

# Nyropsgade

Transformation og byfortætning

**Afgangsprogram, efterår 2017**

**Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering**

**Institut for Bygningskunst og Kultur**

**Kandidatprogram for Kulturarv, Transformation & Restaurering**

**Laust Christian Øby Kjeldsen**

**Studienummer 905450**

**Vejledere:**

**Nicolai Bo Andersen**

**Christoffer Harlang**

<b>Indledning</b>	<b>5</b>
<b>Modernismen</b>	<b>7</b>
<b>Bilen</b>	<b>9</b>
<b>Gaden</b>	<b>12</b>
<b>Arkitektonisk intention og program</b>	<b>22</b>
<b>Metode</b>	<b>24</b>
<b>Vejlende aflevering</b>	<b>26</b>
<b>Noter</b>	<b>27</b>
<b>Litteratur</b>	<b>28</b>
<b>Studieforløb</b>	<b>29</b>

**SIXT**  
rent a car

Qmax  
**P**  
Vesterport





## Indledning

Københavns voldes fald efterlod et enormt område, som hurtigt blev del af den voksene hovedstad. På trods af sin centrale placering blev området øst for Sankt Jørgens Sø udviklet som det sidste. Området lå hen som vandfiltergrund og baneterræn, mens det resterende gamle demarktionsterræn blev bebygget. I 1972 - efter godt fyre års planlægning og endnu fyre års byggeri - stod den sidste bygning på Nyropsgade færdig. Siden er gaden næsten glemt og fremstår i dag som en mennesketom parkeringsplads.

Jeg vil byfortætte med boliger og transformere Nyropsgade. Jeg vil undersøge hvordan der kan skabes en velfungerende gade og et sted til mennesker. Bilen og modernismen har været omdrejningspunkter for gadens tilblivelse, og jeg vil derfor undersøge, hvordan disse kan bidrage positivt til udviklingen af det moderne byrum.



## Modernismen

Modernismen begyndte i starten af det 20. århundrede. Arkitekter så de enorme omvæltninger industrialiseringen førte med sig, og fandt det nødvendigt at skabe en helt ny arkitektur. Vigtigst for den nye arkitektur var, at den skulle være funktionel. Facaderne var modsat tidligere tider rensset for udsmykning og ornament, ligesom nye typologier voksede frem. I stedet for at lære af og lade sig inspirere af den eksisterende bygningsmasse, blev de nye industrielt fremstillede materialer bearbejdet med inspiration fra blandt andet den abstrakte kunst.

Den danske modernisme var, især i byerne, knap så radikal. Hvor der i forstæderne blev bygget nye fabrikker og anlæg efter modernismens principper om funktionalitet og renhed, blev der i byerne bygget med en hvis forståelse for omgivelserne. I og omkring Københavns indre by står en række fine modernistiske bygninger, som passer sig fint ind i den oprindelige bygningsmasse. Københavnerkarréen fik lov at bestå og facaderne på de nye bygninger passede sig, trods mindre udsmykning og større vinduer, ind i gadernes facaderytme.

Planlægningen af Nyropsgade skete før modernismen fik sit gennembrud i Danmark, og det lægger sig derfor naturligt i forlængelse af det eksisterende København. Brede gader, næsten pladser, omkranset af karréer udført i samme materialer og i samme højder. Sådan endte det dog ikke helt. Gaderne og karréerne er bygget nogenlunde, som planlagt, ligesom de fleste bygninger, der er opført før og omkring 2. verdenskrig, er i rød tegl og bygger på sin vis videre på en københavnsk byggeskik. Bygningerne, der er opført efter krigen, er præget af nye materialer, som beton og stål. Nogle er opført med en af modernismens store arkitektoniske nyskabelser curtain wall.

Nyropsgade 18 er fra 1956 og tegnet af Arne Jacobsen med inspiration fra en af hans helt store forbilleder, Mies van der Rohe. To store betonsøjler bærer bygningen, hvis stueetage er åben. Curtain wall facadens metalprofiler er tegnet ned til mindste detalje ligesom en meget let og elegant spindeltrappe forbinder kontorhuset med gadeniveau.

