlandske kone og sin datter gjorde Enehøje til litterært samlingssted. H.N. Andersen, der som en slags tak-for-alt, grundlagde skibsværftet i 1916.

I dag er værftet lukket og kulkranen borte, men der er stadig liv i havnen og den har potentiale til meget mere liv, og med mere liv i havnen er det også muligt igen at sætte strøm til livet i byen. Mens andre tidligere skibsværftsbyer som København og Helsingør har slettet sporene af deres industrielle fortid, kan man stadig finde disse spor i Nakskov. Med sin havnefront, sine siloer, sine stræder, sit klassiske torv, og sine enorme potentialer for friluftsliv langs kysten, på fjorden og Indrefjord, har den potentialer som turistby og oplevelsesby. Og med udgangspunkt i disse potentialer må byen opgradere sine værtsfunktioner.

### VÆRTSKAB OG VELKOMST

Som havn udviser Nakskov værtskab for sine besøgende. Jo bedre dette værtskab viser sig i de arkitektoniske greb, jo bedre værtskab. En vært modtager altid sine gæster i døren, i porten, på en tærskel der markerer grænsen mellem indenfor og udenfor. "Kom indenfor!", hedder det.

At markere byens værtskab arkitektonisk kræver derfor afgrænsning og definition, præcis markering af overgange og etablering af rum, hvor man føler sig omsluttet uden at føle sig indespærret.

En 'Værftsfærg' fra Toldboden til Skibsværftets Administrationsbygning vil skabe en livlig 'havne-cirkel', en attraktion for turister; Mørtelbroen vil tage imod gæstesejlere; Badstuetrappen, Farverens Trappe, Lille Nybro og Nybrotrappen vil sammen med Café Lolland (i Langelandsfærgens billetsalg/Stormgade 1), bademulighed i færgelejet, et restaurantskib, den tidligere Kartoffelbåd, der vender tilbage med grøntsager og frugt fra Lolland og øerne omkring, og et flydende vandrehjem gøre havnen til et opholdsrum; for enden af alle stræderne vil et point de vue slutte kontakt mellem land og vand, by og havn; Badstuelængen, Værftslængen, rumskabende grupper af piletræer, store plinte, bænke og endnu flere Nakskovstole, der er så smuk og gavmild en gestus mod hver enkelt besøgende, vil bidrage til at gøre opholdet behageligt; autocamperpladsen byder det bilende folk velkommen; Skibsværftslegepladsen byder børnene velkommen; stierne i de gamle jernbanespor byder alle velkommen, viser vej langs havnen og skaber forbindelser til stier ud i landskabet langs fjorden og Indrefjord.

Og hvem ved, måske om nogle år, vil også et nationalt skibsværftsmuseum kunne byde velkommen i Skibsværftets Administrationsbygning.



Honnørkaj og Havnebygningen



Nakskov prospekt 1767



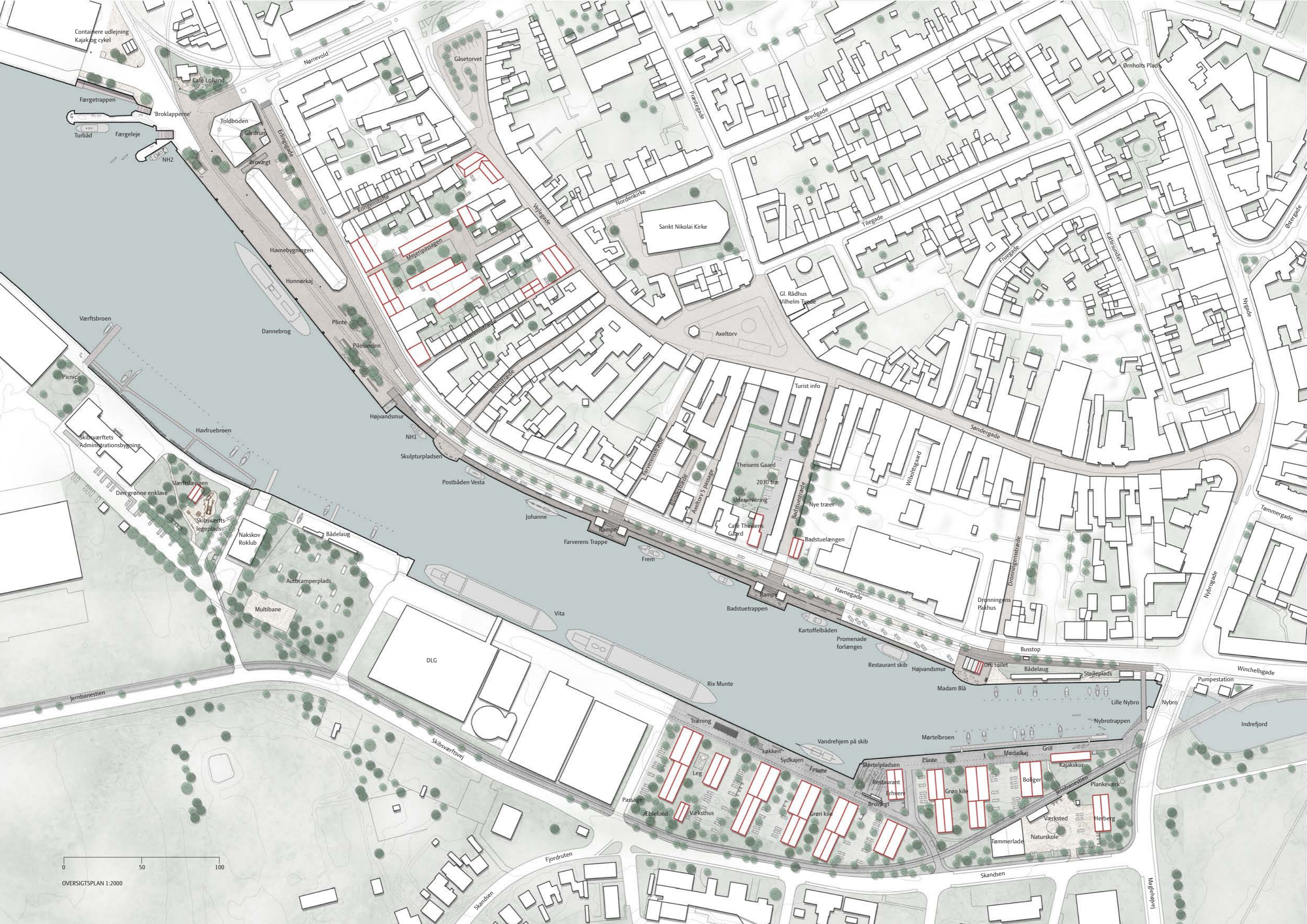
Minelæggeren Falster 1966



Dannebrog ved Honnørkaj 2008



Torskefestival 2012



Containere udlejning  
Kajak og cykel

Færgetrappen

Turbåd

Færgeleje

NH2

Café Lolland

'Broklapperne'

Toldboden

Gårdrun

Brovægt

Ellingegade

Havnebygningen

Honnørkaj

Dannebrog

Plinte

Pilelunden

Højvandsmur

NH1

Skulpturpladsen

Postbåden Vesta

Johanne

Rampe

Farverens Trappe

Frem

Vita

DLG

Rix Munte

Træning

køkken

Sydskajen

Plinte

Mørtelpladsen

Restaurant

Erhverv

Brovægt

Nørrevold

Kongensrofte

Mejenpassagen

Vejløgade

Nordenkirke

Sankt Nikolai Kirke

Axeltorv

Gl. Rådhus

Vilhelm Tvede

Turist info

Theisens Gaard

2030 træ

Udeservering

Café Theisens Gaard

Nye træer

Badstueløng

Badstuetrappen

Havnegade

Kartoffelbåden

Promenade forlænges

Restaurant skib

Højvandsmur

Madam Blå

Lille Nybro

Nybrotrappen

Mørtelkaj

Grill

Kajakskur

Bonger

Plankeværk

Gåsetorvet

Pæstegade

Bredgade

Tilegade

Fregade

Kæteunder

Nyergade

Østergade

Nyergade

Søndergade

Tommergade

Winchellsgade

Nybrogade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

Winchellsgade

0 50 100

OVERSIGTSPLAN 1:2000

## HAVNERUM, BYRUM OG LANDSKAB

### BILLEDER OG LÆSNING

Når man ankommer til Nakskov Fjord passerer man en landtange, der har fået navnet Albuen. Navnet Nakskov fortæller, at byen er blevet bygget i den skov, som lå på 'Nakken'. Albuen og Nakken er stednavne, som fortæller, at stedet og byen har været let at aflæse. Albuen og Nakken er ligesom Hestehovedet og den kongelige skibslængde, der definerer Honnørkajen, plastiske billeder. I de store træk kan man sætte billeder på Nakskov, og det er vigtigt at kunne fastholde billederne. Bevare dem. At sætte billeder på en by er at aflæse byen, og jo bedre man kan aflæse en by, jo bedre føler man sig tilpas i byen. Så kan man finde rundt, og så kan man finde sig selv. Billeder kan være bevægelige, som på film, men midt i bevægelsen skal man kunne se og genkende den verden, der bevæger sig, i dette tilfælde: En by.

Fra arbejderbyen Rosnæs kunne man se byens skibsværft, hvor der hver dag blev sørget for at sejle arbejderne på arbejde klokken 7 og hjem klokken 16. Og hvis arbejdet var nedlagt på grund af ulykker og strejker kunne man, tværs over havneløbet, se det fra sit hjem. Det var nemt at orientere sig.

Det er heller ikke svært at orientere sig, når man kaster et blik på bykortet. Løjnefaldende er her den trekant, som med Jernbanestationen som toppunkt favner Nakskov. Trekanten går fra Jernbanestationen langs Nørrevold til Toldboden og Havnebygningen og herfra langs Havnegade til Nybro og derfra langs Nygade tilbage til Jernbanestationen. At Jernbanestationen og Havnebygningen i form minder om hinanden (og om nogle af Lollands mange herregårde) understreger kun denne forbindelse.

Denne store trekant genspejles i Axeltorvs mindre trekant – og i det mylder af trekanter, som er en effekt heraf. Ligesom vinklerne i den store trekant tjener som ankerpunkter i bybilledet – Jernbanestationen, Toldboden, Nybro – bidrager de mindre trekanter til at forankre steder og oplevelser. De er ladet med energi og fortjener derfor særlig arkitektonisk opmærksomhed.

I Nakskov går helheden fra havet til havnen og videre til huset. Ellers fra landskabet til byen til dens bygninger. Bevægelsen har skabt to tæt forbundne omdrejningspunkter, Torvet og Havnen. Gennem fjorden er den store verden sejlet ind til Nakskov, og gennem vejene er den lidt mindre verden gået, redet, kørt ind i byen, hvor den har formet torvet i sin 'kølvandsstribet'.

Den ældgamle Sankt Nikolai Kirke, bygget af mørkerøde munkesten, hæver sig højtideligt over de lave huse og kigger ud over torvet, hvorfra smalle stræder fører ned mod havnen. Ligesom Axeltorv og parcellerne omkring det stort set ikke har ændret form siden middelalderen, fortæller stræderne, der fra bymidten løber ned til havnen, om det urgamle samspil mellem torv og havn.



### STRÆDERNE SOM NØGLE

Stræderne er som kanaler, der skaber energi mellem de to store flader, Havnen og Torvet. Ved begge flader løfter markante bygninger sig op og artikulerer fladen. Ved havnen er fladen i første omgang artikuleret i Havnebygningen, der med sin længde ligesom indoptager indsejlingen til Nakskov i sig. Ved Axeltorv er fladen artikuleret gennem facaderne, først og fremmest det markante rådhus, men også af de umiddelbart bagvedliggende tårne, kirketårnet og vandtårnet. I begge tilfælde fornemmes der i de forskellige skalaer den samme signatur.

Stræderne binder byen sammen med havnen og fjorden. Strædernes ganglinjer forlænges af udsigternes synslinjer ud over byen og ud over landskabet. Dermed danner stræderne en nøgle for et helhedsgreb, der vil løfte de overleverede kvaliteter i Nakskovs bybillede ind i nutiden og videre over i fremtiden.

Dette grundmønster fortæller historien om de mange købmændsgårde, der strakte sig fra byens hovedgade til havnen. Om den handel og aktivitet, der rammesatte og formede livet i byen og på havnen. I dag har stræderne ikke samme betydning. Man oplever stræder, der smuldrer og forsvinder i parkeringspladser og rene trafikarealer, når man bevæger sig fra Søndergade til havnen.

Stræderne er lige så forskellige som de er mange og bærer kimen til Nakskovs fremtidige udvikling. Ved at styrke strædernes individuelle karakter og rumlige udtryk med aktiviteter, der støtter dem som rekreative forbindelser, skabes tætte bånd til Nordkajens revitaliserede promenade med nye sydvendte opholdspladser og -trapper, der som perler på en snor udspænder aktiviteter og oplevelser i havnen fra Toldboden i vest til Nybro i øst og kobler sig naturligt på stierne langs Indrefjord. Byrum, havnerum og landskab griber hinanden. Ved at udvikle den bestående struktur, opstår et netværk af nye muligheder, der skaber balance og bevægelse. Bevarelsen står ikke i modsætning til transformation. Tværtimod kan transformation løfte det gamle og kendte ind i nutiden og pege fremad.

### LAGUNE-BY

Stræderne løber som kanaler ned til havnen, og dermed understreger de indtrykket af en by, hvor alt handler om passage. Som vand der strømmer. Og for at understrege flowet kan man forestille sig, at havnebassinet snarere end af en tung bro krydses af små både. Og dermed samtidig fører en linje fra den nære fortid videre, fra dengang da arbejderne blev transporteret til og fra arbejdet på skibsværftet pr båd.

I spillet mellem stræder og karreerne antager byen en lukket, labyrintisk karakter, men højt over labyrinten hæver sig kirketårnet og vandtårnet. Med vandtårnets kampanile er det ikke svært at få associationer til Venedig. Og associationen bliver kun stærkere, når man medtænker fjordlandskabet: Når man passerer Albuen, sejler man ind i et rum, hvor lave øer næsten umærkeligt hæver sig op over fjordens bølger. Og når man når frem til det lange havneløb, der på den anden side af Nybro forvandler sig til Indrefjorden, understreges indtrykket af et lagunelandskab. Selv om stormflod, inddæmning og udfyldning har fjernet 25 småøer fra landkortet, ligger der stadig 10 små øer og holme i fjorden, og kysten går ud i halvøer og ind i vige. Ligesom småøerne hæver byen sig kun en smule over havets overflade, og diger og andre sikringer mod højvande fortæller, hvor lidt der skal til for at slette grænsen mellem byen og landskabet.

Som i andre lagunebyer – som i Venedig – er der kun et bølgeslag mellem fjorden og det menneskeskabte byrum. På den ene side ligger Nakskov i et eminent grad menneskeformet landskab; på den anden side røber den energi, der er medgået i formningen, om naturkræfternes styrke. Mellem byens rum og det omgivende landskab ligger havnerummet, som vidner om såvel den menneskelige handlekraft som naturens kræfter.



Blik fra Karbergsmine mod Honnørkaj med trægruppe



Kongenstoftet - Havnebygningen



Tolderensstræde - Honnørkaj - Den grønne enklave



Bibrostræde - Skulpturpladsen



Farverensstræde - Farverens Trappe



Nakskov Station, Arkitekt Einar Ørnsholt, 1925



Wayfinding ved Indrefjord - Halsted Å



Cykelruter



Den blå ring - Stræder og passager - Lille Nybro - Jernbanesti - Værftsfærge ● Blå ring - Havnepromenade ● Jernbanespor - Stier og forbindelser ● Stræder ● Passager

## UDVIKLINGSPLAN

### ALLE TIDERS HAVN

Nakskov har til alle tider været en havn, og den har potentiale til at blive alle tiders havn, ikke mindst hvis den forstår at føre alle sine tider med sig ind i fremtiden. Som enhver skipper ved, sidder roret i agterstævnen, når man stævner ud mod nye destinationer. Og som enhver byvandrer ved, bliver byen mere interessant, hvis den har flere lag. Det er spændende at gå på opdagelse, men det forudsætter, at der er noget at opdage. At der er noget nyt – eller gammelt – lige om hjørnet. Som i en labyrint. Som i en lagune.

Hvis man ser havnen over tid, er den som en palimpsest, hvor ældre mønstre viskes ud, men alligevel lever videre i nye mønstre. Selv om kajerne gradvis har rettet havneløbet ud, så er det trods det "Lige Løb" ikke svært at se, at ældre konturer stadig er aktive i havneløbets udformning.

Hvis man ser havnen i dens samtidige fremtoning, er den som en mosaik, hvor forskellige udsagn og udtryk er sideordnede og samordnede. Som et pakhus fra 1500-tallet ved siden af et supermarked fra 2000-tallet. Som et bådeskur ved siden af en silo. Eller som en Administrationsbygning for et skibsværft, der har klædt sig i en arkitektonisk dragt fra herregårdstiden.

Som et samlet billede på havnens muligheder kan man pege på de cirkelslag, der breder sig som ringe i vandet – fra den grønne ring, der tegner sig i spillet mellem Havnebygningen, Skibsværftets Administrationsbygning og træplantningerne, der favner dem, hvor havnen er bredest, til den blå ring, der tegner sig fra indsejlingen ved Toldboden langs Nordkajen til Nybro og tilbage langs Sydkajen og tværs over havneløbet med 'Værftsfærgen' tilbage til Toldboden.

Når de gamle jernbanespor, der er et stærkt minde fra industrialiseringens tid, bringes i spil som vandre- og cykelstier, tegner der sig endnu en ring på landsiden – fra Toldboden langs Havnegade over Lille Nybro og Skandsen til den grønne enklave.

At forvandlingen af Skibsværftets Administrationsbygning til et nationalt skibsværftsmuseum vil binde en yderst velbegrunder og samtidig meget smuk sløjfe på alle ringforløb er indlysende. Nakskov Havn har alle forudsætninger for at blive Alle Tidets Havn.

