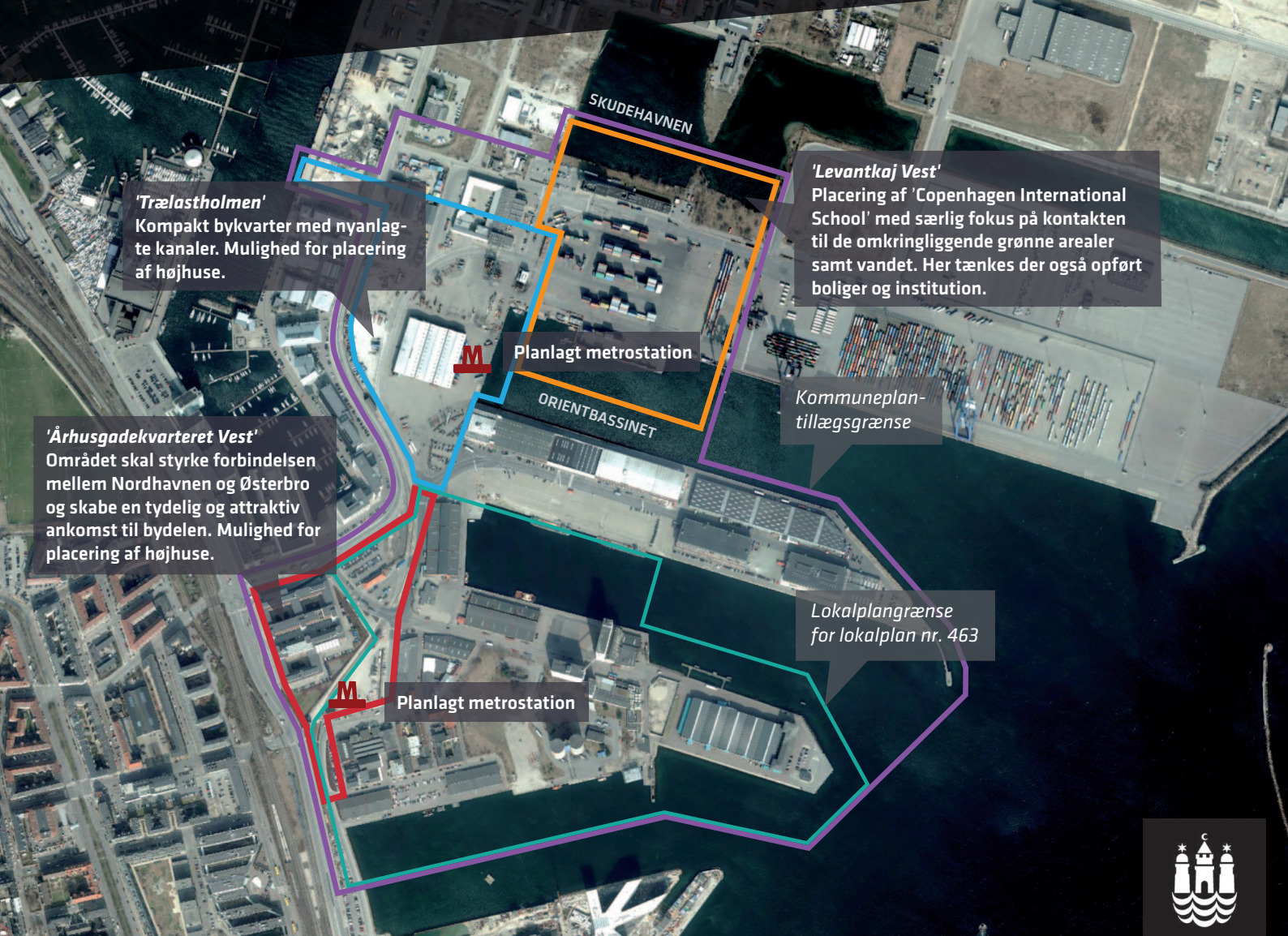


# Nye lokalplaner i Nordhavnen

Startredegørelse for forslag til lokalplan 'Århusgadekvarteret Vest', 'Trælstholmen' og 'Levantkaj Vest' med tilhørende kommuneplantillæg



## 'Trælstholmen'

Kompakt bykvarter med nyanlagte kanaler. Mulighed for placering af højhuse.