Det er tydeligt, at afløse udviklingen i den danske modernisme i de fyrre år, der gik i mellem det ældste hus og det yngste hus på Nyropsgade blev opført. Med undtagelse af højhushotellet i den sydvestlige del af gaden, er alle bygninger opført med nogenlunde samme bygnings- og etagehøjde, ligesom de, trods forskellige facadematerialer og udtryk, alle har en klar facaderytme. Bygningerne på Nyropsgade er med enkelte undtagelser fine eksempler på dansk modernisme.



## Bilen

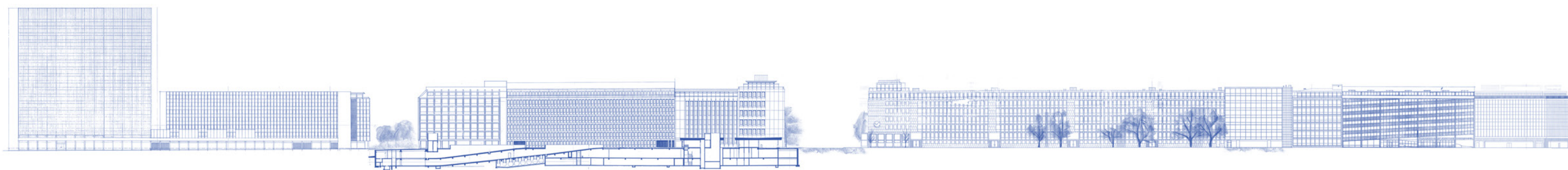
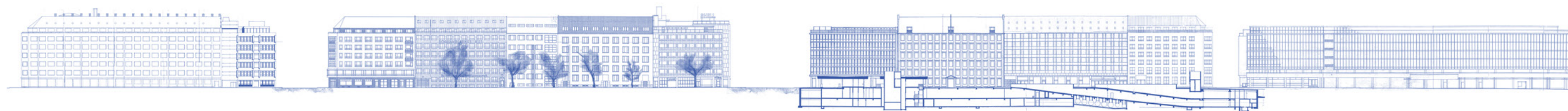
Den franske filosof Roland Barthes skriver i sin essaysamling *Mytologier* fra 1957 en hyldest til bilen og særligt til den nye Citroën DS19: ”Jeg tror at bilen nutildags er modstykket til de store gotiske katedraler. Dermed mener jeg en epokes store skaberværk, udformet lidenskabeligt af ukendte kunstnere, forbrugt i sit billede, om end ikke i sin anvendelse, af et helt folk som i det tilegner sig et fuldkommen magisk objekt.”<sup>1</sup> I dag ses bilen i byen mere som noget funktionelt og komfortabelt, noget som skal transportere én fra A til B på en behagelig måde.

Tidligere har der været en forestilling om at bilismen kun var godt for mennesket, hvor man især i storbyer som Los Angeles konstant udvidede vejene, for at kunne håndtere den øgede biltrafik. Nu er der mindre tiltro til bilen, som løsningen på byers transportproblemer. Ligesom i de fleste andre vestlige byer, forsøger København at sænke mængden af private biler på vejene. Der bliver satset på cykler, delebiler, metroudvidelse mm. Siden 1970 er biltrafikken til indre by (over det såkaldte søsnit) faldet med 29%.<sup>2</sup> Især den konstante udvidelse af cykelstierne gør bilvejene smallere, hvilket øger trængslen og gør det mindre attraktivt, at vælge bilen.