### BEVARING OG TRANSFORMATION

Nakskov Havn er udviklet over mere end 500 år som ramme om søværts aktivitet. Dette tidsperspektiv sætter nogle særlige betingelser for både bevaring og transformation. Havnen er som rum og begreb permanent foranderlig – et transitrum som ramme om ankomst og afgang og de mange hverdagsaktiviteter forbundet hermed.

Bevaring og samtidig transformation af Nakskov Havn handler derfor ikke kun om fysisk forandring, men i lige så høj grad om en forståelsesmæssig. En sådan både fysisk og forståelsesmæssig transformation er skiftet fra ankomst via vandside til ankomst via landside. Fra erhvervsmæssig til rekreativ og turismæssig ankomst.

Vi mener, at havnen også i fremtiden skal udvikle sig og spejle mange tider – alle tiders havn - nu blot også betinget af andre forhold end søværts. Havnen er stor, men trods alt overskuelig og det kunne derfor være nærliggende at 'færdiggøre' havnen i et kort tidsperspektiv. Men netop dette vil det i forhold til havnens betydning i byens historie og for borgernes oplevelse af identitet ikke være den rigtige vej at gå. Havnen må ikke stivne i ét billede og én tids blik på de mange forskellige værdier, den rummer. Udvikling af havnen er en løbende proces. Der kommer nogle efter os.

Bevaring og transformation er gensidigt afhængige. Hverken bevaring eller transformation finder sted uden en vis forandring. Bevaring medfører løbende vedligehold og tilpasning til nye situationer. Transformation handler principielt om det samme, bare i en større skala, med større kompleksitet med det mål at opretholde en balance i forholdet mellem bevaring og forandring, når bygninger og steder skifter funktion.

Vi ser transformation som en praksis, der må tage udgangspunkt i mødet med verden, som den viser sig for os. Det er i dette møde med bygningen, stedet og stoffet, at vi kan lokalisere værdier, arbejde både analytisk med viden og sanskonkret og empatisk med fænomener, og derigennem, med størst mulig omhu, aflæse og arbejde de muligheder, der manifesterer sig. Transformation skaber et nyt blik på det bestående, udvikler nye værdier og indsætter nye funktioner i steder og bygninger med respekt for det, der gik forud og med opretholdelse af tidsdybde og integritet.



Nakskov Skibsværft, 1960'erne



Nedrivning af Mørtelværket, 2016

Transformation kan styrke den enkeltes relationer til, oplevelse af samhørighed med og stolthed over det, man allerede kender, eller troede man kendte.

Når strukturelle betingelser i samfundet gør, at administrative funktioner, pakhuse og industrier må lukke eller flytte fra havnen, opleves tomhed og tab af identitet, der gør ondt, men der åbner sig heldigvis også nye muligheder. Sådan er det lykkedes af transformere skibsværftets arealer og bygninger til fabrikation af vinger til havvindmøller. Her er på én gang tale om bevaring og transformation. Skibsværftet er lukket, men integriteten i det store industriområde lever videre. Vi bruger det vi har som en katalysator for det, der kommer.

Transformation bygger videre på fortiden ved at afstemme nye funktioner med steder og bygningers iboende vilje, deres DNA. Det kan opleves som en begrænsning, men også som en enestående mulighed for at skabe noget unikt uden at søge det. Når et fremtidigt program må indordne sig en given ramme, opstår der muligheder for at se kendte funktioner i et nyt lys, der kan bidrage til at udvikle programmet. Denne proces giver genskin tilbage til bygninger og steder, der genfødt viser, hvor meget mere end det man kendte, de rummer.

Transformation forankrer nye funktioner, fastholder og udvikler historisk dybde, giver fornyet stolthed, nærvær og oplevelse af en større mening. Fortiden viser vej og ledsager os ind i fremtiden.

Havnen er ikke skabt i et samlet og samtidigt greb. Der er tale om en mosaik, udviklet gradvis og over lang tid, efter skiftende tiders behov og langtfra altid efter en bevidst stor plan.

Vi vil møde havnen i øjenhøjde og med respekt for de mange lag af historie, den møder os med. Vi vil lytte, anerkende og stille kritiske spørgsmål til det vi ser og mærker, og vi peger derfor på få, virkningsfulde indgreb, der kan realiseres uafhængigt af hinanden, og som alle er begrundet i ønsket om at udvikle havnen som vært og ramme om mødet mellem mennesker - borgere og gæsters aktivitet og rekreation.

Man skal kunne føle sig hjemme, mærke at man er set og genkendt, når der sker forandringer. Derfor er vores metode at møde havnen,



Zeche Zollverein, Industrimindesmærke, UNESCO World Heritage

dens sammenføjninger og sprækker så åbent og så lyttende som muligt. Intentionen er at understøtte havnen som en levende proces snarere end at søge at skabe et værk, som historien har bekræftet alligevel er en utopi.

Transformation udvikler noget nyt i noget kendt, der får os til at undres og gør os nysgerrige på historien ved at inkludere den på en ny måde i vores egen tid. Arv er både noget vi får og noget vi giver. Den forbinder os til fremtiden. Den minder os om, at der kommer nogen efter os.

### MIDLERTIDIGHED

Ved at give tid bliver der mulighed for at sikre industriens forladte steder, der ikke umiddelbart appellerer, fordi tiden er med til at modne holdningen. Der skal også være plads til kommende generationers drømme og muligheder for at lægge nye lag oven på det eksisterende. Selvom vi vil det bedste, er det vigtigt at huske, at attraktive by- og havneområder ofte har udviklet sig langsomt. Midlertidige aktiviteter giver tid til eftertanke og rum til det ikke planlagte. Det er betingelser, der er vigtige at inkludere, fordi en dynamisk og trinvis udvikling giver plads til at blive klogere i processen.

Midlertidig anvendelse af såvel Mørtelværksgrunden, hvis kommende udvikling foreslås opdelt i tre etaper, som det åbne areal i den grønne enklave vil give nye brugere mulighed for at genopdage og indtage disse områder på nye måder. Havn og havneliv kan på denne måde udvikle sig på samme tid og derved præge og styrke hinanden, fordi midlertidig anvendelse giver ny mening til steder ved at bevare og skabe værdi i artefakter, steder og bygninger, der ellers let kan være truet. På denne måde giver vi kommende generationer noget at bygge videre på.

Dér, hvor man i dag finder spor af brud, kan man i morgen udvikle steder, der peger fremad.



Zeche Zollverein, Industrimindesmærke, UNESCO World Heritage





Nakskov Havn - Tilføjelser



Mørtelværkgrunden, 1920'erne



Nakskov Roklub, Skibsværftets Administrationsbygning, 1920'erne



Havnebygningen, 1920'erne



Færgelejet, Stormgade 1, Toldboden, Havnebygningen, Honnørkaj, 1970

# UDVIKLINGSPLAN

## VOLUMEN OG SKALA

Skibslængden er en vigtig og gennemgående skala, der i Nakskov Havn varierer i længde mellem 3 og 100 m. Når der ligger to skibe på hver 90-100 m ved DLG på Sydkajen opleves havnens skala meget mindre, end når silobygningerne rejser sig direkte fra kajen. Havnen er foranderlig; aldrig og altid den samme.

I fugleperspektiv afslører kortet tre skalaer i havnerummet. Ved indsejlingen til havnen og til og med Hønnørkajen finder man en storskala, som også omfatter bredden af havneløbet og området fra Skibsværftets Administrationsbygning til og med den grønne enklave. Dernæst finder man fra Hønnørkajen til Madam Blå en mellemskala. Og endelig fra Madam Blå til Nybro en småskala.

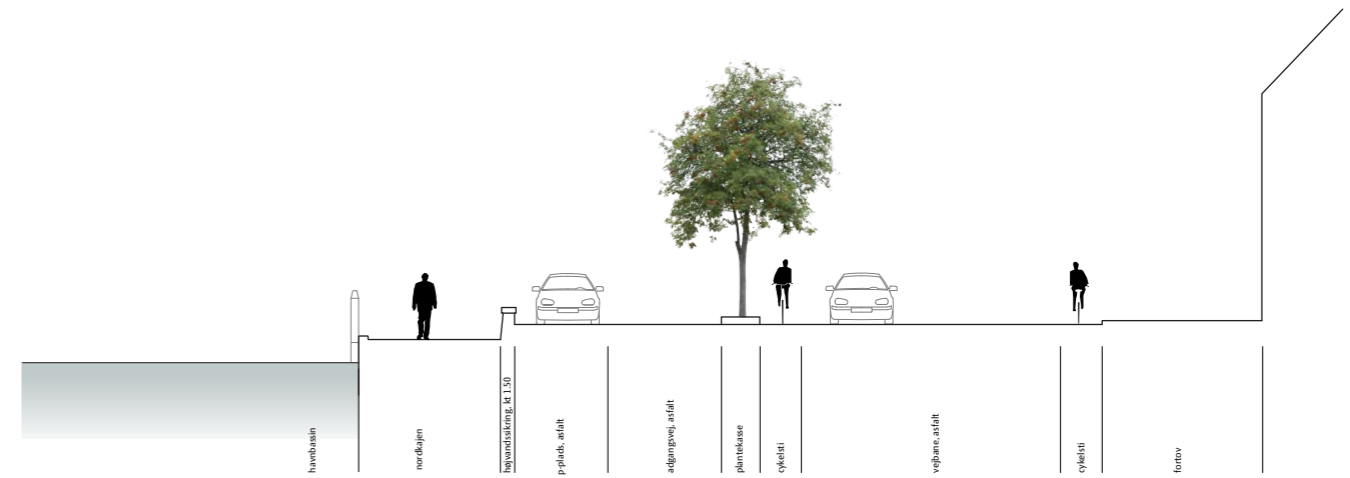
Samtidig med at man på begge sider af havneløbet finder det samme skift fra storskala over mellemskala til småskala, er der store forskelle, når man erstatter fugleperspektivet med et blik i øjenhøjde, hvor bygningerne danner målestok. På Nordkajen finder man en ensartet byskala karakteriseret af sammenhængende bebyggelse i to etager, der øst for Blindestræde opleves mere opløst med fritliggende huse i én etage og enkelte større og højere bygningsvolumener, der bevirker at oplevelsen af Havnegades tværsnit mod kajen bliver urolig. Selvom Havnebygningen er længere end nogen af de andre huse på havnefronten, deler den i højde og bredde skala med de øvrige huse. Skalaen på Nordkajen er beskedne og homogen, hvorfor man knap bemærker bådelaugets lave, blåmalede skure ved Nybro. Omvendt finder man på Sydkajen en industriskala, hvor store bygninger som Skibsværftets Administrationsbygning og DLGs siloer og lagerbygninger veksler med Nakskov

Roklubs beskedne skala og volumen, der endda mod syd trykker sig i terrænet og de små, uformelle træskure, som danner ramme om bådelauget. Det er livligt, byder på mange forskellige oplevelser, der er sanseligt appellerende.

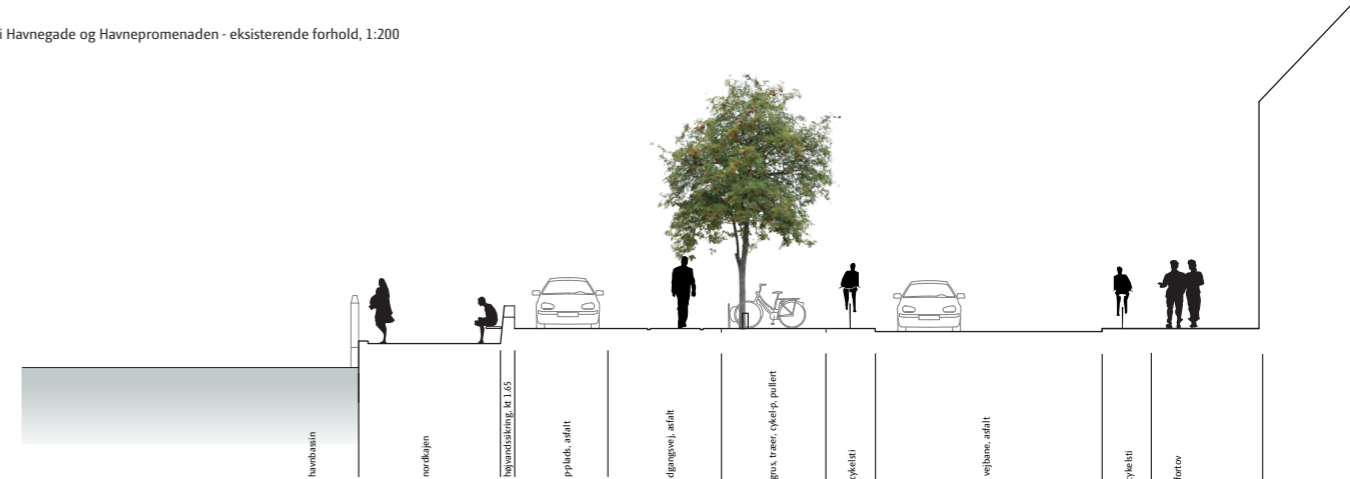
Mens Nordkajens (Havnegade) byskala defineres af middelalderbyens fortrinsvis to etager høje front mod havnen og derfor kræver stor forsigtighed ved arkitektoniske indgreb, giver Sydkajens industriskala og åbenhed mulighed for en større variation.

Det upolerede eller ligefrem rå er en vigtig del af det arkitektoniske udtryk på Sydkajen.

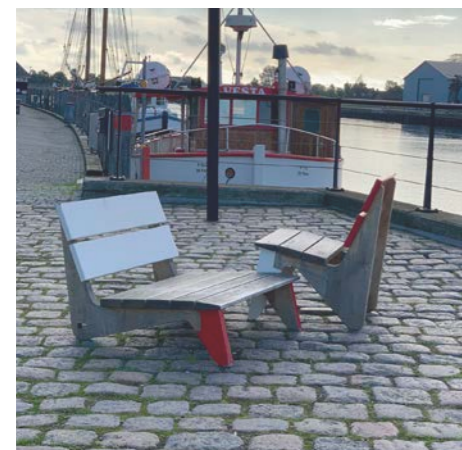
I Nakskov Havn opleves det største og det mindste, det kultiverede og det rå i samme blik. Når man kigger mod vest fra Nybro, favnes man af en kropslig, lille skala, mens blikket vandrer fra over Mørtelværksgrunden med de få efterladte artefakter, pakhusene, den store monolitiske silo og skibet Vita (90m) på besøg, til 100-tonns kranen på værftet, Skibsværftets Administrationsbygning klædt i grønt og tilbage over Havnegades lavere, fint detaljerede profil for at ende i bådelaugets lange, lave skur og småbådene mellem fortøjningspælene. Det er som en havn skal være, livlig, sammensat, kontrastfuldt og harmonisk på samme tid. Denne sammenhæng bør der værnes om, hvorfor en ny forbindelse mellem Nordkajen og Sydkajen ikke må skære blikket over, men netop understøtte den kropslige skala i havnen, det lange uforstyrrede blik fra det største til det mindste, fra det mindste til det største, der binder alting sammen i én glidende bevægelse.



Snit i Havnegade og Havnepromenaden - eksisterende forhold, 1:200



Snit i Havnegade og Havnepromenaden - fremtidige forhold, 1:200



Nakskov stolon - giver identitet og understøtter havnen som vært



Bugserbåden NH 1, 1914



Højbede med seljeron er en barriere og fremhæver Havnegade unødigt



Trafik Tung trafik Lokalvej Jernbanesti - cykel- og gangsti

## INFRASTRUKTUR, TRAFIK OG PARKERING

Livlig trafik er en del af havnens liv og udtryk. Vi foreslår derfor det nuværende trafikmønster opretholdt, men ønsker at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere, fordi dette vil give bedre byrum med mere bevægelse og flere oplevelser.

På Nordkajen slankes vejprofilen i Havnegade og cykelbanen ændres til cykelsti adskilt fra kørebanen. På denne måde opnås både større sikkerhed for cyklister og lavere hastighed for biler. Fire hævede flader ud for Dronningensstræde, Badstuestræde, Farverensstræde og Bibrostræde bidrager yderligere til at nedsætte hastigheden for biler og støtte fodgængeres krydsning af Havnegade.

Det slankede vejprofil frigiver areal på begge sider af gaden. Fortovet bliver bredere mod nord og forholdene for cyklister bliver bedre mod syd, hvor det vundne areal bl.a. bruges til cykelparkering.

Nuværende antal parkeringspladser langs Nordkajen opretholdes, idet dog enkelte nedlægges for at give bedre passage på tværs for fodgængere. Disse parkeringspladser erstattes med pladser, der etableres ved reorganisering af strækningen fra Skulpturpladsen til Madam Blå.

Mellem Badstuetrappen og Madam Blå etableres en ny promenade. Dette kan lade sig gøre ved at ændre strukturen fra 45 til 30 graders parkering.

På Sydkajen opretholdes nuværende vejstruktur og der etableres ny vej øst for DLG til tung trafik.

Den foreslåede bebyggelse på Mørtelværksgrunden trafikbetjenes med stikveje fra Mørtelkaj og Sydkaj.

På denne måde får den kommende stiforbindelse fra Nybro til den grønne enklave et forløb med færrest mulige kryds af vej, hvilket øger trafikikkerheden og skaber en mere oplevelsesrig stiforbindelse i den nedlagte jernbanes tracé, hvor skinnerne bevares i de kommende belægnings.

## Fredeliggørelse af Havnegade

En fredeliggørelse af Havnegade kan opnås på flere niveauer afhængigt af tiltagens karakter. I dag har strækningen en årsdøgntrafik (ÅDT) på ca. 5.600 motorkøretøjer. En stor del af bilisterne på strækningen mellem Nybrogade og Nørrevold vurderes at være gennemkørende trafik, men dagligvarebutikken Meny, apoteket og den større parkeringsplads mellem Dronningensstræde og Badstuestræde vurderes også at generere en betydelig af trafikmængde på strækningen.

Ca. 2,5 % af trafikken er tung trafik, hvilket svarer til ca. 140 lastbiler i døgnet. Lastbiler i et tæt bymiljø opfattes ofte som støjende og utryghedsskabende, ligesom de kan skabe vibrationer, som virker generende på andre trafikanter og beboere langs strækningen.