## 'Århusgadekvarteret Vest'

Området skal styrke forbindelsen mellem Nordhavnen og Østerbro og skabe en tydelig og attraktiv ankomst til bydelen. Mulighed for placering af højhuse.

## 'Levantkaj Vest'

Placering af 'Copenhagen International School' med særlig fokus på kontakten til de omkringliggende grønne arealer samt vandet. Her tænkes der også opført boliger og institution.

Planlagt metrostation

Kommuneplantillægsgrense

Lokalplangrense for lokalplan nr. 463

Planlagt metrostation

Oversigtskort over de tre lokalplanområder 'Århusgadekvarteret Vest', 'Trælstholmen' og 'Levantkaj Vest'

## Indre Nordhavn

Københavns Kommune og By & Havn har aftalt, at der udarbejdes tre nye lokalplaner i Nordhavnen. De tre lokalplaner skal blandt andet muliggøre metrostrækning med to nye metrostationer, ny bebyggelse som en del af Nordhavnsprojektet samt Copenhagen International School.

Med aftalen mellem Københavns Kommune, Staten og By & Havn om en metro til Nordhavn er arbejdet med projekteringen af en ny linje og nye stationer skudt i gang. Det forventes, at der foreligger et projekt i løbet af sommeren 2013 som dermed vil danne grundlaget for anlægsbevillingen til den nye metro. Aftalen om metro til Nordhavn indebærer en bymæssig fortætning af området omkring de nye metrostationer, herunder en forøgelse på 20.000 m<sup>2</sup> i "Århusgadekvarteret Vest"

Copenhagen International School ønsker at samle undervisningen i nye og større bygninger i Nordhavn i løbet af få år. Skolen er den største af sin art i Danmark og har stor betydning for byens muligheder for at servicere udenlandske virksomheder og institutioner.

Med udbygningen af de tre nye lokalplanområder tages der videre skridt mod realiseringen af Nordhavn som fremtidens bæredygtige bydel. Samtidigt åbnes flere områder af havnen for byens borgere, hvorved flere vil kunne få glæde af byens blå herlighedsværdier. Der vil være offentlig adgang til flere eksisterende og nye kajarealer og trafikken afvikles på de gående og cyklendes præmisser. I de nye lokalplanområder vil metrolinjen, en stor institution i form af Copenhagen International School samt en kompakt bebyggelse danne grundlag for et byliv med en række rekreative kvaliteter og tilbud.





Bebyggelsesplan fra 2010 over det indre Nordhavn. De indrammede områder bliver viderebearbejdet i lokalplanerne.

## Baggrund og formål

Udgangspunktet for byudviklingen af Nordhavn er en aftale mellem staten og Københavns Kommune fra 2005. Af aftalen fremgår det blandt andet, at værdiskabelsen fra byudviklingen af Nordhavn skal medvirke til at finansiere anlægget af metroens nye Cityring. Aftalen omfatter bl. a. mulighed for minimum 600.000 m<sup>2</sup> bolig og erhverv.

By & Havn og deres rådgivere har i samarbejde med Københavns Kommune udarbejdet en bebyggelsesplan for den del af Nordhavn, der kan udbygges i 1. del af planperioden, det vil sige cirka 515.000 m<sup>2</sup> nybyggeri. På baggrund af et omfattende projektmateriale, er lokalplanen for "Århusgadekvarteret" vedtaget og bekendtgjort i januar 2012. De tre nye lokalplaner ligger i forlængelse af lokalplanen for "Århusgadekvarteret".