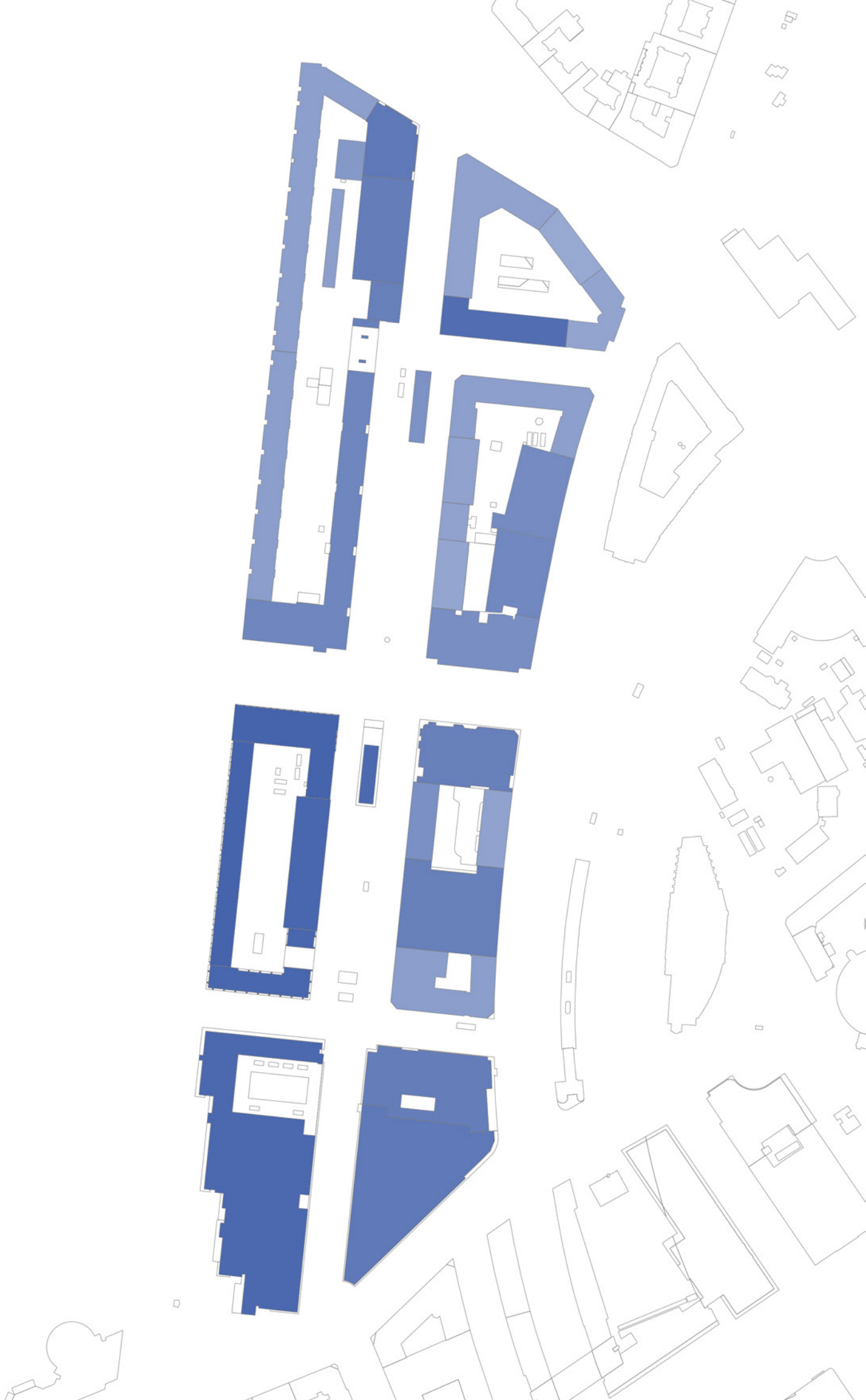
I bilens storhedstid i 60'erne og 70'erne blev den set som et symbol på sex, skønhed, status og frihed. Morgentrafik, problemer med at finde parkeringspladser og værkstedsregninger har gjort det svært at opretholde bilens status. Bilproducenter verdenen over er klar over denne tendens og søger derfor nye måder, hvorpå bilen igen kan gøres attraktiv. Her ses på muligheden for førerløse biler, som også er noget elektronikgiganter, som Apple og Google, forsker i. En teknologisk udvikling, der dog vil gøre det mere mageligt end sexet, at vælge bilen.<sup>3</sup>

Store dele af byggeriet på Nyropsgade er som en naturlig konsekvens af bilens betydning blevet bygget til og for biler. Servicestation i en kontorbygning, parkeringshuse, adskillige parkeringskældre, gadeparkering, tankstation mm. Hvor servicestationen under Shellhuset har været en arkitektonisk hyldest til bilen og fremtiden på linje med Villa Savoye, har den store parkeringskælder, der fylder hele den sydlige halvdel af Nyropsgade, været et nødvendigt onde. Over parkeringskælderens virker der råt og tilfældigt. Gadens enorme bredde er præget af veje, nedkørselsramper og ventilationsanlæg og kun langs husene er der plads til mennesket. Modsat den nordlige del af gaden, er der her, grundet parkeringskælderens, ingen træer eller bygninger, som lykkes med at bringe skalaen på det store rum ned.