For at opnå en fredeliggørelse af Havnegade foreslås det at forbyde gennemkørsel for tunge køretøjer. Forbuddet vil typisk skulle gælde på strækningen mellem Badstuestræde og Nørrevold, da der fortsat er brug for, at lastvogne har adgang til p-pladsen ved Meny for at kunne levere varer.

Tunge køretøjer vil således i fremtiden skulle benytte Nørrevold, Perlestikkergade, Rødbyvej og Winchellsgade for at komme "uden om" bymidten. Dette vejnet kan kapacitetsmæssigt godt afvikle den lille stigning i trafikmængden.

## KLIMASIKRING

Det vil være muligt at højvands sikre Nordkajen fra nuværende 1.50 til 1.60 (muligvis 1.65) indenfor rammerne af det nuværende anlæg, der består af betonstøttemur og soklerne på de fire pavilloner, hvorimellem trappeanlæg er etableret.

Højvands sikring løser et teknisk problem, men kan samtidig skabe bedre tilgængelighed og flere muligheder for ophold. Derfor foreslås eksisterende trappeanlæg (højvands sikring) nedtaget og erstattet med rampeanlæg mellem pavillonerne, hvori mobile højvandsporte indbygges. Højvandsporte lukkes ved varsel om højvande. Højvands sikring forlænges til Honnørkaj og Madam Blå.

Nybyggeri på Mørtelværksgrunden opføres med sokkelkote 2.50. På Sydkajen er Roklubben den eneste bygning, der umiddelbart er truet ved vandstand på 1.60. Vi vurderer at bygningens funktion og indretning kan tåle dette og foreslår derfor ikke dette område højvands sikret.

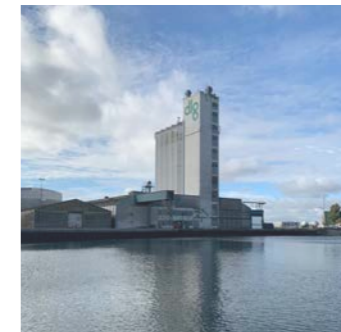
## INVENTAR

Havnen er et stort og robust rum - det afspejler sig i inventaret. Nakskov-stole skaber identitet og indsætter en kropslig skala langs kajkanten. Store plinte af træ skaber 'steder' og rumlige overgange. De kommende læskure Badstuelængen og Værftslængen tilfører havnen nye rum og muligheder. Her kan man søge ly for vejret, spise sin madpakke, fylde sin vandflaske og afholde arrangementer. En række elementer i havnens skala støtter ligeledes ophold og aktivitet: 'Broklapperne' i det tidligere færgeleje, Farverens Trappe, Badstuetrappen, Nybro-trappen og havnens allesteds nærværende kanter, granitbolværker, fortøjningspullerter og de lange bænke på højvandsmuren langs Nordkajen.

## BELYSNINGSPLAN

Der udvikles en belysningsplan for havnen i tilknytning til belysningsplan for midtbyen og stræderne.

Vi foreslår at etablere Nakskov Light Festival som en tilbagevendende begivenhed i vintermånederne. Med lys præsenteres havnen og byens rum, skala og volumen om vinteren på overraskende måder ved eksperimenter med farver og bevægelser, der kan kombineres med lydkunst. Nakskov Havn, stræderne og Axeltorv rummer en stor bygningsmæssig og rumlig kompleksitet med store skala-spring, der med lysinstallationer vil kunne tiltrække et stort publikum på land og til vands i både - en international festival.



## FELTER / FOKUSPUNKTER / NORDKAJEN

### TOLDBODEN

Med sin placering og sit arkitektoniske udtryk er Toldboden (Johannes Magdahl Nielsen, 1917) den vigtigste bygning på havnen, hvor den erstattede den ældre toldbod på samme sted.

Toldbodens mangelkantede form optegner det skarpe hjørne mellem Honnørkaj og Nørrevold. Bygningen har stærkt skrånede tage og et lille grønirret tårn, der understreger bygningens betydning, samspillet med Havnebygningen og hilser de søfarende velkommen – samtidig er tårnet en hilsen til det lidt større tårn på Havnebygningen, som med sine skrånede tage ligeledes peger ned mod havneløbet.

Toldboden er som mange offentlige bygninger præget af funktionelt betingede ombygninger, der ikke altid har været i overensstemmelse med bygningens egenart.

Toldboden kan bringes til ære og værdighed igen ved at komme de funktioner underordner sig bygningens oprindelige struktur og rumligheder. Toldboden vil kunne give genskin og dybde til de nye funktioner og brugere på samme måde som Nakskov Rådhus (Wilhelm Tvede, 1873) efter sin istandsættelse giver identitet, rumlig styrke og naturlig værdighed til den statslige institution NOTA, der flyttede ind i 2019.

Tilgængelighed etableres fra den lille gård mod Erlingsgade, der indbygges elevator, ligesom toiletfaciliteterne fornyes. Køkkenfaciliteter kunne indrettes i Stormgade 1.

### FÆRGELEJET

Toldboden danner sammen med Færgelejet det vigtigste felt i det netværk af udtryk, hvorigennem Nakskov viser sit værtskab. Det var her man ankom til Lolland.

Færgelejet fortæller fortsat færgernes historie og rummer derfor en betydelig formidlingsværdi i forhold til byens borgere og gæster. Færgelejets broklapper er demonteret og erstattet af et rækværk, der modarbejder oplevelsen af færgelejet. Bolværket står djærvt og kraftfuldt tilbage og vidner om de store kræfter, færgerne påvirkede det med.

Det er nærliggende at aktivere færgelejet igen. Som kajplads for NH2 og for 'Værftsfærgen', der i sæsonen sejler passagerer til Skibsværftsbroen. De forsvundne broklapper foreslås erstattet med sidetrin af kraftigt azobétræ, således at færgelejets broklapper genopstår, og sikkerhedsmæssige udfordringer ved de demonterede broklapper elimineres.

Der er mulighed for at isætte kajaker, der kan sommeropbevares i containere opstillet ved Smalsporsstien.

På færgelejts 'spidser' kan der etableres mindre opholdspladser bag stålsunsen. Rækværker, høje bolværker, lysmaster og øvrige artefakter bevares.

Langs Vestre Kaj kan der etableres en lang siddetrappe af azobe træ. På denne måde bliver det muligt at bruge færgelejet som et mindre havnebad, endda med udspringsmulighed.

Et havnebad bør udvikles, hvis det finder genklang blandt byens borgere. Vil der være gæster til det? Bademulighederne er jo gode ved Rosnæs, hvor der er badebro ved Nakskov Skibsværft Roklub og på Hestehovedet, hvor der opføres en sauna til vinterbaderne ved den lange badebro.

Måske var det en idé at genoplive Møllebugtens Badeanstalt. Afstandene er ikke store, og vandet mere frisk her.

Området omkring færgelejet foreslås opretholdt i asfalt med repræsentationer af jernbanespor, der flettes sammen med tilstødende arealer af brosten og chaussesten. Det er som det 'altid har været' og samtidig vitalt, inviterende til ny brug.

En forbindelse for gående og cyklister fra færgelejet langs Vestre Kaj og Møllekaj til Strandpromenaden bør udvikles. Den vil styrke de rekreative muligheder rundt om havnen, føre forbi de store delvist tomme industribygninger på Møllekaj og Plutteøen – det er den naturlige og korteste vej til de rekreative muligheder ved Rosnæs og Hestehovedet. En central forbindelse.

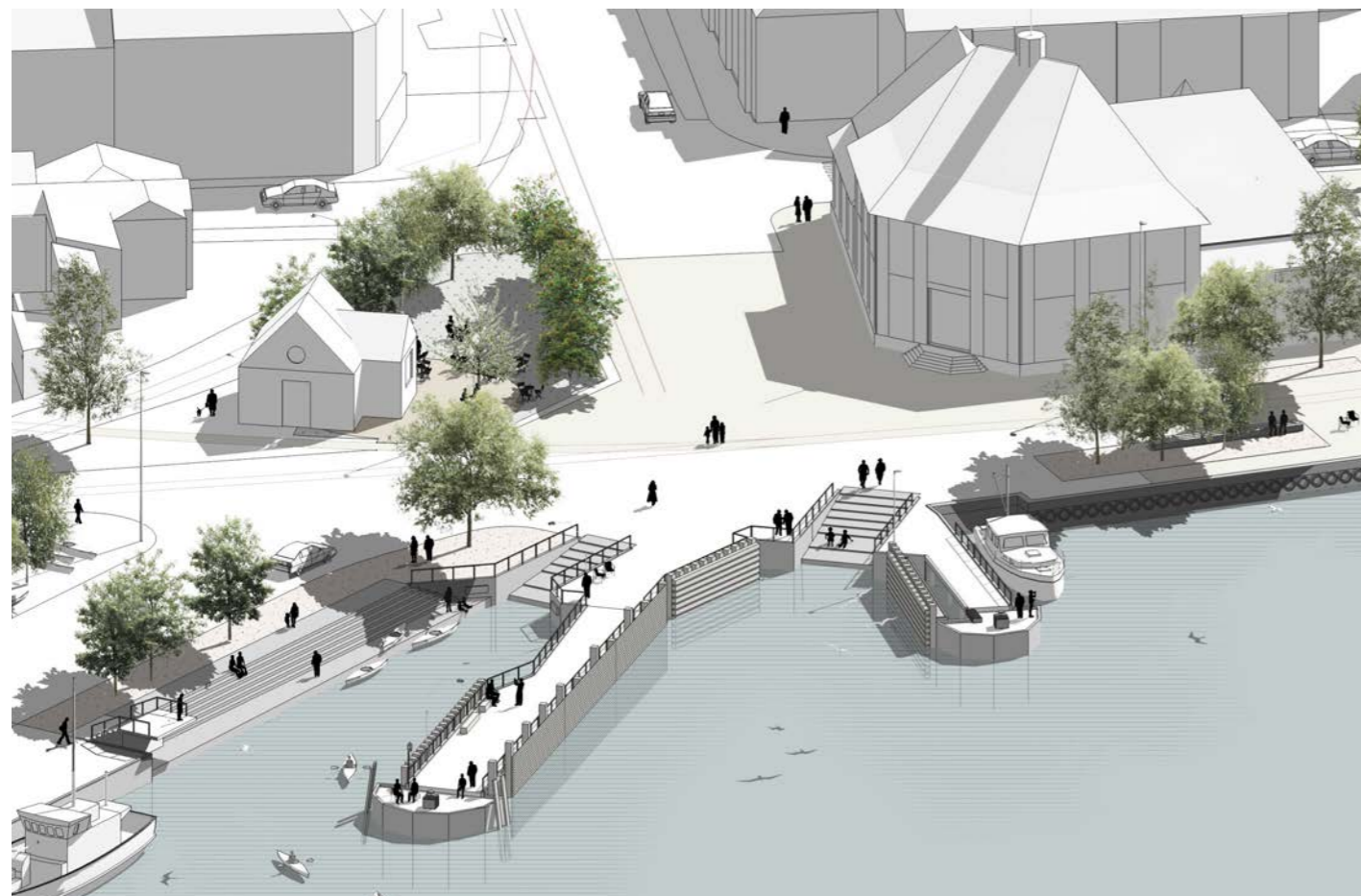
### STORMGADE 1

Den undseelige rødstensbygning vest for Toldboden har været biletalsalg for Langelandsfærgen og har senere fungeret som Turistkontor. I dag henligger bygningen indrammet af jernbanespor bag et hvidt stakit, passiv i forhold til færgelejet og Honnørkaj. Murværkets fine detaljering fortæller, at bygningen har haft en særlig betydning i området, omend den senere udvidelse ikke har samme kvalitet.

Bygningen har potentiale som serveringssted, Café Lolland, i forhold til udvikling af området ved færgelejet og Honnørkaj. Ved at gøre bygningen til ramme om café og køkkenfunktioner vil den kunne betjene både Toldboden, Havnebygningen og tillige være offentlig tilgængelig fra Honnørkaj.

Parkeringspladserne nedlægges, asfalt brydes op og en serveringshave opstår.

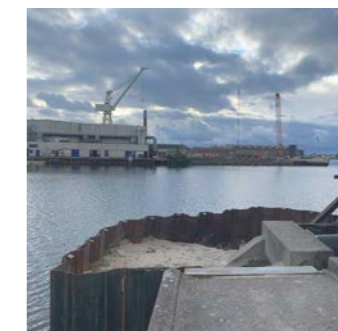
Cykel- og kajakudlejning kunne også foregå herfra.



Færgelejet, Toldboden, Stormgade 1



Stormgade 1 - Færgelejet - Toldboden



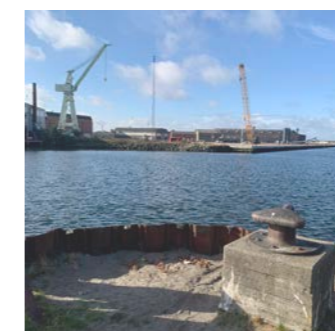
Færgelejet



Færgelejet, Vestre Kaj



Havnebygningen - Toldboden



Færgelejet



Toldboden



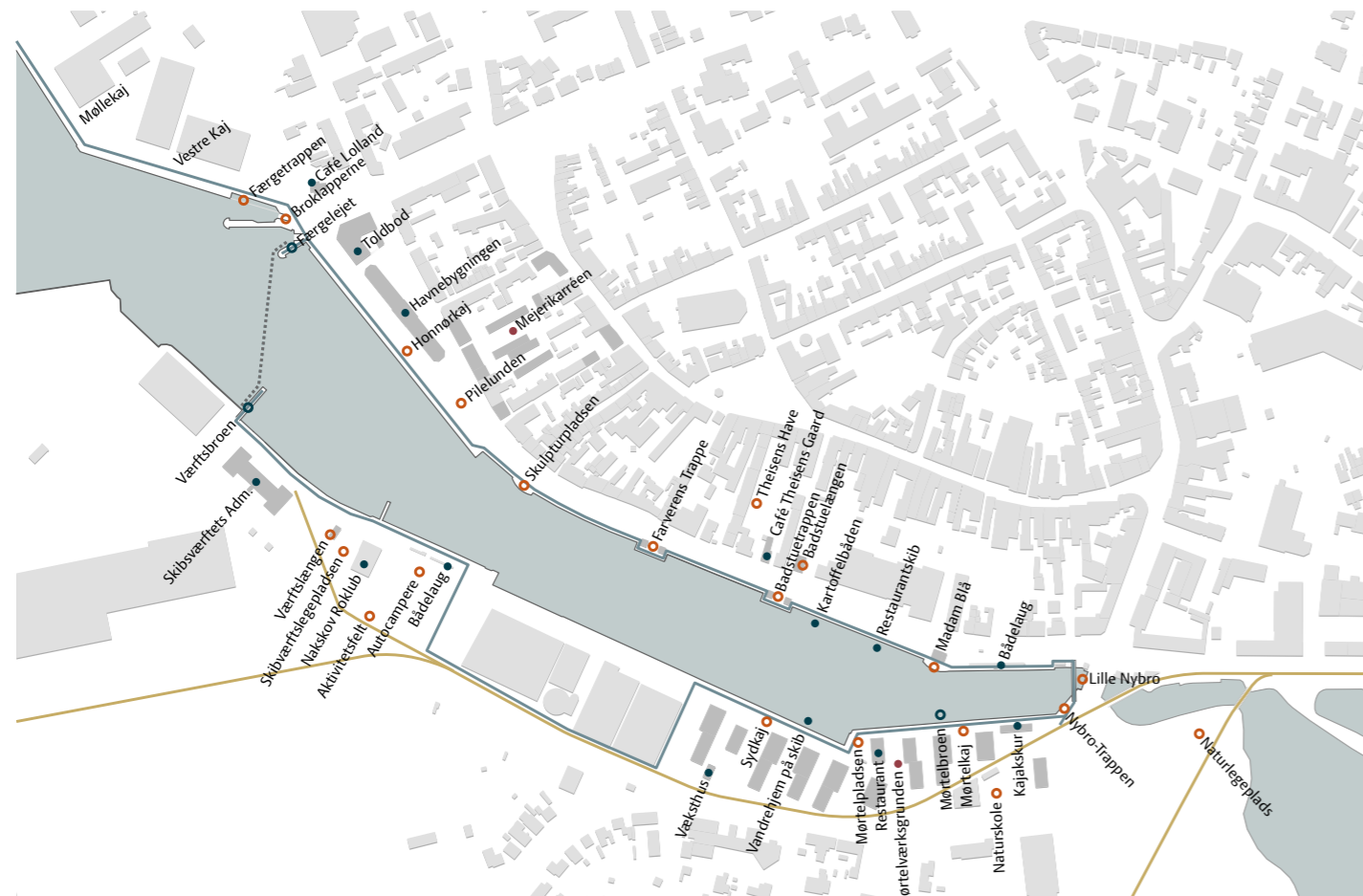
Stormgade 1



Nakskov Badeanstalt i Møllebugten ved Rosnæs, 1940'erne



Hestehovedet Strandbad (1993), 2020



Rundt om havnen - ophold, aktiviteter og forbindelser



Fredede og bevarelsværdige bygninger ● Fredede bygninger ● Bygninger med høj og middel bevaringsværdi 1-4

## FELTER / FOKUSPUNKTER / NORDKAJEN

### HAVNEBYGNINGEN

Når man i havnen har passeret Toldboden, markeres ankomsten til Naskov derefter af to værdige bygninger, der danner en port, Havnebygningen (Einar Ambt og Axel Preisler, 1915) og Skibsværftets Administrationsbygning (Christian Olrik, 1920). De to bygninger spejler hinanden på tværs af havneløbet, ligesom Honnørkajen spejler sig i Havfruebroen. Den værdighed, som de to bygninger udstråler, er ligefrem majestætisk, når man betænker, at de begge omtrent har en længde svarende til det kongeskib, som ved sine besøg i Naskov lægger til ved Honnørkajen.

Havnebygningen er en arkitektonisk genistreg, der kombinerer spisesal for havnearbejdere, pakhushus for stykgods, kontorer og bolig for havnemesteren i et arkitektonisk udtryk, måske inspireret af lollandiske herregårde, der får de vidt forskellige funktioner til at tale med en stemme.