En række andre projekter er sat i værk som følge af byudviklingen i Nordhavn: En modernisering af Nordhavn Station, anlæg af Nordhavnsvej som forudsætning for byudviklingen og en bedre trafikafvikling på Østerbro, udvidelse af Nordhavn med etablering af jorddepot til bl.a. jord fra Cityringen og en ny krydstogststerminal. Endelig er loven "Flytning af containerterminal i Københavns Havn" blevet vedtaget i juni 2012, for at give plads til byudviklingen i Indre Nordhavn. Containerterminalen forventes at kunne flytte ud på det nye jorddepot i ca. 2022.

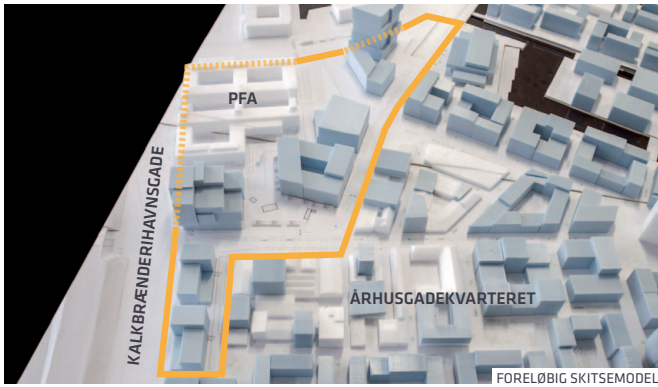
## Fremtidens bæredygtige by

København kan med udviklingen af Nordhavn vise, at grøn vækst og livskvalitet kan realiseres side om side blandt andet ved at kombinere vedvarende energi med et lavt energi- og ressourceforbrug, etablere store grønne områder og forsyne bydelen med et højeffektivt kollektivt transportsystem. Strukturplanen for Nordhavn rummer en plan for udbygningen af ca. 3,5 mio. etagemeter boliger og erhverv, hvilket svarer til ca. 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser. Planen består overordnet i at opdele området i en række holme, der adskilles fra hinanden via kanaler og bassiner.

Nordhavnsprojektet bygger, ud over de overordnede visioner, på en række temaer for den nye bydel; *Holme og kanaler, CO<sub>2</sub> venlig by, fem-minutters by, blå og grøn by, intelligent grid og identitet og kulturspor*. Der vil skulle arbejdes målrettet med hvordan temaerne for Nordhavnsprojektet efterleves og implementeres i planlægningen.

Lokalplanerne for henholdsvis "Århusgadekvarteret Vest", "Trælstholmen" og "Levantkaj Vest" vil være 2. etape i udbygningen af Nordhavn, og indeholder ca. 160.000 m<sup>2</sup> primært til erhverv samt ca. 30.000 m<sup>2</sup> til undervisningsformål (CIS). Forslaget til kommuneplantillæg fastlægger de overordnede rammer for området.