Facaderækker 1:1500. Øverst mod vest. Nederst mod vest. Tegningsmateriale er fra ansøgning om byggetilladelse og bygningerne kan derfor være ændret siden.



## Gaden

Området, hvor Nyropsgade ligger i dag, var en del af Københavns Voldanlæg. I forbindelse med voldenes fald i 1850'erne blev grunden udlagt som vandfiltergrund. Her blev vand fra Sankt Jørgens Sø filtreret inden det blev pumpet ud til københavnere.

Den østlige del af området blev i forbindelse med anlægningen af jernbane til Helsingør i 1864 inddraget til Københavns anden banegård. Fyrré år senere besluttedes det, at nedgrave jernbaneforbindelsen og siden har området ved Nyropsgade ligget som en kile mellem Sankt Jørgens Sø mod vest og banegraven mod øst.<sup>5</sup>

I 1886 kom første udkast til en bebyggelsesplan for den tidligere filtergrund, senere fulgte en række forslag, hvoraf to blev vedtaget inden det endelige forslag blev vedtaget i 1928 - over fyrré år skulle der altså gå. Gennemgående for de fleste forslag er, at en bred gade deler grunden på langs, hvor Nyropsgade går i dag. Mindre gade skulle krydse grunden på tværs. I midten, hvor de to centrale gader krydsede, var det igennem længere tid planen, at anlægge en stor plads.

I en facadeplanskonkurrence foreslog Carl Petersen, at halvere den lange gades bredde: *“Jeg tror, at Anlæggets Klarhed i det nye Kvarter med de regelmæssige gader og det store Torv i Midten vil være værdifuldt i den noget udflydende Bydel.”*<sup>5</sup> Petersen tabte konkurrencen til Edvard Thomsen og den brede gade forblev.

I 1932 stod gadens første bygning færdig og over de næste 40 år stod resten af gadens bygninger færdige. Blandt de første bygninger, der blev opført var Gerhardt Rønnes Shellhus. I den sidste del af krigen blev det overtaget af Gestapo og brugt som hovedkvarter for den tyske efterretningstjeneste. Bygningen blev af samme grund bombet af det britiske RAF i 1945.<sup>6</sup> Det nye Shellhus tegnet af Vilhelm Lauritzen blev det første af gadens bygninger, som ikke var fuldmuret. Selvom det nye hus er bygget på dele af det jernbetonfundament, som overlevede bombeangrebet, skiller det sig markant ud fra det første Shellhus. Siden er ingen huse i gaden blevet fuldmuret.

I dag fremstår gaden mere som parkeringsplads end som en livlig gade i midten af København. De taktfaste modernistiske bygningsfacader omkranser et forsømt rum i byen, som er beboet af biler, tekniske anlæg og uheldige bygninger. Gadens placering mellem søerne og banegraven begrænser sammen med kontorhusenes dominans gadens døgnrytme og den står derfor oftest mennesketom.

**Forrige side: Situationsplan 1:2500. Jo mørkere farve desto nyere bygning.**

**Næste side: Nyropsgade i dag**

**Siden efter: Collage, der viser gaderummet i halv bredde.**







CPH STEEL

BREMER THEATER

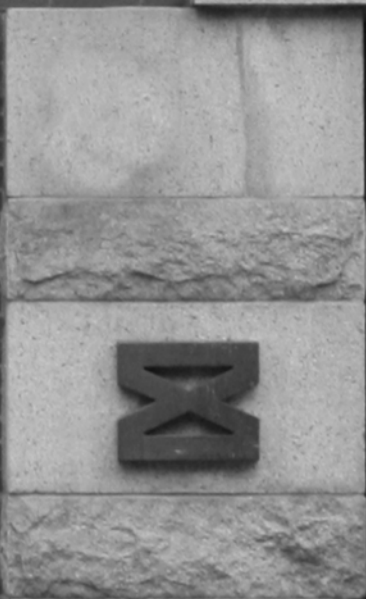
BREMER THEATER

BREMER



















NØRROPSCADE  
47 - 51



## Arkitektonisk intention og program

Jeg vil bearbejde Nyropsgades byrum på ny, herunder gentænke bebyggelsen på gadens midte. Jeg vil forsøge at samle det åbne modernistiske gaderum, som i dag virker tilfældigt og midlertidigt.