Bygningen favner og fastholder Honnørkaj samtidig med at den underlægger sig skalaen i Erlingsgade/Havnegades to-etages byhuse. Det er smukt.

Havnebygningens oprindelige rumprogram er som skabt til at støtte Honnørkaj som havnens og hele byens festplads. Pakhusets let skrånede gulv og direkte forbindelse med Honnørkaj giver det potentiale som overdækket byrum og multifunktionel havnehal, der kan støtte mange funktioner og arrangementer.

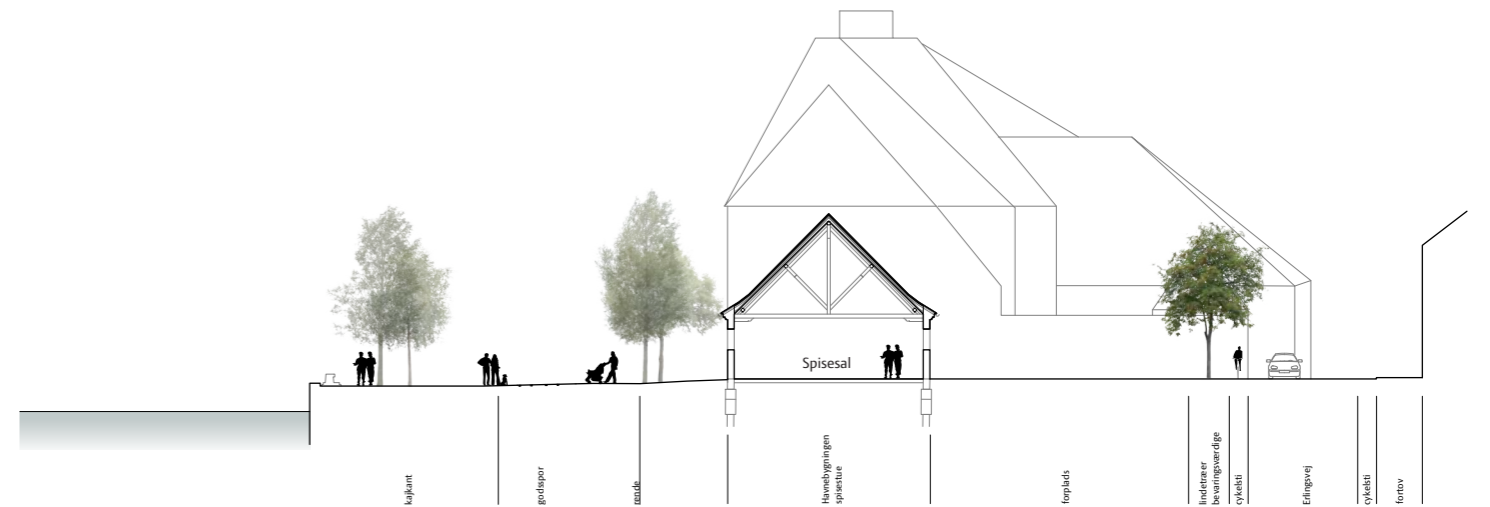
På samme måde kan Havnebygningens store spisesal, der må fremkaldes, blive en helt særlig, levende fortælling om arbejdet i havnen som havnens forsamlingshus.

De to kviste i taget mod syd kan man måske overveje at bevare. Kvistene blev etableret i forbindelse med, at der blev lagt etagedæk ind i spisesalen i 2005 og vil fastholde denne historie og forlene bygningen med et ekstra lag af fortællerværdi fra samtiden.

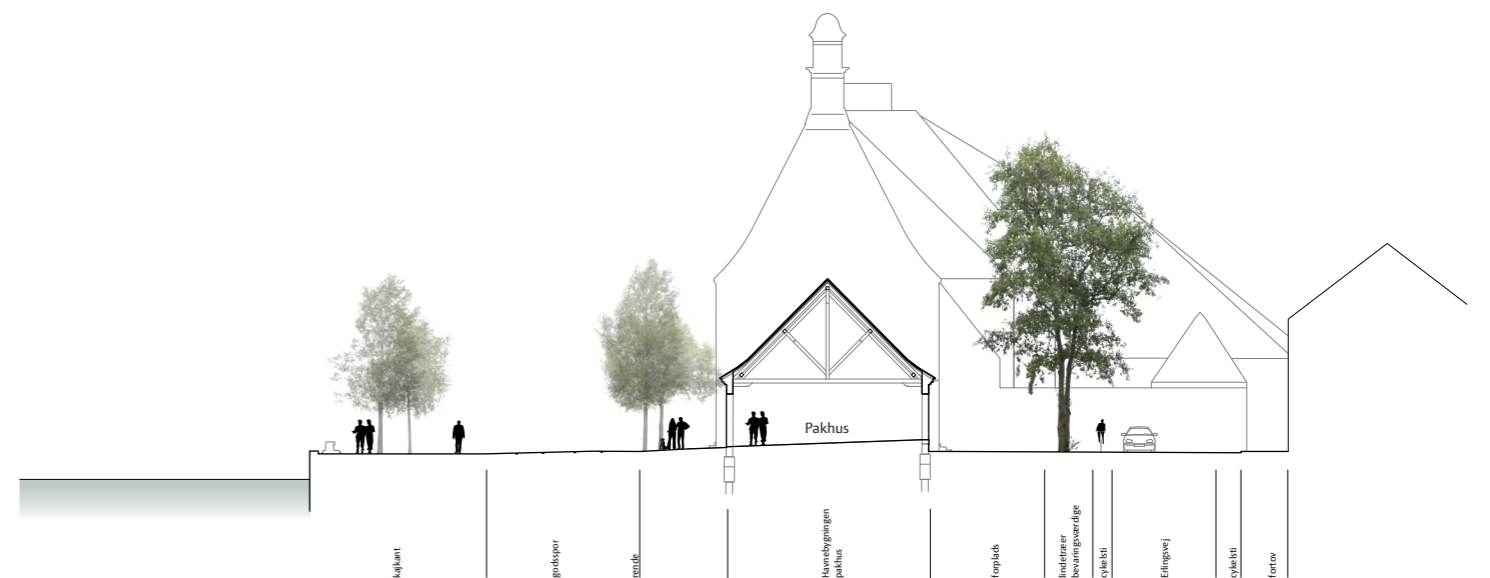
Kontorerne i bygningens midterparti kan anvendes til permanente og midlertidige aktiviteter, der ikke forudsætter etablering af elevator. Det undersøges hvilke tiltag, der er nødvendige for at kunne nedtage den udvendige flugtvejstrappe på bygningens nordside.



Honnørkaj



Havnebygningen - Honnørkaj - Snit i Spisesal 1:400



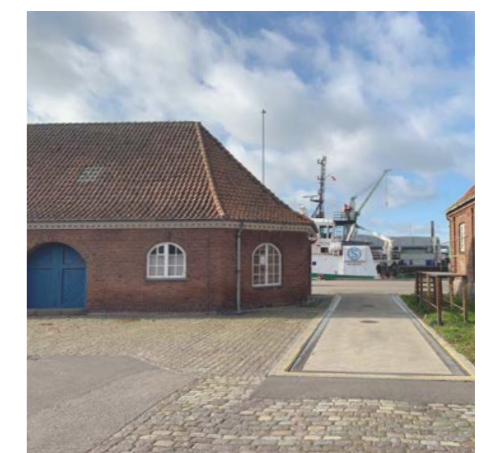
Havnebygningen - Honnørkaj - Snit i Pakhus 1:400



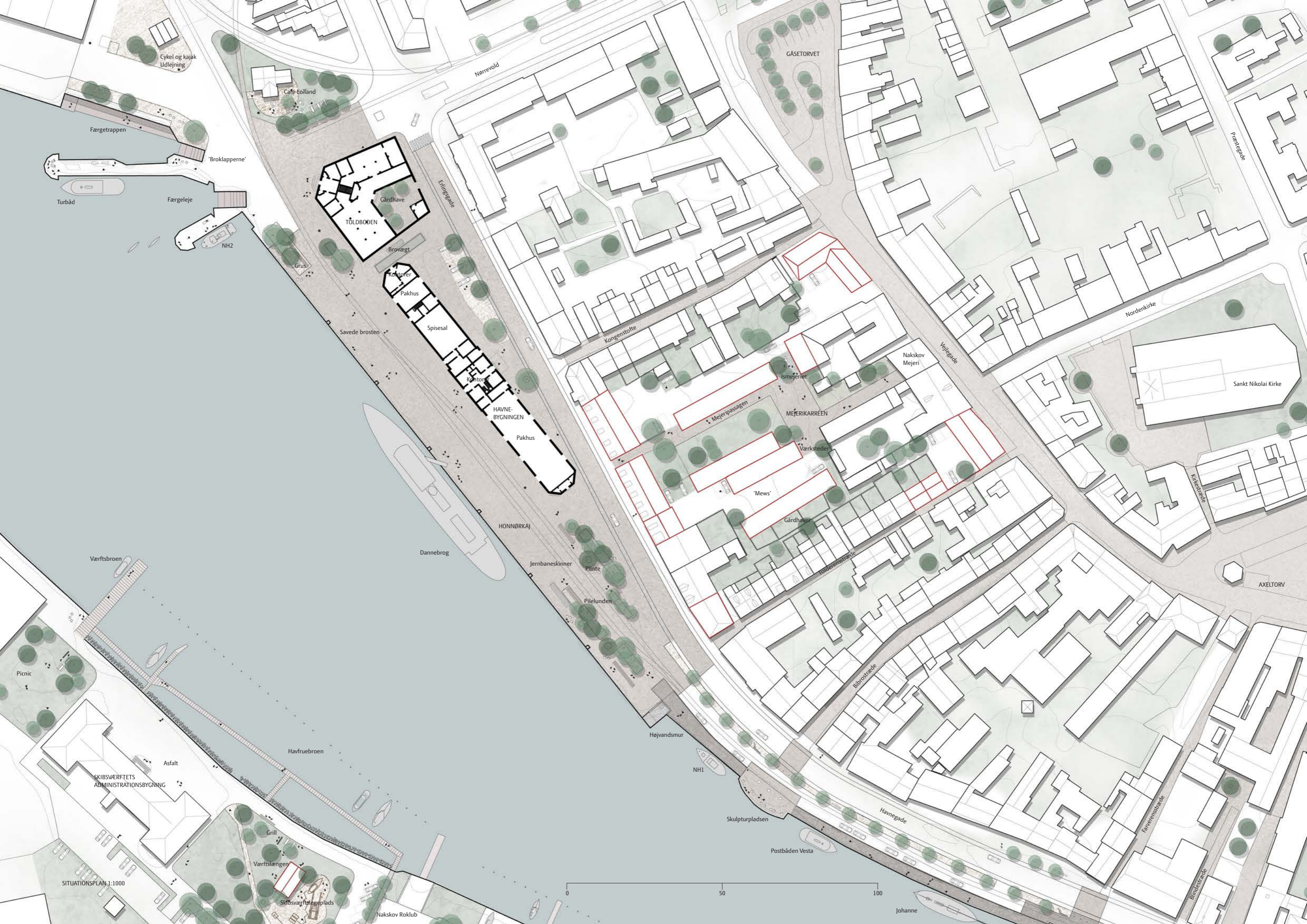
Havnebygning - Honnørkaj



Oprindelig flankerede to lindetræer Havnebygningens midterparti



Havnebygning - Brovægt



Cykel og kajak Udlejning

Cafe Lolland

Færgetrappen

'Broklapperne'

Turbåd

Færgeleje

NH2

Grus

Gårdhave

TØLDBØDEN

Brovægt

Kontor

Pakhus

Savede brosten

Spisesal

Kontor

HAVNE-BYGNINGEN

Pakhus

Kongensløfte

GÅSETORVET

Præstegade

Nordenkirke

Sankt Nikolai Kirke

Veilegade

Nakskov Mejeri

Ismejeriet

Mejersøen

MEJERIKARREEN

Værksteder

'Mews'

Gårdhaver

Kirkestrade

AXELTORV

Værftsbroen

Dannebrog

HONNØRKAJ

Jernbaneskinner

Plinte

Pilelunden

Højvandsmur

NH1

Skulpturpladsen

Postbåden Vesta

Havnegade

Picnic

Havfruebroen

Asfalt

SKIBSVÆRFETETS ADMINISTRATIONSBYGNING

Grill

Værftslængen

Skibsværftlegeplads

Nakskov Roklub

SITUATIONSPLAN 1:1000

0 50 100

Johanne

## FELTER / FOKUSPUNKTER / NORDKAJEN

### HONNØRKAJ

Honnørkaj var havnens store, travle arbejdsplads for lastning og losning af stykgods. Her byens prominente gæster lægger til.

Axeltorv er byens torv, Honnørkaj er havnens torv – det største byrum i Nakskov. En ramme om store og små aktiviteter, begivenheder i hverdagen, byens og havnens festplads.

Honnørkaj skal forblive et stort rum, én samlet flade. Med Havnebygningen i ryggen står Honnørkajen i tæt dialog med Skibsværftets Administrationsbygning og favnes af færgelejet, men savner i dag et rumligt led som overgang til Nordkajen mod øst.

Når man fra Honnørkaj, Tolderensstræde og Mejeripassagen (mellem Havnegade 3 og 5) ser Skibsværftets Administrationsbygning flankeret af sølvpil og seljerøn, får man øje på, hvor meget disse træer betyder for den rumlige oplevelse af bygningen. Det rumlige overgangsled, Honnørkaj savner mod øst, kunne etableres som lunde af Sølvpil (*Salix Alba Saba* og *Salix Alba Sericea*) i store grusfelter, der tilmed vil bidrage til at knytte Havnebygningen og Skibsværftets Administrationsbygning tættere sammen, styrke og samle portmotivets med en stor grøn ring af træer.

Sigtelinierne fra Tolderensstræde og Mejeripassagen friholdes for beplantning, ligesom træerne underordner sig jernbanesporene, der foreslås frilagt i den kommende, store belægningsflade af savede brosten, der foreslås at erstatte asfaltfladen. Ikke fordi der er noget galt med asfalt, men fordi brosten indfører en mindre, mere kropsnær skala. Det let skrånende fald i pakhuset fortsættes ud til sporene på Honnørkaj, hvor en øst-vestgående vandrede langs Havnebygningen artikulerer den store, homogene flade med en rumlig fold, der knytter bygning og kaj endnu tættere sammen.

Pilelunden og store plinte af træ vil give naturlig støtte til ophold, når man ankommer fra Nordkajen og bymidten. Med det samme motiv styrkes overgangen til Toldboden og færgelejet.

Langs Havnegade er i 2016 plantet en række sejlerøn, der understreger gadens forløb og danner overgang til Nordkajen. Det fungerer godt fra Nybro til Tolderensstræde, men på strækningen langs Honnørkaj, hvor Havnegade drejer mod nord, fjerner træerne fokus fra Havnebygningen netop fordi de understreger gadens forløb.

Vi foreslår, at disse 7 træer og højbedene, de er plantet i fjernes, således at Havnebygningen igen bliver et naturligt point-de-vue, når man i Havnegade nærmer sig fra Nybro.

Honnørkaj vil på denne måde igen åbne sig mod byen og Nordkajen med pilelunden som et nyt rum på havnen, der tillige er et vigtigt formidlende overgangsled mellem Honnørkaj og Havnepromenaden.

Hver dag kører der folk ned på Honnørkaj, hvor de parkerer langs kajen og ser solnedgangen fra bilen. Det er betydningsfuldt på flere planer, også i fremtiden.

Brostensbelægningen fra Honnørkaj føres rundt om Havnebygningen og afsluttes uden lysning mod Havnegade/Erlingsgade.

Hækplantningen mod gaden foreslås fjernet, et grusfelt etableret og et stort lindetræ plantet som makker til det nuværende, således at Havnebygningens midterparti igen flankeres af to store træer.

En måske bedre løsning kunne være at fælde det eksisterende, der er i dårlig vækst med store tørre grene, og plante to nye.



Honnørkaj, 1925



Dannebrog ved Honnørkaj, 1960'erne



Honnørkaj savner som havnens torv rumlig definition mod øst



7 træer afskærer Honnørkaj. Havnegade har for stor rumlig betydning



Sigtelinie fra Mejeripassagen til Honnørkaj



Honnørkaj - snæver overgang til Havnepromenaden



Torskefestival 2013



Honnørkaj øst - engang havnens store arbejdsområde - nu et rumligt diffust ingenmandsland





digi

## FELTER / FOKUSPUNKTER / NORDKAJEN

### MEJERIKARRÉEN

Mejerikarréen, som er defineret af Havnegade, Tolderens Stræde, Vejlegade og Kongenstøfte, er opkaldt efter det andelsmejeri, som havde sin hovedbygning i Vejlegade 17, men som også havde indgang via Havnegade 7. Ifølge sagsoplysninger fra en bevaringssag 2001 omfatter karréen 32 bygninger. Den var oprindeligt tæt bebygget og gennemskåret af stræder, men i dag er det meste af karréens indre ryddet.

#### Stræder og passager

Med skiftet til bilen som det foretrukne transportmiddel, er karréerne langs havnen i stigende grad blevet optaget af bilen og dens køremønstre. Mejerikarréens hjørner bruges i dag som parkeringspladser, og der er afsat store arealer til manøvrering af biler i karréens midte.

Hovedgrebet i Mejerikarréen er at genetablere randbebyggelsen ved at lukke hjørnerne mod Vejlegade. Karréens hjørner styrker den rumlige struktur i de vigtige stræder og hovedgaden Vejlegade. Langs Tolderensstræde opføres to bygninger i 1,5 etage i forlængelse af de eksisterende huse. Langs Havnegade 1-9 foreslås opført nye gadehuse i de eksisterende huses ånd, volumen og på de eksisterende huses fodaftryk. Gadehusenes facader med porte understøtter Honnørkaj øst for Havnebygningen. De nye huse opføres med porte i forskellige størrelser, der tillader den nødvendige kørsel og parkering i karréens midte.