## De tre lokalplanområder

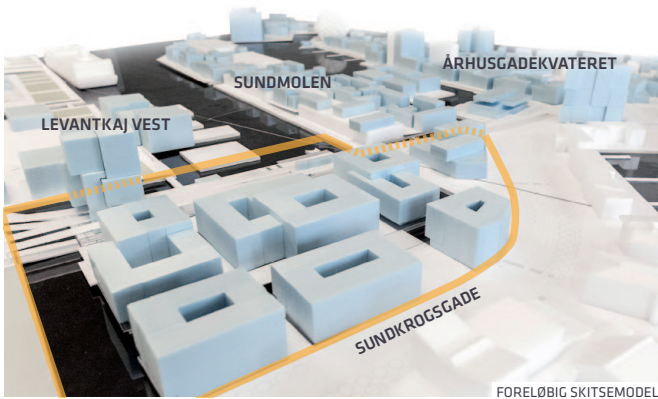


### 'Århusgadekvarteret Vest'

"Århusgadekvarteret Vest" binder det indre Nordhavn sammen med Østerbro. Bebyggelsen her skal styrke selve Århusgades forløb og samtidig skabe en attraktiv ankomst til Nordhavn og "Århusgadekvarteret". Det er også her man bliver præsenteret for "Det grønne loop" med cykelsti og metrolinje. Området vil herudover skulle kunne indeholde et livligt byrum i forbindelse med den nye metroplads. Som følge af metroaftalen, forøges tætheden i området med 20.000 m<sup>2</sup>. Der vil blive tilladt yderligere detailhandel i området til at understøtte bylivet, og der tillægges et højhus. En forudsætning for arbejdet med bebyggelsesplanen for området er, at PFAs grund inddrages og bliver en del af den nye lokalplan.

### 'ÅRHUSGADEKVARTERET VEST'

Samlet grundareal:	28.600 m <sup>2</sup>
Samlet maks. bruttoetageareal:	60.000 m <sup>2</sup>
Etager:	3-9
Generel bebyggeshøjde:	9-36 meter
Høje bygninger:	1 stk. (op til 62 meter)
Anvendelse:	Erhverv og detailhandel

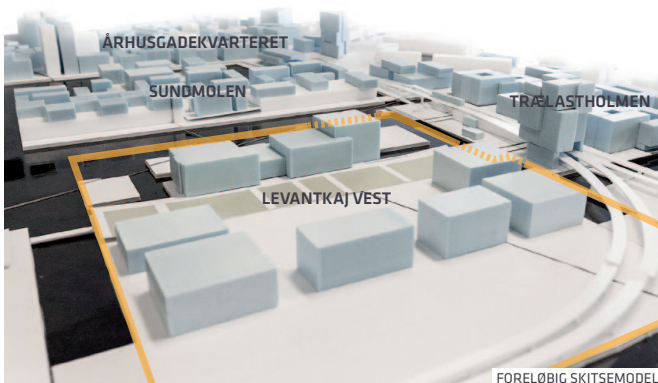


### 'Trælsthølmens'

"Trælsthølmens" bebyggelse tager udgangspunkt i det udtryk, som den nærliggende Kalkbrænderihavnen med dens hvide byggerier har. Det er således intentionen, at Trælsthølmens og Kalkbrænderihavnen bindes visuelt sammen på tværs af Sundkrogsgade. Trælsthølmens bliver et meget kompakt bykvarter vest for den nye metrostation, hvor selve metropladsen får en særlig attraktiv beliggenhed ud til Orientbassinet. Metroen kører gennem området på højbane. Den tætte bebyggelse vil kunne indeholde højhuse ved metrolinjen, der matcher siloernes og Svanemølleværkets skala. Her udgraves også nye kanaler, blandt andet til gennemsejling for roere.

### 'TRÆLASTHOLMEN'

Samlet grundareal:	48.500 m <sup>2</sup>
Samlet maks. bruttoetageareal:	100.000 m <sup>2</sup>
Etager:	3-8
Generel bebyggeshøjde:	9-24 meter
Høje bygninger:	1 stk. (op til 62 meter)
Anvendelse:	Erhverv og bolig
Kanaler (areal):	22.600 m <sup>2</sup>