Jeg vil se på bilen som æstetisk kvalitet - farten og friheden - snarere end et nødvendigt onde og derigennem opnå et rum, som i højere grad kan rumme mennesket. I en tid, hvor kommunen af åbenlyse årsager nedprioriterer bilen, vil jeg lade mig inspirere af tidligere tiders poetiske syn på bilen. Hvordan prioriteres biler i bevægelse på et sted, hvor det i dag er den parkerede bil, der dominerer? Ser man på bilen, som en byrde og nedprioriterer man den af samme grund, ender bilen med, at overtage gaden med uheldige løsninger, som det er sket i dag.

FN's Verdensmål er 17 mål for bæredygtig udvikling, som forpligter alle FN's 193 medlemslande at afskaffe fattigdom og sult, reducere ulighed og sikre uddannelse, sundhed, job og bæredygtig vækst. Jeg vil i mit projekt arbejde med mål nummer 11 *Gøre byer, lokalsamfund og bosætninger inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige*. Ved at bygge flere boliger på gaden øges mængden af liv i gaden, særligt i eftermiddags- og aftentimerne, så det vil føles mere sikkert at opholde sig i gaden. Ved at gentænke gaden med et større fokus på mennesker, vil området virke mere inkluderende. Ved at forny gaden ud fra dens iboende kvaliteter, bevares og styrkes det 20. århundredes kulturarv.

Mit projekt vil bestå af en byfortætning af gadens midte, herunder subtraktion af skæmmende bygninger, addition af boliger på 50-120 m<sup>2</sup> i gadens midte og transformation af nødvendige tekniske anlæg som knytter sig til parkeringskælderen i gadens sydlige del.

Transformationen skal skabe liv i gaden, som er præget af kontorerhvervets dominans. De nye boliger skal forlænge gadens døgnrytme ligesom de giver plads til flere beboere, på et tidspunkt, hvor flere og flere flytter til København.

Forrige sider viser facadeudsnit fotograferet i 1:20 (forbehold for perspektiv)



**Europcar**  
moving your way

BANK OF AMERICA



## Metode

Jeg vil arbejde med den arkitektoniske model. Modellen formidler komplekse rumligheder. Jeg ønsker at arbejde med modellen som præsentationsredskab, ligesom den også skal kunne fungere som et undersøgende og fabulerende objekt.

Jeg vil arbejde med opgaven i tre faser:

### Blik

Her vil jeg registrere, analysere og værdisætte gadens rum og bygninger. I tekst, model, tegning og fotografi vil jeg gennemgå gadens tekniske, historiske og arkitektoniske egenskaber. Dette skal sikre, at jeg ikke fjerner betydelige elementer ligesom at oversete kvaliteter tydeliggøres.

### Kast

Gennem tegning og model vil jeg udarbejde et forslag til en transformation af Nyropsgade i flere skalaer.

### Projekt

I projektets sidste fase vil jeg i tegning, model og visualiseringer udvikle og præcisere mit projekt, så det fremstår sammenhængende og tydeligt.

Jeg vil arbejde i tre overordnede skalatrin:

### Landskab

Den store skala kan overskue hele gadens forløb ligesom den placerer gaden i byen, som en del af en større kontekst.

### Stilleben

I mellemskalaen vises nære knudepunkter og rummeligheder. Her vises ikke hele projektet, men udvalgte udsnit, som repræsenterer den samlede arkitektoniske intention.

### Portræt

Portrættet går helt tæt på projektet og viser den tektoniske samling. Her vises af hvad og hvordan der bygges.