Mejeripassagen fra Vejlegade til Honnørkaj og Havnebygningen bliver den primære gangforbindelse i den fremtidige Mejerikarré. I Vejlegade er der adgang gennem porten i Nakskov Mejeris gamle hovedbygning, i Havnegade forstærkes den eksisterende passage

mellem Havnegade 3 og 5, der leder direkte ud til Honnørkaj. Ved at indføre en langstrakt bygningstypologi i Mejerikarréens indre, inspireret af engelske 'mews', kan man understrege karréens dybe matrikler og styrke kontakten mellem byen og havnen.

Gårdhusene er langstrakte bygninger, der har parkering i stueetagen og beboelse ved siden af og ovenpå. Ved at gøre parkering til en del af huskroppen, danner bygningerne i sig selv skellet mellem de befæstede arealer egnet for kørsel med bil, og de grønne arealer egnet for gående og ophold. Mellemrummene fungerer som rekreative gårdrum for beboere. Erhvervsfunktioner, et ismejeri og værksteder, er placeret på strategiske hjørner i stueetagen og får karréen til at summe af liv og aktiviteter i dagtimerne og byder på ophold for den gående på vej igennem Mejerikarréen.

#### Opdagelse

Mens strædernes lige stræk tilbyder lange kikk fra den ene til den anden ende og helt over til Sydkajen, stimulerer Mejerikarréens mange passager til at man går på opdagelse. Bygningerne inde i karréen er placeret forskudt af hinanden, så gennemgående gang- og synslinjer undgås. Dette skaber et mere privat gårdrum for beboerne og samtidig en labyrint, som vækker den besøgendes lyst til at gå på opdagelse i karréen.

#### Beplantning og belægning

Mejerikarréens baggårdsstemning understøttes ved anvendelse af upretentiøse materialer, grus, asfalt, græs og solitære træer. Det giver plads til, at kommende beboere kan sætte deres per-

sonlige præg på boligernes gårdhaver og kantzone. Det kan blive et levende og attraktivt sted at bo og gå på opdagelse i på en tur gennem Mejeripassagen.

#### Byggefelter

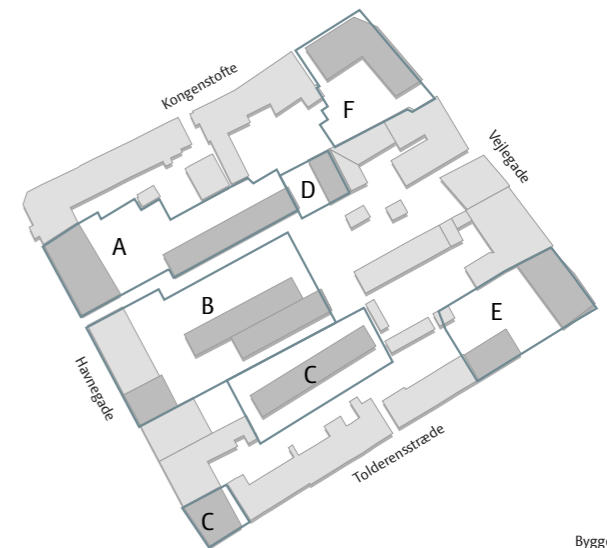
Karréen underdeles i seks mindre byggefelter, der består af et gadehus langs karréens randbebyggelse samt et eller flere gårdhuse i karréens midte. Opdelingen styrker diversitet og etapedeling i realiseringen, og spejler udviklingsplanens intentioner om langsom udvikling med flere bygherrer. Og man sikrer en forpligtelse til at udvikle karréens rand og indre på samme tid.

#### Bygninger

Langs de nyetablerede 'mews' skaber en høj stueetage med porte et motiv, der præger karréen. Portene er vekselvis almindelige garageporte, vekselvis store vinduer, der slipper meget lys ind til en offentligt orienteret del af boligen bagved. Det er i denne høje stueetage at gårdens erhvervsfunktioner placeres. For den dedikerede beboer, der måske ikke ønsker at eje en bil, kan garagen benyttes som en udvidelse af boligen, eller som hjemmekontor. For den lokale håndværksmester, kan garagen måske indgå som en central del af et lille værksted.

Boenhedenes udformning understøtter nye kombinationer af bolig og erhvervsvirksomhed.

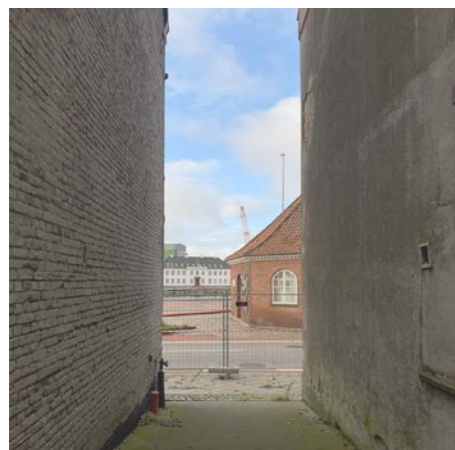
Husene langs Vejlegade disponeres med erhverv eller butikker i stueetagen og opføres i 1,5-2,5 etager med opbrudt facadeflugt som de omkringliggende huse.



Byggefelter



BYGGEFELT	A	B	C	D	E	F
Byggefelt areal	973 m <sup>2</sup>	1405 m <sup>2</sup>	765 m <sup>2</sup>	157 m <sup>2</sup>	646 m <sup>2</sup>	598 m <sup>2</sup>
Brutto areal	950 m <sup>2</sup>	1270 m <sup>2</sup>	674 m <sup>2</sup>	142 m <sup>2</sup>	586 m <sup>2</sup>	538 m <sup>2</sup>
Bebyg %	92	90	88	90	91	90
Boliger forhus	6	7	3		1	2
Areal pr. bolig	88 m <sup>2</sup>	74 m <sup>2</sup>	94 m <sup>2</sup>		128 m <sup>2</sup>	117 m <sup>2</sup>
Areal pr. erhverv		90 m <sup>2</sup>			327 m <sup>2</sup>	304 m <sup>2</sup>
Boliger i baghus	3	5	3		2	
Areal pr. bolig	120 m <sup>2</sup>	120 m <sup>2</sup>	111 m <sup>2</sup>		64 m <sup>2</sup>	
Erhverv i baghus	1	1	1		1	
Areal pr. erhverv	60 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	142		



Sigtelinie fra Mejeripassagen til Skibsværftets Administrationsbygning



Nakskov Mejeri, Vejlegade



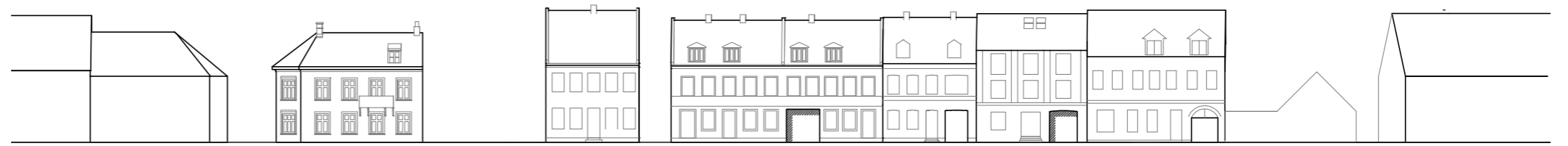
Mews London



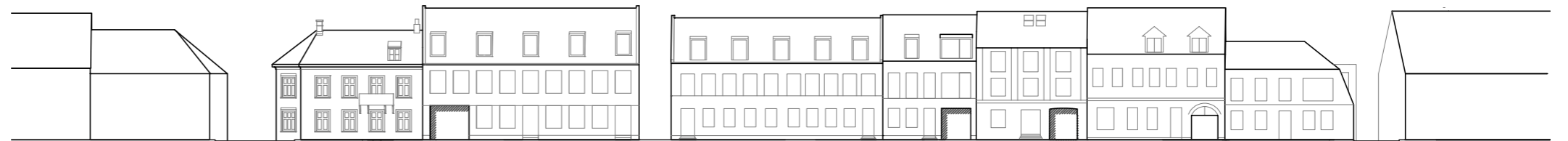
Mews London



Mejerikarréen - Havnebygningen viser vej



Havnegade - Opstalt fra Kongenstofte til Tolderensstræde - eksisterende forhold - 1:500



Kongenstofte

1

3

5

7

9

11

13

15

Tolderensstræde

Havnegade - Opstalt fra Kongenstofte til Tolderensstræde - fremtidige forhold - 1:500



Honnørkaj - Mejerikarréen



Mejeripassagen - Havnebygningen - Honnørkaj



Mejeripassagen

## FELTER / FOKUSPUNKTER / NORDKAJEN

### HAVNEGADE / ERLINGSGADE

Havnegade er byens øst-vestgående forbindelsesvej langs havnefronten. Gadens forløb og rum er i de senere år understreget med anlæggelse af cykelsti i begge sider og ved etablering af et langsgående bånd af højbede, udført som 20 cm høje cortenstålsrammer tilplantet med græsser og seljerøn.

Dette motiv, der ses og virker smukt flere steder i byen, opleves langs Havnegade fremmed og som en barriere, der svækker forbindelsen fra stræderne på tværs af Havnegade til Nordkajen ved ensidigt at understrege gaden.

Vi foreslår, at Havnegade ombygges til et slankt to-sporet vejprofil, hvor cykelstierne hæves til niveau med fortovet, som det er tilfældet i Vejlegade. Det vil nedsætte hastigheden, skabe større sikkerhed for cyklister og et bredere fortove med opholdsmuligheder på bysiden af Havnegade.

Højbedet med græsser og seljerøn foreslås sløjfet og i stedet etableres en grusbeltet zone med størst mulig bredde, idet bredden på adgangsvej til p-pladserne optimeres. Denne ændring vil have to positive konsekvenser: For det første kan rækken af seljerøn, der er plantet unaturligt højt i forhold til omgivelserne, genplantes i niveau med terræn. Dette er muligt, fordi træerne er relativt nyplantede. Hvis ikke det sker, vil træerne, når de gror til, opleves ikke rigtigt at høre til, og opleves som gæster. For det andet vil en zone med dynamisk bredde i niveau med terræn give bedre mulighed for passage på tværs og skabe plads til at opstille cykelstativer, hvor der er mest brug for dem langs cykelstien, bænke og evt. andre støttefunktioner. Lave pullerter af egetræ forhindrer uønsket ind- og udkørsel.

Fire steder i Havnegade etableres mindre hævede flader belagt med savede brosten, der giver prioritet til de tværgående forbindelser i stræderne fra Søndergade, Axeltorv og Vejlegade til Nordkajen: Ved Dronningsstræde/Madam Blå, ved Badstuestræde/To havnepavilloner/Badstuetrappen, ved Farverensstræde/To havnepavilloner/Farverens Trappe og ved Bibrostræde/Skulpturpladsen. Ud for pavillonerne findes disse prioriteringer allerede, men i niveau med vejen og i betydelig større bredde, hvorfor man ikke helt fornemmer hensigten og virkningen derfor udebliver.

Hvor Havnegade møder Honnørkaj ud for Tolderensstræde ændres gadens asfaltbelægning til savede brosten frem til Nørrevold. På denne måde kobles Mejerikarréen, Kongenstofto og Tolderensstræde tæt sammen med Honnørkaj og Havnebygningen.

Skulpturpladsens brostensbelægning udvides ved at inddrage tre parkeringspladser, der i dag udgør endnu en barriere i forhold til pladsens forbindelse på tværs af Havnegade til Bibrostræde.

På denne måde skabes mere rum omkring skulpturerne og bedre plads til ophold på Nakskov-stolene og gæster til NH1 og Postbåden Vesta.

Med disse relativt enkle greb mener vi, at Havnegade kan omdannes til sivegade og få et mere levende udtryk, når fortovet mod nord bliver bredere og rækken af seljerøn ikke har samme afstand til vejprofilen i hele gadens længde, men opleves at få en ny placering i de store grusbæde, der optager vejprofilens 'overskuds-bredde'. Fokus flyttes fra at se gaden som infrastruktur til at opleve gaden som rekreativt rum.

### NORDKAJEN

Ude i havneløbet ligger sejlløbet 'Lige Løb', og efter Honnørkajen danner Havnefronten en helt parallel 'Langelinje', havnepromenaden, som med fire 'perler på snoren', Skulpturpladsen, Farverens Trappe, Badstuetrappen og Madam Blå opdeles i kortere forløb.

Nordkajen er i dag højvandsikret med støttemure, trappeanlæg og de fire pavilloners høje sokler til kt. 1.50.

På relativt enkel vis kan Havnegade sikres mod højvande til kote 1.65, som vi vurderer er koten på ok sokkel ved de fire pavilloner.

Fremtidige investeringer i klimatilpasning i Nakskov Havn bør give rekreative muligheder, der ikke findes i dag.

Vi foreslår at demontere granitelementerne, der i dag afslutter højvandsikringen. I stedet monteres præfabrikerede betonelementer, der forhøjer den eksisterende betonmur, afsluttes i kote 1.60 og følger den skrånende geometri. På denne måde kan der mod havnen som noget nyt monteres bænke i længde efter ønske og med støttemuren som naturlig rygstøtte.

Granitelementerne foreslås indbygget i den fremtidige belægning på Mørtelpladsen på Sydkajen.

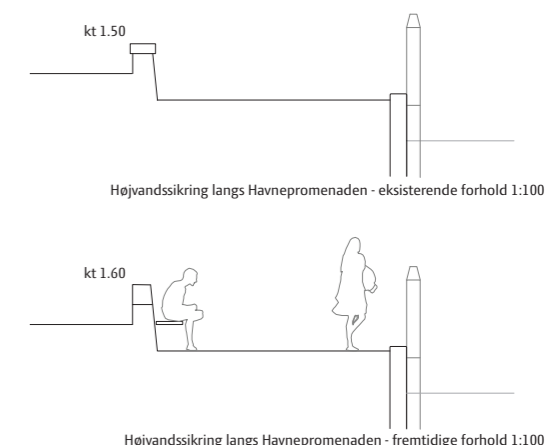
Højvandsikringen forlænges mod øst til Madam Blå, hvilket giver mulighed for at forlænge havnepromenaden fra pavillonerne til Terrassen ved Madam Blå.

Mod Honnørkaj forlænges højvandsikringen ligeledes, men i et forløb, der øger bredden på promenaden langs kajen ved tilslutningen til Honnørkaj, hvor den i dag er meget snæver.

Alle passager på tværs samt afslutningen af promenaden i øst og vest sikres med mobile højvandsporte.

Passagerne mellem pavillonerne fra Farverensstræde og Badstuestræde til promenaden langs kajen er i dag sikret med et forhøjet trappeanlæg, der udgør en barriere. Ved at etablere højvandsikringen med mobile højvandsporte kan trappeanlægget fjernes og terrænforskellen mellem vejen og promenaden på 40 cm optages i to ramper, der tillige kan fungere som trappe på tværs. På denne måde elimineres den nuværende barrierevirkning, og der opnås tilgængelighed til kajen for alle.

Vi foreslår i forlængelse heraf, at passagerne mod havnen rundt om pavillonerne mod syd udvides i bredden, således at der etableres mindre pladser med fremskudte, brede siddetrætter, Farverens Trappe og Badstuetrappen, mod havnen.