## Vejledende aflevering

### Tegninger

1:500	Helhedsplan og længdesnit af Nyropsgade
1:50	Plan, snit og opstalt
1:5	Detaljer

### Model

1:200	By
1:20	Rumlighed
1:2/1:1	Detalje

### Visualiseringer

Modelfotos og/eller illustrationer, der beskriver tektonik, atmosfære og rumlige forløb

### Katalog

Samling af procesmateriale - skitser, billeder, referencer

### Analyse og værdisætning

En skriftlig analyse og værdisætning af de eksisterende forhold

## Noter

- <sup>1</sup> Roland Barthes, *Mytologier*, (Gyldendal, 2017), s. 191
- <sup>2</sup> Københavns Kommune, *Trafikken i København*, (Teknik og Miljøforvaltningen, 2017), s. 13
- <sup>3</sup> Stephen Moss, “End of the car age: how cities are outgrowing the automobile,” *The Guardian*, 28. april, 2015, <https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/28/end-of-the-car-age-how-cities-outgrew-the-automobile>
- <sup>4</sup> Caspar Jørgensen, *København, før og nu - og aldrig*, (Palle Fogtdal, 1990), s. 364-434
- <sup>5</sup> Carl Petersen, “Banegaardsterrænet,” *Architekten*, 19. februar, 1920, s. 42
- <sup>6</sup> Caspar Jørgensen, *København, før og nu - og aldrig*, (Palle Fogtdal, 1990), s. 413-415

## Litteratur

- Andersen, Louise Riis, Flemming Besenbacher, Camilla Brückner, Jonas Christoffersen, Agi Sconka, Anders Eldrup, Jørgen Elmeskov et al. *Bæredygtig global udvikling, FN's 17 verdensmål i et dansk perspektiv*. Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 2016
- Barthes, Roland. *Mytologier*. Oversat af Jens Juhl Jensen. Gyldendal, 2017
- Bukdahl, Else Marie, Kjeld Folsach, Carsten Juel-Christiansen, Leon Krier, Erik Werner Petersen og Robert Smithson. *Bybilledet*. Lyngby-Taarbæk Kommune, 1982
- Danmarks Kunstbibliotek.
- Eiler-Rasmussen, Steen. *Byer og Bygninger*. Forlaget Fremad, 1949.
- Faber, Kim. Historien om Københavns største hul, *Politiken*, 30. januar 2017 <http://politiken.dk/indland/kobenhavn/art5811085/Historien-om-Kobenhavns-storste-hul-i-jorden>.
- Jørgensen, Caspar. *København, før og nu - og aldrig*. Palle Fogtdal, 1990
- Københavns Kommune. *Trafikken i København, Trafiktal 2010-2014*. Teknik og Miljøforvaltningen, 2017
- Lauritzen, Vilhelm. "Shellhuset i København." *Arkitekten*, januar, 1951.
- Lund, Nils-Ole. *Arkitekturteorier siden 1945*. Arkitektens Forlag, 2001.
- Moss, Stephen. "End of the car age: how cities are outgrowing the automobile". *The Guardian*, 28. april, 2015  
<https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/28/end-of-the-car-age-how-cities-outgrew-the-automobile>
- Thomsen, Edvard og Carl Petersen. "Banegaardsterrænet." *Architekten*, 19. februar, 1920
- Tønnesen, Allan og Maja Svane Mikkelsen. *Københavns Vandforsyning, bygninger og anlæg*. Skov- og Naturstyrelsen, 2000.



## Studieforløb

### Kandidat

2015-2017

Kulturarv, Transformation & Restaurering v/ Christoffer Harlang  
Vejledere: Nicolai Bo Andersen, Søren Bak, Charlotte Felding, Thomas  
Kampmann, Chalie Steenberg, Hanna Talje, Søren Vadstrup og Julia With.

2015

Praktik v/ Laura Heim, New York, USA

### Bachelor

2014-2015

Institut for Bygningskunst og Teknologi, Arkitekturen Anatomi og Fabrikation v/  
Nini Leimand og Jan Søndergaard

2012-2014

Afdeling 5, Arkitektur, Rum, Bosætning og Bygningskultur v/ Tage Lyneborg

### Studierejser

Sverige (2013)

Venedig, Italien - Biennalen (2016)

England (2015)

Tyskland, Holland og Belgien (2014)

Malmø, Sverige (2013)

Venedig, Italien - Biennalen (2012)

### Studiearbejde

2013-2015 & 2016-2017

Årstiderne Arkitekter