Havnepromenaden på Nordkajen

Bibrostræde / Skulpturpladsen

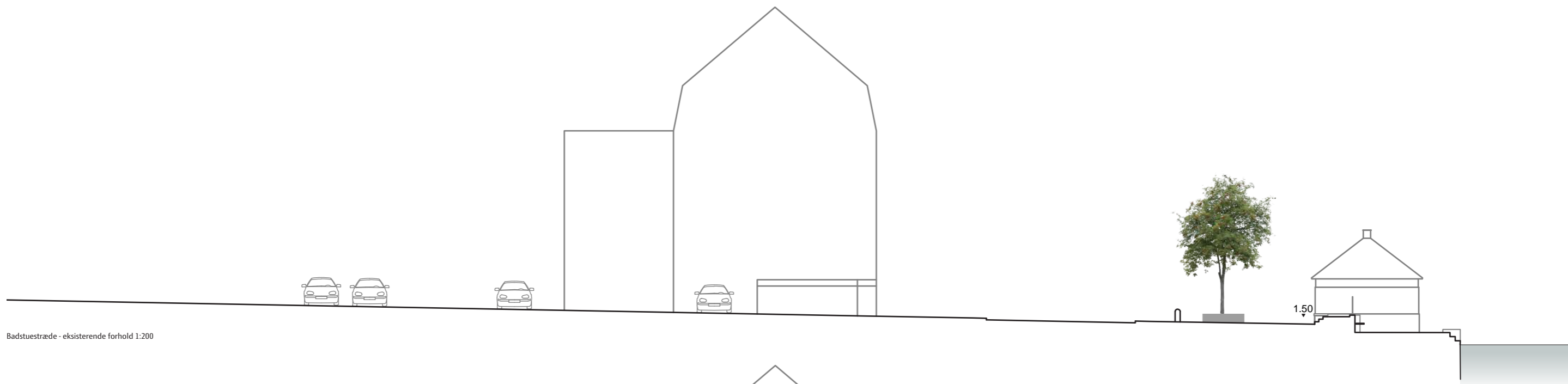
Farverensstræde / Farverens Trappe

Restaurantskib

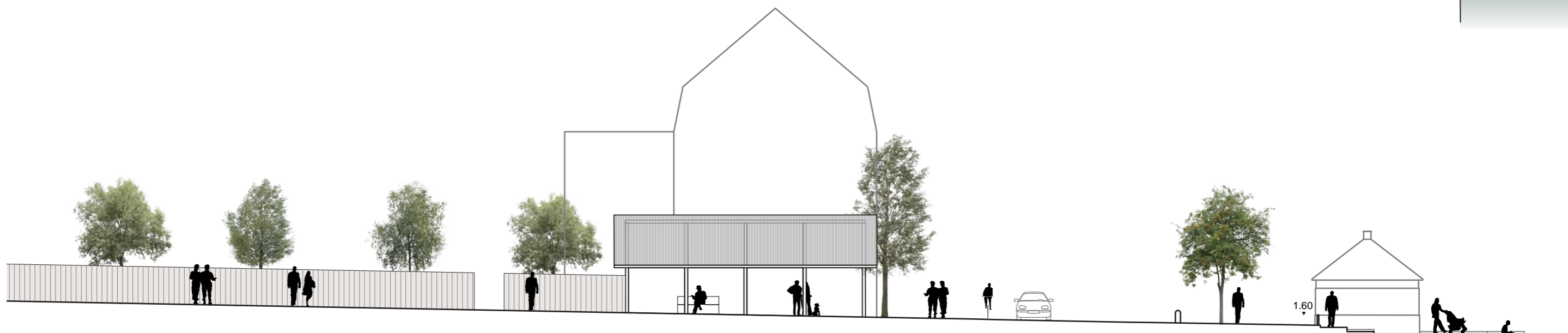
Badstuestræde / Badstuetrappen

Kartoffelbåden

Dronningsstræde / Madam Blå



Badstuestræde - eksisterende forhold 1:200



Badstuestræde - fremtidige forhold 1:200

badstuestræde  
plankværk  
nye træer

badstuelængen

fortov

cykelsti

havnegade

cykelsti

gangareal

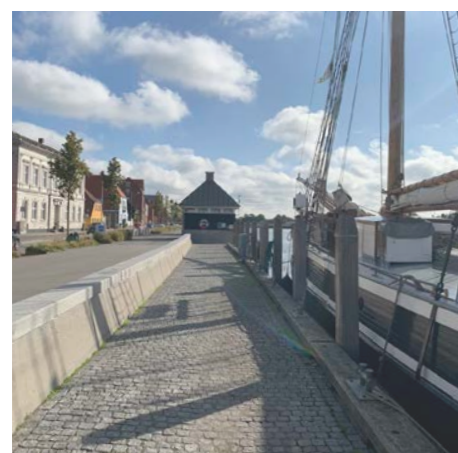
mobil højvandsikring kt. 1.60

rampe

nordkajen

badstuetrappen

havnebassin



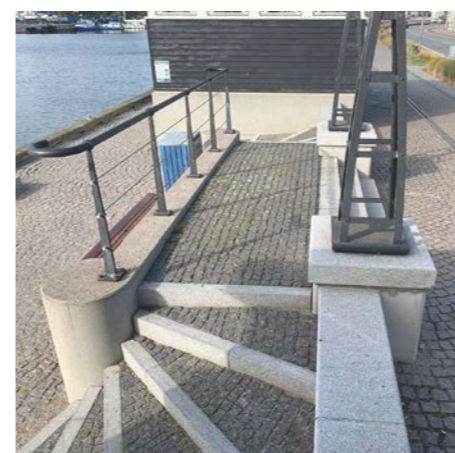
Havnepromenade - Højvandsikring kt. 1.50



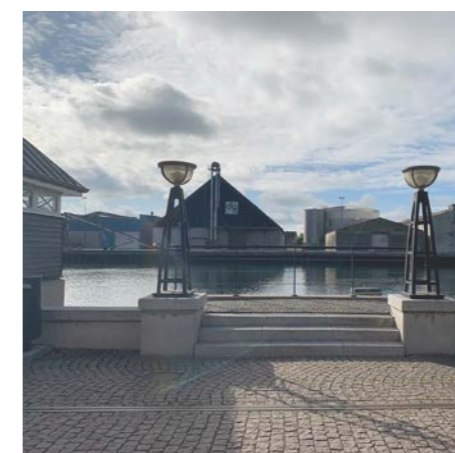
Pavilloner - Badstuestræde



Snæver passage ved pavillonerne



Højvandsikring - Trappeanlæg med barrierevirkning



Trappeanlæg med barrierevirkning mod Badstuestræde



Eksempel på mobil højvandsport

## FELTER / FOKUSPUNKTER / NORDKAJEN

### BADSTUESTRÆDE

Badstuestræde udgør sammen med Farverensstræde de to vigtigste forbindelser mellem Axeltorv og havnen.

Hvor Farverensstræde er smal, tæt og oplevelsesrig, er Badstuestræde bredere og kun fastholdt af hjørnehusene i Søndergade.

Mod havnen er Badstuestrædes oprindelige bebyggelse mod øst erstattet af en rumligt udflydende parkeringsplads ved Meny supermarkedet. Og da Badstuestræde samtidig bruges som dobbeltsporet udkørsel fra p-pladsen, går strædet helt i opløsning mod havnen. I Theisens gård er der i dag et plankeværk med en port til Badstuestræde. To træer i gården har kroner, der hænger ud over strædet. Vi foreslår, at dette motiv videreføres på den modsatte side af strædet, ved at etablere et klassisk plankeværk og plante træer bag det, således at Badstuestræde bliver en tæt, og frodig grøn korridor mod havnen. På hjørnet af Badstuestræde og Havnegade foreslås opført et læskur, Badstuelængen, som et mødested for havnens gæster. Her kan man spise sin madpakke, fylde sin vandflaske, søge ly for regn, læ for vind og få information om aktiviteter og ture i byen, omkring fjorden og sejlture med postbåden Vesta. Badstuelængen har potentiale som støttepunkt for aktiviteter på havnen året rundt.

### THEISENS GAARD

Theisens Gaard er en fredet købmansgård bestående af et palæ mod Axeltorv og flere pakhuse fra 1700-tallet omkring gårdspladsen og den store have på den langstrakte grund mod havnen. Bygningskomplekset formidler historien om livet i købstaden, om varernes vandringer fra havnen til pakhuset og op i købmansbutikken, hvorfra de blev solgt. Det er en rig historie, der også er repræsentativ for bebyggelsesstrukturen mellem Havnegade og byens hovedstrøg Søndergade, Axeltorv og Vejlegade. Her vil man gerne opholde sig.

Vi foreslår, at der opføres en bygning i to etager mod havnen på fodaftrykket af den tidligere bygning her, således at porten til købmansgården genopstår og styrker formidlingen af den langstrakte matrikel.

Bygningen opføres som en moderne fortolkning af bindingsværk i stor skala. Café Theisens Gaard foreslås etableret i bygningen, der foruden serveringslokale mod Havnegade tilbyder ophold og servering i Theisens Have med de store træer og det nyplantede Nakskov 2030-træ om sommeren. Caféen støtter livet på langs havnen med kaffe-to-go.

### HAVNEGADE 51

En sort træbeklædning mellem to gule teglstensmure i en etage. Sådan præsenterer det tidligere vaskeri sig i dag mod Havnegade. Et karakteristisk hus fra 60'erne, der er ombygget så det i dag minder om en stor garage. Den er svær. Vi foreslår at bygge en etage på 'vaskeriet' - en let bygning i træ, der tilfører bygningen et volumen, der giver bedre balance i den opbrudte facaderække.

### MADAM BLÅ

Madam Blå er havnens eneste serveringssted, og placeringen på terrassen overfor Dronningensstræde gør Madam Blå til et naturligt mødested.

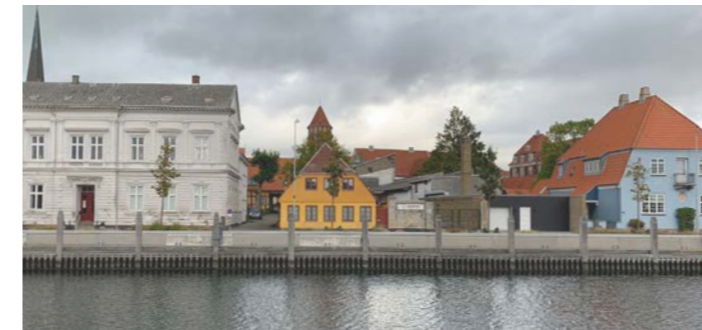
Vi foreslår, at Madam Blå ombygges, således at toiletbygningen på kajen kan nedlægges og toiletfunktionen flyttes til en tilbygning til Madam Blå, der fremover foreslås at drive denne servicefunktion. Madam Blå skal i fremtiden ligge som en pavillon på terrassen, således at der fra Dronningensstræde bliver direkte adgang til terrassen og udsigten over havnen. Fra terrassen etableres en trappe til kajen langs bådelauget, hvorved havnepromenaden forlænges.



Badstuestræde



Theisens Gaard



Havnegade 51



Dronningensstræde



Badstuetrappen, Badstuelængen, Badstuestræde



Havnegade - Opstalt fra Farverensstræde til Badstuestræde - 1:1000

H51

Theisens Gaard

Badstuelængen

## LILLE NYBRO

Nybro er det inderste punkt i havneløbet. Broen danner skel mellem ydrefjorden og Indrefjord, og skaber samtidig forbindelse mellem byens nordside og sydside. Nybro er det trafikalt mest fortættede sted omkring havnen. Som gående over Nybro oplever man byens travlhed, støj og trafikale puls så markant, at man mentalt mister fodfæste og taber kontakten med havnen.

For at styrke den rekreative sammenhæng mellem Nordkajen og Sydkajen og samtidig stimulere den lille og intime skala ved Nordkajens Bådelaug, foreslår vi at etablere en ny bro, Lille Nybro, der får fæste lavere end Nybro, således at man oplever at forblive i havnens rum, når man bevæger sig til fods eller på cykel fra Nordkajen til Mørtelkaj og Sydkajen.

Broen kombineres med Nybrotrappen ved landingen mod syd, hvorfra det lange, betagende kig op ad havneløbet åbner sig mod vest. Lille Nybro opnår forbindelse til Mørtelkaj, Sydkajen og Jernbanestien, den kombinerede gang- og cykelsti til den grønne en-

klave og Fjordstien, der helt naturligt anlægges i den nedlagte jernbanes spor, hvor den får rumlig støtte af det eksisterende, lange plankeværk. Det er den korteste vej og aktiv historieformidling i ét.

Langs de to kajsider ud fra Lille Nybro vil Nordkajens Bådelaug og Mørtelbroen bidrage til oplevelsen af intimitet og en lille skala. En skibsrestaurant ved Nordkajen vil yderligere kunne bidrage til intensiteten i denne inderste del af havneløbet.

Ved at knytte nord og syd tættere sammen med Lille Nybro, styrkes samtidig kontakten til stjerne langs Indrefjord og de rekreative muligheder her.

Lille Nybro, Nybro og de to jernbanebroer danner tilsammen et levende kryds af broer i overgangen mellem havnen og Indrefjord.

Man kunne vælge at placere ny ny bro i forlængelse af Dronningensstræde, hvor Langebro oprindeligt lå. Vi mener dog, at det er vigtigt

at fastholde det store ubrudte havnerum som hovedattraktion og styrke den rumlige sammenhæng mellem forskellige voluminer og skalaer i havnen og de mange rekreative muligheder langs havnebassinets kanter. Det er en pointe, at alle skalatrin i havnen opleves sammen. En bro ved Dronningensstræde vil afskære den vigtige lille skala fra det store havnerum og isolere bådelaug.

## INDREFJORD

Ved etablering af Lille Nybro og forslaget om en naturskole placeret ved Tømmerladen på Mørtelværksgrunden koncentrerer naturrettede rekreative støttefunktioner tæt på Indrefjord, hvilket styrker forbindelsen mellem havnen og Indrefjord.

Langs stjerne rundt om Indrefjord, ved Halsted Å og Ryde Å pumpestationer foreslås opført mindre madpakkely, som de mange forskellige brugergrupper kan benytte.

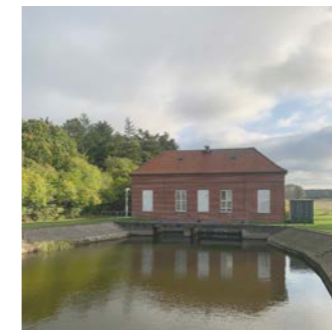
Den eksisterende, karakterfulde skiltning kan udvikles med yderligere vejvisning.



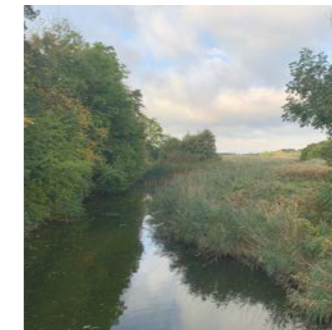
Nordkajens Bådelaug



Plankeværk - Mørtelværksgrunden



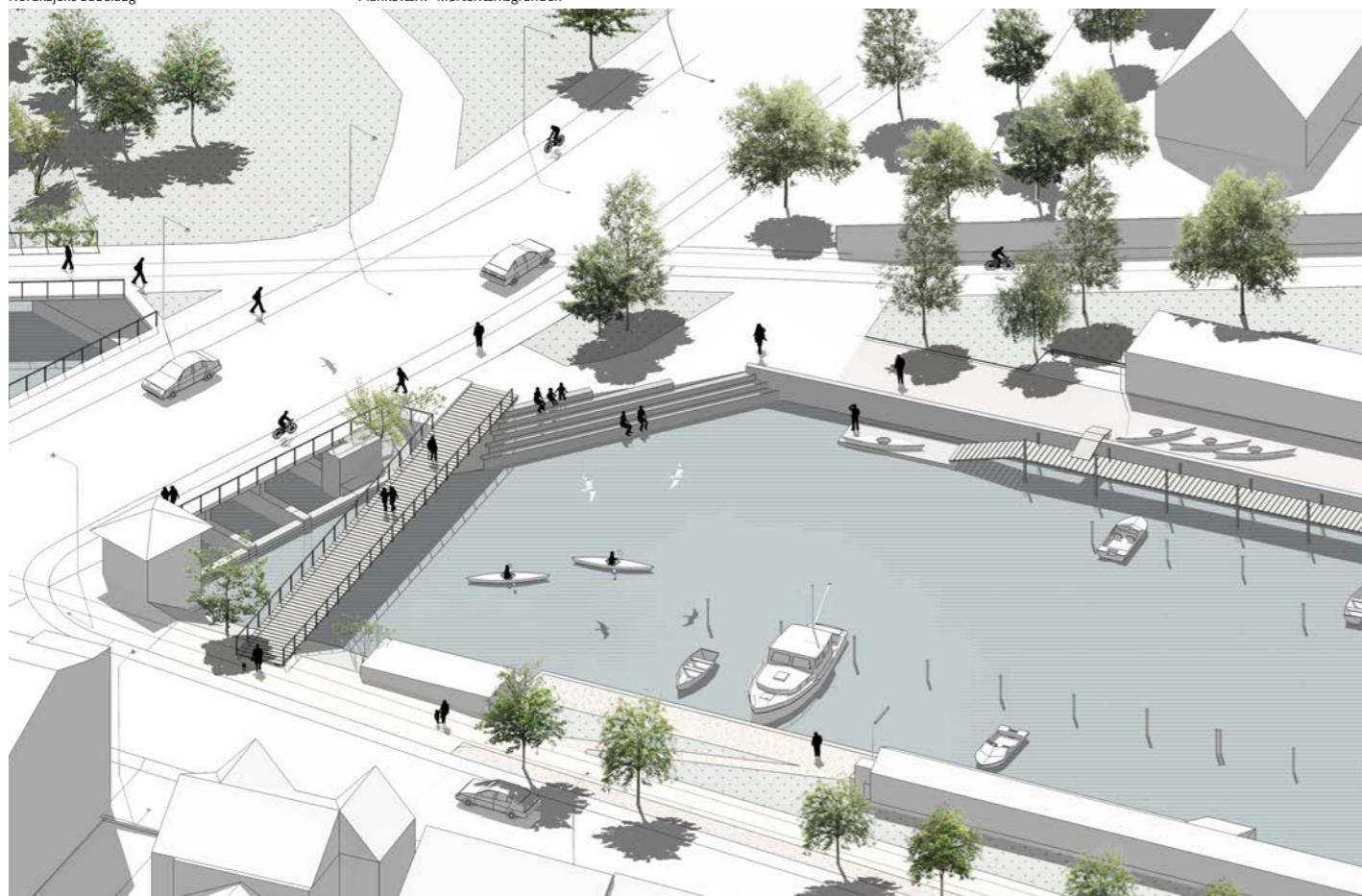
Halsted Å pumpestation



Halsted Å



Indrefjord - 'soen'



Lille Nybro - forbindelse mellem Nordkajen, Sydkajen og Indrefjord



Lille Nybro - retning over havnen



Fra Nybrotrappen er der ubrudt udsigt over havnen mod vest

## FELTER / FOKUSPUNKTER / SYDKAJEN

### MØRTELVÆRKSGRUNDEN

Jernbanespor og vejen til Sydkajen fortæller i bløde bevægelser om, hvordan området er blevet brugt. Og de opdeler området i tre felter, Sydkajen, Mørtelkaj og Tømmerladen der opleves forskellige. Ved at lade en fremtidig udnyttelse af Mørtelværksgrunden guide af denne tredeling og forholde sig vinkelret til den knækkede kajkant fra Sydkajen til Mørtelkaj opstår en naturlig kompleksitet og rumlig diversitet skabt af de givne betingelser. Artefakterne jernbanespor, brovægt, tømmerlade, udhus og plankeværk lever videre, næsten genfødt, og sætter den fremtidige udvikling i gang på en ligefrem, naturlig måde.

Den franske filosof Sebastián Marot har formuleret det på denne måde: 'man kan ikke deltage i en konversation uden at have lyttet til, hvad der er blevet sagt f r'.

Grundens naturlige opdeling i tre felter giver mulighed for en langsom udvikling af området, der samtidig inviterer til midlertidige aktiviteter.

Der etableres ny adgangsvej til DLG mod vest, således at tung trafik ledes udenom grunden.

Vi har valgt at illustrere det ovenfor beskrevne bebyggelsesprincip med en bearbejdning af det skitseforslag, der er sendt i offentlig høring. Bebyggelsen rummer 11.450 m<sup>2</sup> boliger og erhverv i 2-4 etager, væksthuse, værksteder, skur til kajaker, grej og en re-

staurant på Mørtelpladsen. Husene foreslås opført i træ på sokler af beton, der sikrer dem mod højvande til kote 2.50. Dette giver endvidere mulighed for at adskille de semiprivate gårdrum mellem bygningerne fra de offentligt tilgængelige havnearealer.

Tømmerladen har potentiale som en overdækket aktivitetsplads i forbindelse med en kommende Naturskole og måske et herberg, der vil få en god placering her i forhold til aktiviteter omkring Indrefjord.

Mørtelkaj og Sydkajen foreslås belagt med kostet, udstøbt beton med reference til det tidligere m rtelv rk. På Mørtelpladsen indstøbes 195 meter granitbordurer, der bliver tilovers, n r h jvandssikringen på Nordkajen forhøjes, som en historie, der g r den kommende belægning særlig.

Mørtelbroen etableres som forl ngelsesplads for gæstesejlere med tilknyttede støttefunktioner og faciliteter for opbevaring af kajaker for beboere i den kommende boligbebyggelse. I tilknytning til Mørtelbroen etableres bro for kajaker.

Ved Sydkajen foreslås at lade et skib fungere som vandrehjem (evt. administreret af Vandrehjemmet Gorvanns Minde) i højsæsonen. Langs kajen er der faste elementer for fitness, boldspil, ophold og 'grovkøkken' med grill.

### JERNBANESTIEN

Skandsen og Skibsv rftsvej afvikler trafik til industrierne på det tidligere v rftsomr de, genbrugsstationen, DLG, Skibsværftets Administrationsbygning, de rekreative funktioner i den grønne enklave og den blandede bebyggelse på F rgelandet.

Området har i mere end 100 år været bundet sammen af jernbanen og dens spor, der forgrener sig organisk mod områdets mål. Det er præcis det en sti langs Skandsen og Skibsv rftsvej til den grønne enklave skal kunne. Den skal samle, lede og fordele trafikanter til hver deres mål. Vi foreslår, at jernbanens spor, der i stor udstrækning fortsat findes i området, fritlægges og at stiforbindelsen følger disse til den grønne enklave og arbejdspladserne på det gamle værft.

Jernbanestien etableres som dobbeltrettet cykel- og gangsti, der ledsages af fritstående træer, der understreger stiens rum og forløb.

Cykelsti langs sydsiden af Skandsen samt cykelsti fra M gleh jvej til Sydkajen opretholdes.



Spur



Tømmerladen



Brovægten



Spur



Mørtelværksgrunden, Lille Nybro, Indrefjord



Udsigt fra Mørtelpladsen



Jernbanestien til den grønne enklave

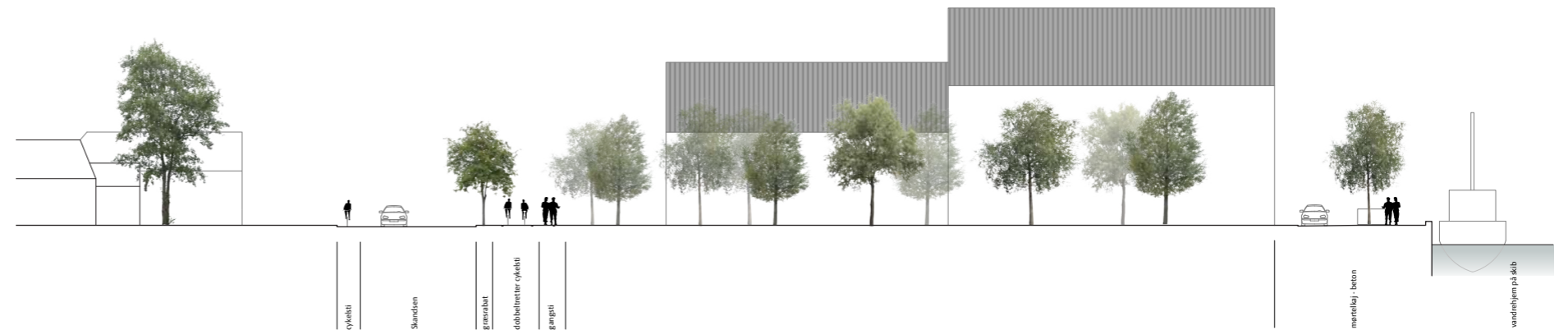


Jernbanestien

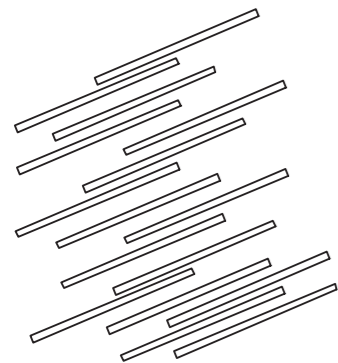


Mørtelkaj





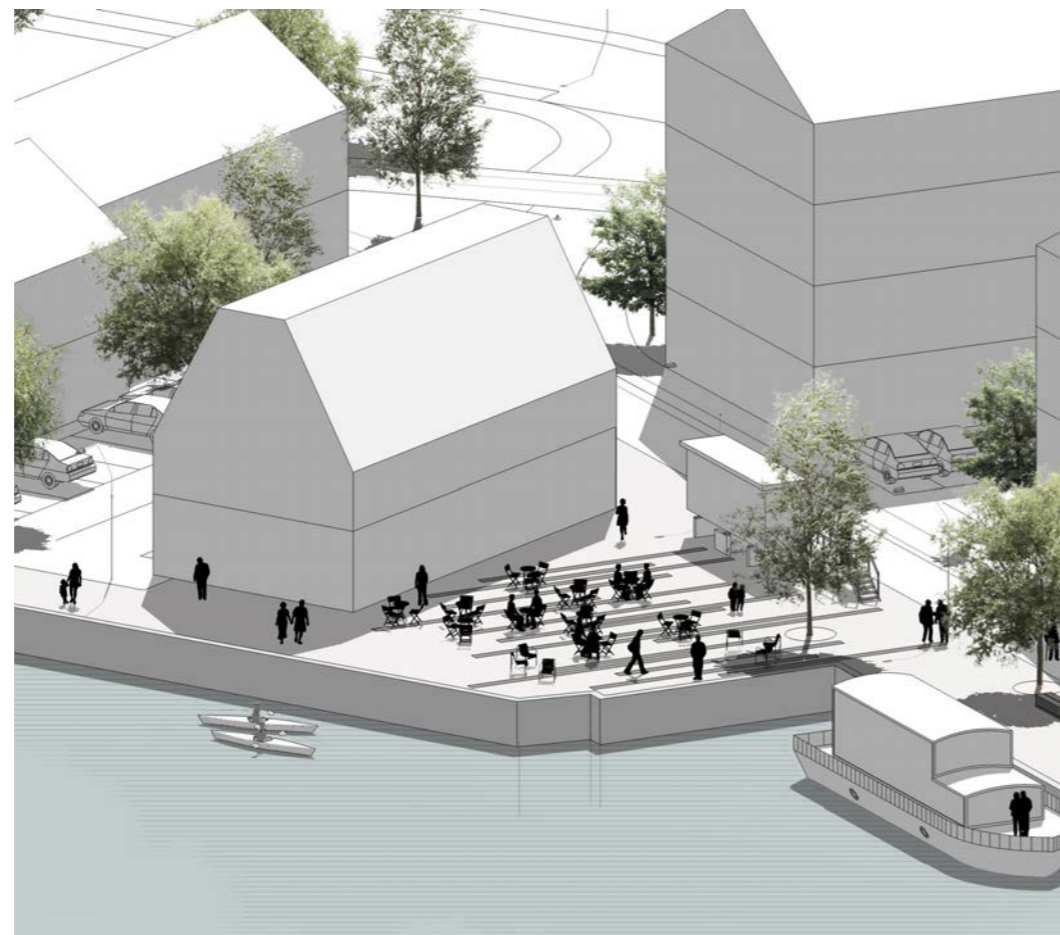
Snit i Sydkajen, Ny bebyggelse og stien langs Skandien 1:400



195 m granitelementer fra Nordkajen



Granitelementer på Nordkajens højvandsmur



Mørtelpladsen - Genbrug af granitelementer fra Nordkajen giver pladsen karakter. Bygning med restaurant og erhverv. Brovægten kan blive en sommerbar



Jernbanespor - fremtidens stier

## FELTER / FOKUSPUNKTER / SYDKAJEN

### DEN GRØNNE ENKLAVE

Den grønne enklave udgøres af arealerne omkring Skibsværftets Administrationsbygning, Havfruebroen, pilealléen, parkeringspladsen med seljeron, Nakskov Roklub, Sydkajens bådelaug og det forladte areal ved DLG. Til sammen udgør disse arealer en sammensat fortælling om tidligere tiders store aktivitet på skibsværftet og om den altid nære sammenhæng mellem arbejdsplads og rekreation.

Området er ikke ét sted men flere, der bindes sammen af halvt skjulte fortællinger, hvis værdi let kan overses, ikke mindst fordi der ikke er tilstrækkelig reason-to-go.

Den nuværende kompleksitet i rum, voluminer, overflader, beplantning og midlertidig brug foreslås opretholdt. Der kommer generationer efter os, hvis øjne på stedet også er vigtige.

Den markante allé af sølpil forlænges til Skibsværftsvej for at 'gribe' ankomende trafikanter, styrke orienteringen og en mindre skala på dette sted.

Etablering af standpladser for autocampere på området syd for bådelauget kan have et midlertidigt eller permanent sigte. Autocampere vil i begge tilfælde bringe liv til havnen og penge til byen. Autocampere er som regel selvforsynende med el, toilet og bad. De 23 standpladser (6x8m) vil dog betinge etablering af elforsy-

ning, ligesom området må forstærkes ved opbygning med makadam. Der foreslås desuden plantet spredte, skyggegivende træer. Forhold vedr. lokalplan skal afklares.

Langs stien på græsarealet kan etableres aktivitetsfelt/multibane/skaterbane, der rækker ud efter børn og unge fra hele byen og støtter forandringsprocessen i området.

### SKIBSVÆRFTSLEGEPLADSEN

Asfaltfladen ved parkeringspladsen med seljeron foreslås delvist opbrudt for at skabe rum til en attraktion i øjenhøjde med børnene, en skibsværftslegeplads, der forener ophold ved havnen og aktiviteter for børn med legende historieformidling.

Skibsværftslegepladsen støtter kommende boliger på Mørtelværksgrunden og har potentiale til at blive en reason-to-go for institutioner og besøgende i byen. Legepladsen rækker ud efter næste generation og inviterer alle til at lære gennem leg. En selvfølgelig legeplads, der binder by, historie og kultur sammen i Nakskov Havn – og som nabo til et måske kommende nationalt skibsværftsmuseum i Skibsværftets Administrationsbygning.

I tilknytning til Skibsværftslegepladsen opføres et læskur, Værftslængen, der støtter udeophold, aktiviteter i al slags vejr, hvor man

kan spise sin madpakke og fylde sin vandflaske. Her holder kaffevognen, når solen skinner og måske en foodtruck. Det er autonomt, gror langsomt frem af sig selv, når det er økonomisk bæredygtigt.

### VÆRFTSBRØEN

Som nordlig afslutning på den grønne enklave foreslås Værftsbroen opført ud i havnen. Broen er anløbsbro for 'Værftsfærgen', der om sommeren sejler gæster fra færgelejet til den grønne enklave. På broen kan man også tage ophold på en plint, midt i havnen og drømme lidt.

### HAVFRUEBRØEN

Den eksisterende Havfruebro vurderes ikke at kunne reddes, men broen er vigtig i havnens liv og historie. Derfor foreslås en ny opført med samme placering og udstrækning.

### SKIBSVÆRFTETS ADMINISTRATIONSBYGNING

Skibsværftets Administrationsbygning slår i takt med Havnebygningen på den anden side af Havneløbet, og de to bygninger danner tilsammen en port til Nakskov Havn, hvor denne er bredest.

Alligevel ligger bygningen i dag lidt uden for det hele. Det er tydeligt, at den har en masse på hjerte, men ikke rigtig kan få det sagt. Man mærker en melankoli, understøttet af den udvendige

facadeisolering, der udfordrer bygningens integritet. Hvor ringen i havnen mest oplagt bør slutes, når enderne ikke sammen.

Vi vover at tænke stort her, fordi Skibsværftets Administrationsbygning har uvurderlig betydning både for helheden i havnen og historien i Nakskov.

Hvis Skibsværftets Administrationsbygning vækkes af sin tornerose-søvn, kan den udvikles til at blive den turistattraktion/selvstændige destination, der gør, at ringen i havnen igen kan slutes.

Søfartslandet Danmark bør have et nationalt skibsværftsmuseum, og det er indiskutabelt, at den mest relevante placering af et sådant vil være Nakskov, der som den eneste danske by har en femhundredårig historie som skibsværfts-by. Det er ligeledes indiskutabelt, at den mest relevante ramme for et sådant museum vil være Skibsværftets Administrationsbygning.

Et nationalt skibsværftsmuseum vil som en turistmæssig hovedattraktion sætte strøm til det samlede bybillede. Der vil blive sluttet andet og mere end blot visuel kontakt mellem nord og syd. Ringen i byens infrastruktur vil blive sluttet. En destination er skabt - og den vitale dialog mellem Havnebygningen og Skibsværftets Administrationsbygning genoptaget. Et nationalt skibsværftsmuseum vil definitivt sætte Nakskov på landkortet igen.



Den grønne ring - Honnørkaj og den grønne enklave



Pilealléen



Havfruebroen - Nakskov Roklub



Nakskov Roklub - og en række af seljeron



Skibsværftets Administrationsbygning - Havfruebroen



Nakskov Roklub



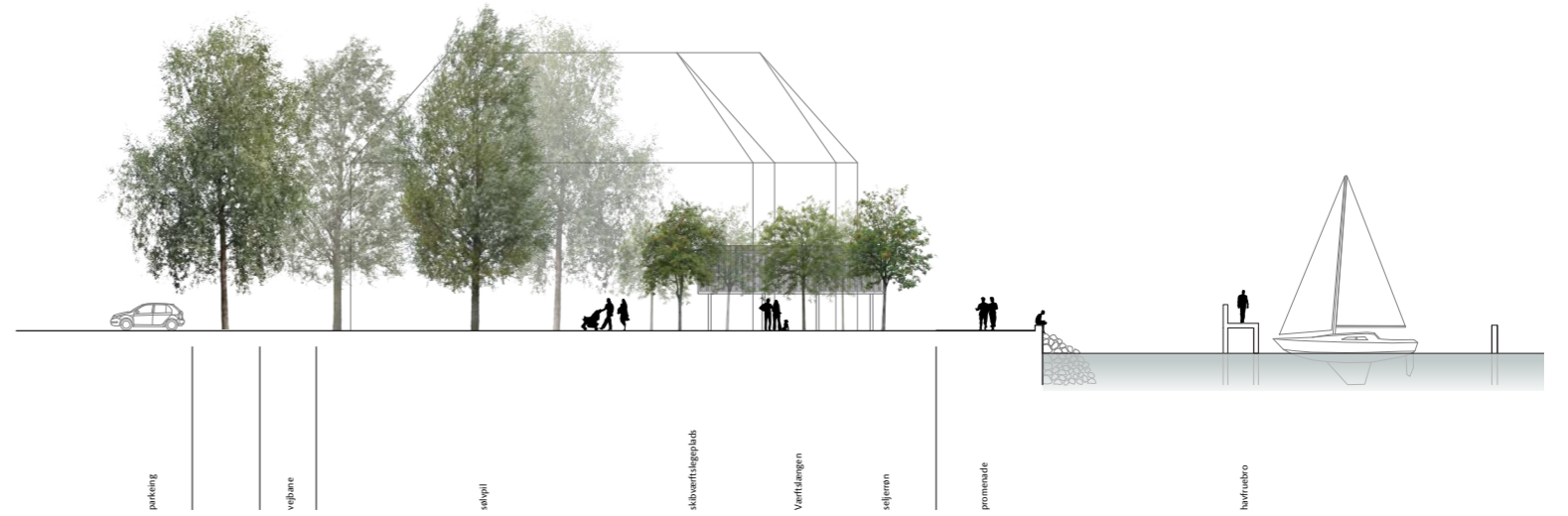
100 T kranen



Pilealléen - Spor



Den grønne enklave - Havnebygningen



Snit i Havnebroen, Den grønne enklave, Skibværftslegepladsen og Værftslængen 1:400



Grøn ring  
 ● Blå ring - Havnepromenade  
 ● Jernbanespor - Stier og forbindelser



Træer - Grøn ring  
 ● Eksisterende træer  
 ● Nye træer

## REALISERING

### UDSYN

Udviklingen af Nakskov Havn har til formål at øge områdets erhvervsudvikling og turisme og gøre Nakskov til Lollands hovedby jf. udviklingsplanen for 'Nakskov 2030'. Byens egen vision bygger bl.a. på projektet 'Stedet tæller', hvor der også lægges vægt på at skabe turismeudvikling med udgangspunkt i Nakskovs særlige karakter og historie. Udviklingen skal værne om Nakskovs særlige kvaliteter – den velbevarede købstadsmidte, den rå industrihavn og fjordlandskabet. De forskellige steders særlige kendetegn skal styrkes.

### KULTURARV, TURISME OG BOSÆTNING

Udviklingsplanen for Nakskov Havn udpeger felter og fokuspunkter og bygger på en vision om at lade fortid og nutid forme fremtidens by. Ikke alene kan 'felterne' sikre en udvikling, der tilgodeser havnens æstetiske kvaliteter og funktionalitet, men det er også bæredygtigt at tage afsæt i det eksisterende og bygge videre på det. En arkitektonisk udviklingsplan, der skal tilgodese byen som erhvervs- og tilflytterby, kan med fordel tænke de lokale værdier og udviklingspotentialer sammen med en turismestrategi, hvor oplevelsesøkonomien kan være løftestang både for byudvikling og for hele kommunens udvikling. Udviklingen af havnen er en vigtig motor for hele området. En revitalisering af havneområdet og den stolte fortælling om Nakskov som en driftig værfts- og havneby med lang og vigtig historie kan være befordrende for kommunen som helhed.

Borgere og turister er på sin vis to sider af samme sag. Kulturarv og bygningskultur er væsentlig for både bosætning og turisme.

Erfaringer og undersøgelser viser at kulturarv og historiske steder kan give en bedre forståelse for identitet og af flertallet af danskere

gerne vil vide mere om kulturarven i deres lokalområde. Jo større forståelse for fortiden, jo større ønske er der om at vide, hvem man selv er. En større del af befolkningen er interesseret i at få et større kendskab til kulturarven i deres områder. Tilstedeværelsen af kulturarv har stor indflydelse på oplevelsen af livskvalitet og fællesskaber, og historiske steder er ligefrem med til at skabe nye fællesskaber. I forhold til turismen er kulturarv også ofte mål for udflugter og besøg.

Nakskov havn og by fortæller allerede nu vigtige og spændende historier, men de er godt gemt for de fleste. Forud for en realisering af udviklingsplanen, vil man med fordel kunne formidle havnens steder, bygninger og faciliteter gennem ruter, der fortæller om f.eks. søfartens og værftets vigtige historie og om byens væsentlige kulturhistoriske knudepunkter. På den måde udfoldes udviklingsplanens vision for både lokale og turister og giver udviklingen af byen en kulturhistorisk ramme, inden der overhovedet er gennemført nogle bekostelige ændringer i bygninger eller i byrum. Fortalt godt og levende kan formidlende ruter på kort sigt give ny identitet og ejerskab til byen og være en ny form for kulturel wayfinding til havnens hemmeligheder - til glæde for alle uanset om man kommer fra landsiden eller fra vandsiden. Udviklingsplanen for havnen bør aktivt samtænkes med udviklingen af byen.

### NAKSKOV - PORTEN TIL ØHAVET

Udviklingsplanen omfatter havnen, men byens placering tæt på vandet og som en indgang til Lolland kan genskabe byens markante placering som porten til den omgivende verden, hvad enten be-

vægelsen sker igennem forbindelser til resten af Lolland eller havet omkring. Byen bevæger sig fra at være periferi til at være centrum, hvor man med afsæt i historien kan genrejse den stolte fortælling om en by, der tidligere havde en vigtig position såvel trafikalt som industrielt knudepunkt i det sydlige Danmark.

Fra et Nakskov som en by i udkanten af landet til et vigtigt historisk centrum, kan den med de rette greb ses som en port, der forbinder et større geografisk område, hvor fortællingen om Danmark som en vigtig søfartsnation udspiller sig.

Det er stadig nemt at komme til byen enten med færger fra Langeland/Fyn eller Tyskland eller via motorveje, der sikrer forbindelsen med resten af Lolland, Falster og Sjælland. En Femern-forbindelse tæt på bringer snart byen endnu tættere på resten af Europa. Nakskov sender ligefrem en hilsen til de byer omkring Langelandsbæltet og Sydfynske Øhav, hvor søfart og skibsværfter altid har været – og stadig er et vigtigt erhverv: Svendborg, Faaborg og Marstal. Det er byer, der arbejder med tilsvarende revitalisering af områder, hvor kulturarv og industrihistorie er lige så tæt forbundet med det omgivende øhav. Nok er der tale om et bælt og indre farvande, men vejen er kort til de store have, der har sikret Danmark et udblik til verden.

Det foreslåede nationale skibsværftsmuseum vil understrege og formidle Nakskovs betydning for skibsværftsindustrien i Danmark. Skibsværfter har gennem fem hundrede år været den store 'driver' i byudviklingen, helt frem til lukningen i 1986. Et nationalt skibsværftsmuseum vil blive en destination i sig selv, en ny kulturhisto-

risk institution, der som noget helt nyt samler byer på tværs af havet. Det kan blive en turistattraktion med international rækkevidde. Nakskov kan, hvis man definerer dens position som porten til hele området gennem dens historiske identitet, understøtte kommunens vision om at gøre byen til øens hovedby. En ankomst til byen fra land eller vand vil kunne invitere til et ophold i byen eller til et besøg i nogle af områdets populære attraktioner tæt på, f.eks. Pederstrup, Frederiksdal, Dodekalitten, Bandholm, Knuthenborg Safaripark, Lalandia, Fuglsang Kunstmuseum og øens mange populære sommerhusområder, der allerede nu tiltrækker mange turister. I dag er Lolland i fremgang, og kulturturen, der er en vigtig indtægtskilde for områdets erhverv og bosætning, er helt afgørende for byens fortsatte udvikling. Hvad enten, der er tale om turister fra udlandet eller de danske turister, som må forventes at fylde mere i billedet i de kommende år.

Med sin kulturarv og sin historiske bygningskultur har Nakskov alle forudsætninger for at blive en velbesøgt destination. Byens kirkespir, sukkerfabrikkens tårn, siloerne på havnen, Havnebygningen, Tolboden og de historiske industribygninger som byens markante vartegn er vitale vidnesbyrd om, at her ligger en by, hvor bygningskultur, natur og gastronomi går op i en højere enhed. Kulturarven og arkitekturen kan - fortolket og anvendt rigtigt - genskabe den fine fortælling om en by, der har levet godt af både sukkerroer, skibsværft og søfart.

Udviklingsplanen for Nakskov Havn, 'Alle Tiders Havn', er et bud på, hvordan fortiden kan guide havnen og byens udvikling sikkert ind i fremtiden - ved at bygge videre på det man har.



Nakskov - centralt placeret i et netværk af forbindelser, erhvervs- og turistmæssige muligheder



Dronningens Pakhus, 1589



Havnebygningen, 1915



DLG silo og pakhuse, 1960'erne

## REALISERINGSSTRATEGI

Udviklingsplanens opdeling i felter/fokuspunkter, der kan realiseres uafhængigt af hinanden gør det muligt at realisere planen successivt over en årrække.

Vi har valgt at opdele realiseringen i 4 etaper frem til 2030.

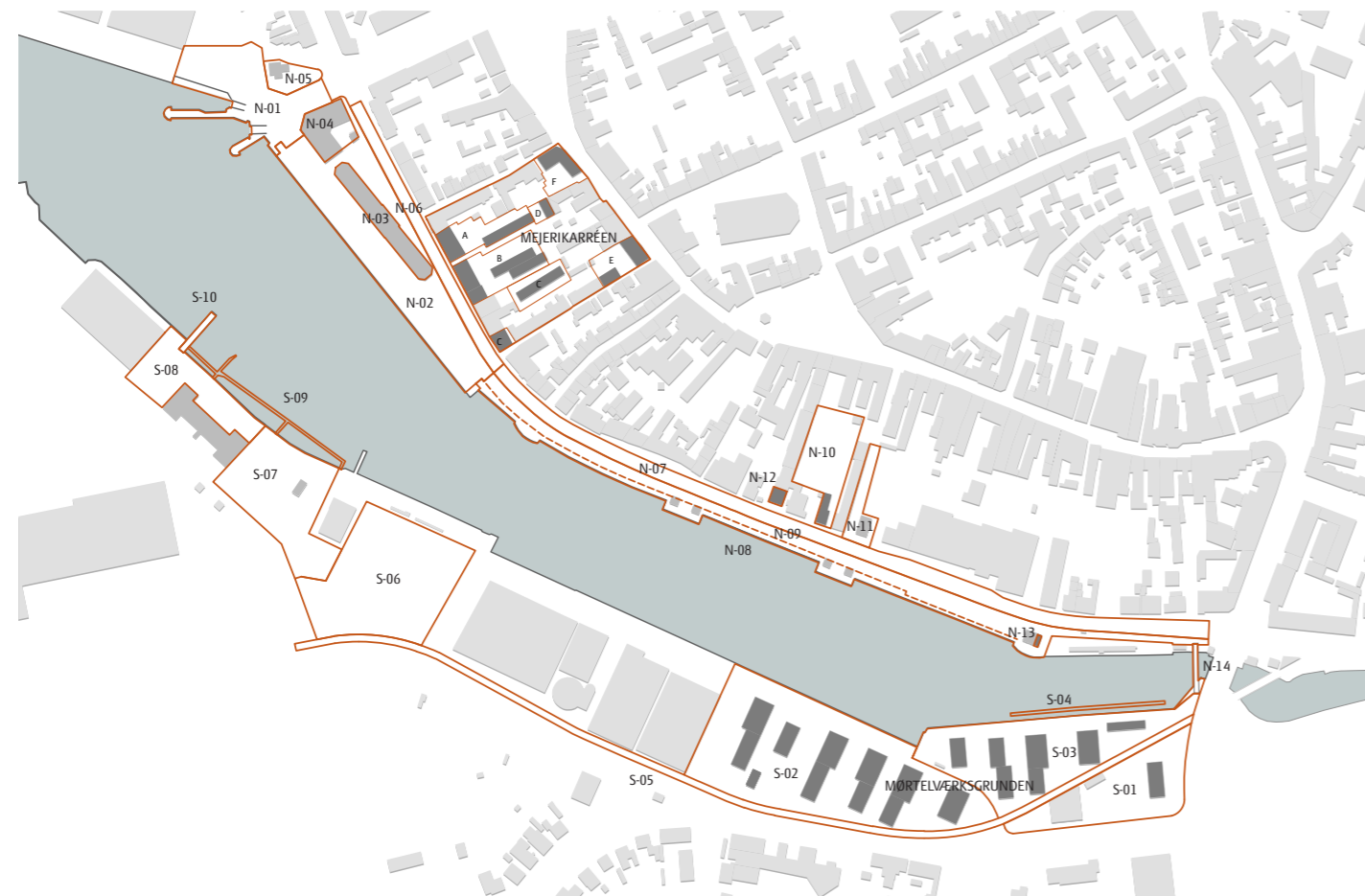
Den første etape er strategisk den vigtigste, fordi den sætter perspektivet på Nakskov Havn. Den skaber et mindsæt for, hvordan man ser på og tænker om havnen. Et tankesæt, der vil sprede sig som ringe i vandet.

Havnebygningen og Honnørkaj realiseres først. Vi foreslår, at Lille Nybro, stien langs Skandsen og Skibsværftslegepladsen ligeledes indgår i etape 1 for at spænde havnen ud og for at styrke forbindelsen mellem Nordkajen og Sydkajen, forbindelsen til Indrefjord og det tætte forhold mellem Havnebygningen og Skibsværftets Administrationsbygning på tværs af havnen.

Etablering af en sammenhængende rute mellem Honnørkaj, Lille Nybro og til Skibsværftets Administrationsbygning i den grønne enklave vil skabe en række nye rekreative muligheder og have en meget mærkbar effekt på, hvordan man som borger og gæst færdes i og bruger havnen. Sydkajen vil få større opmærksomhed, der kan styrkes yderligere gennem midlertidig brug af Mørtelværksgrunden og aktiviteterne i den grønne enklave.

Med forbindelsen rundt om havnen er skabt nye rammer om borgernes sociale og fysiske aktiviteter. Den sammenhængende havn er prioriteret på tværs af skala og funktion.

Øvrige felter/fokuspunkter realiseres i takt med at det økonomiske grundlag, både offentlige og private investeringer, er tilstede og lokalplaner udarbejdet.



NORDKAJEN		ETAPE	TID	ØKONOMI
N-01	FÆRGELEJET	2	2024-26	9.810.000
N-02	HONNØRKAJ	1	2021-23	15.070.000
N-03	HAVNEBYGNINGEN	1	2021-23	15.560.000
N-04	TOLDBODEN	3	2027-28	16.870.000
N-05	STORMGADE 1 / CAFÉ LOLLAND	2	2024-26	6.810.000
N-06	ERLINGSGADE - HONNØRKAJ	4	2029-30	620.000
N-07	HAVNEGADE - FRA NYBRO TIL HONNØRKAJ	4	2029-30	7.740.000
N-08	NORDKAJEN	2	2024-26	9.650.000
N-09	KLIMASIKRING	2	2024-26	1.480.000
N-10	THEISENS GAARD	3	2027-28	5.890.000
N-11	BADSTUESTRÆDE	2	2024-26	2.760.000
N-12	HAVNEGADE 51	3	2027-28	2.990.000
N-13	MADAM BLÅ	2	2024-26	920.000
N-14	LILLE NYBRO OG NYBROTRAPPEN	1	2021-23	2.210.000
<b>SUM, NORDKAJEN</b>				<b>98.380.000</b>

MØRTELVÆRKSGRUNDEN		ETAPE	TID	ØKONOMI
S-01	TØMMERLADEN - NATURSKOLE - HERBERG	3	2027-28	12.260.000
S-02	SYDKAJEN	2	2021-23	210.090.000
S-03	MØRTELKAJ	1	2024-26	103.430.000
<b>SUM, MØRTELVÆRKSGRUNDEN</b>				<b>325.780.000</b>

SYDKAJEN		ETAPE	TID	ØKONOMI
S-04	MØRTELBRØEN	1	2021-23	1.350.000
S-05	JERNBANESTIEN	1	2021-23	8.870.000
S-06	DEN GRØNNE ENKLAVE - AUTOCAMPER	1	2021-23	5.220.000
S-07	DEN GRØNNE ENKLAVE - SKIBSVÆRFTLEGEPLADSEN - VÆRFTSLÆNGEN	1	2021-23	6.850.000
S-08	DEN GRØNNE ENKLAVE - SKIBSVÆRFTETS ADM.BYGNING - FORPLADS	2	2024-26	2.050.000
S-09	HAVFRUEBRØEN	2	2024-26	1.520.000
S-10	VÆRFTSBRØEN	2	2024-26	710.000
<b>SUM, SYDKAJEN</b>				<b>26.570.000</b>

MEJERIKARRÉEN		ETAPE	TID	ØKONOMI
A	BYGGEFELT A	1-3	2021-28	25.280.000
B	BYGGEFELT B	1-3	2021-28	36.360.000
C	BYGGEFELT C	1-3	2021-28	19.300.000
D	BYGGEFELT D	1-3	2021-28	4.070.000
E	BYGGEFELT E	1-3	2021-28	18.490.000
F	BYGGEFELT F	1-3	2021-28	17.120.000
<b>SUM, MEJERIKARRÉEN</b>				<b>120.620.000</b>

**ANLÆGSUDGIFT I ALT EKSKL. MOMS** **571.350.000**

Hvert af ovenstående beløb er summer af en mere detaljeret kalkulation, med mellem 5 og 15 underliggende hovedposter.

Alle delsummer er inkl:

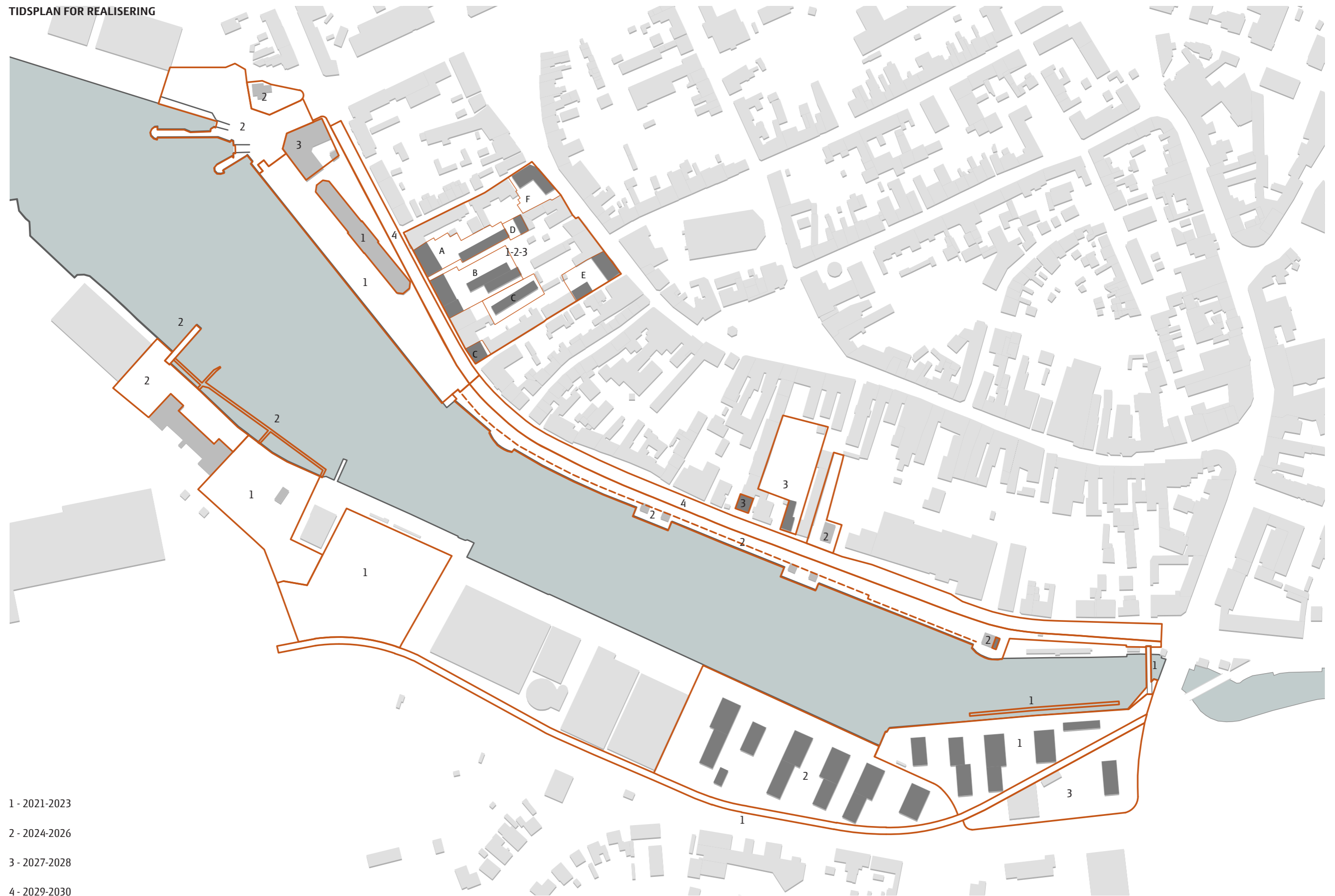
Byggeplads, 10%

Uforudsete udgifter, 25%

Byggetekniske omkostninger, 18%

Delsummer er ekskl. forurennet jord og geoteknik

TIDSPLAN FOR REALISERING



1 - 2021-2023

2 - 2024-2026

3 - 2027-2028

4 - 2029-2030