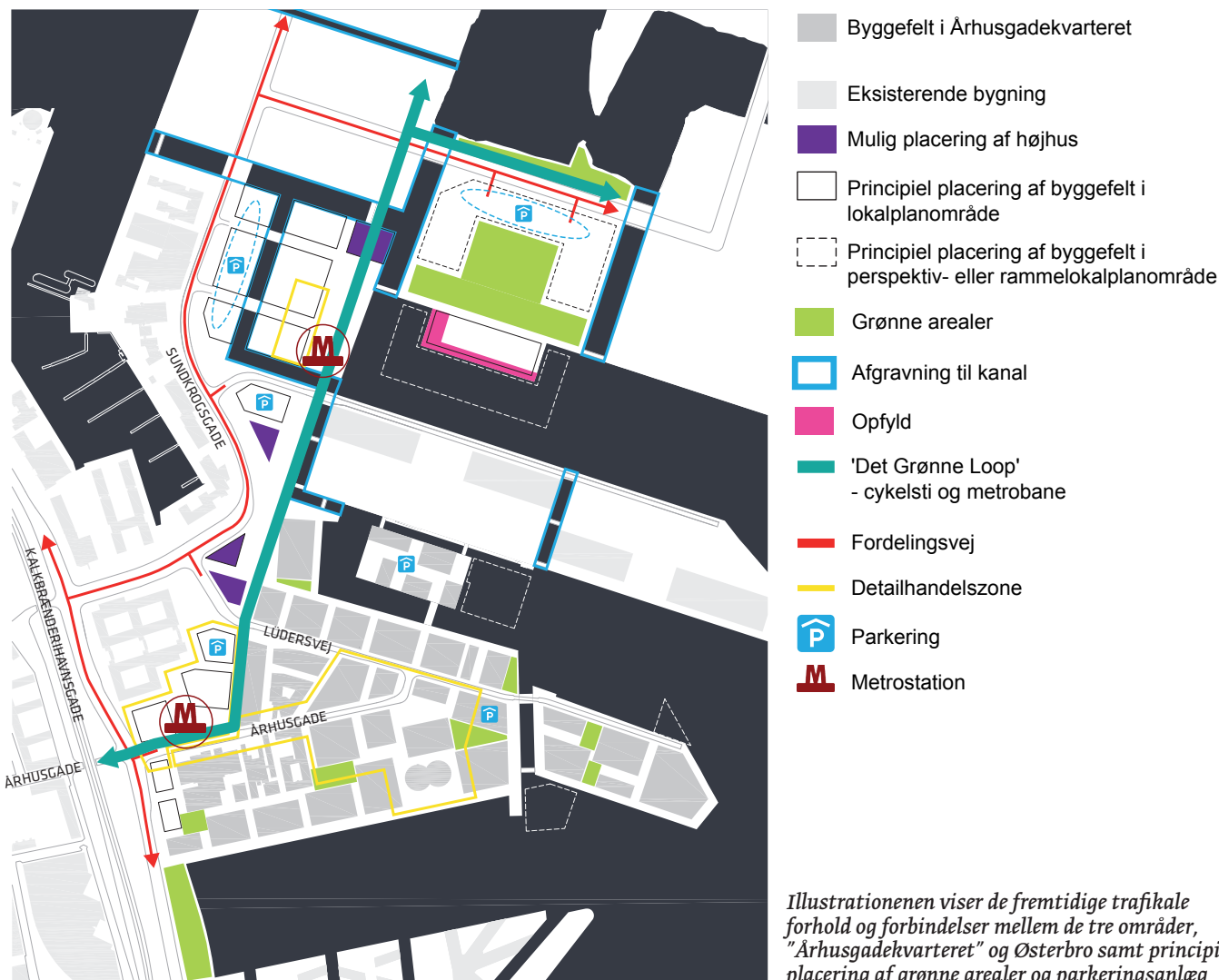


### 'Levantkaj Vest'

"Levantkaj Vest" er i dag præget af at være en stor, åben asfalteret flade med containere. Copenhagen International School ønsker at placere sig langs den sydlige kajkant, så den ligger på en 'halvø', delvist ude i Orientbassinet. Området er udover skolebyggeriet tænkt at skulle indeholde større grønne arealer samt bolig- og/eller institutionsbyggeri. Især ud mod den gamle Skudehavnen tåntænkes området en parklignende og rekreativ funktion. En kommende metrolinje i "Det grønne loop" vil på længere sigt også skulle kunne køre på højbane igennem dette område. Da området hører til et byomdannelsesområde, hvor der i dag er containerterminal, må der i perioden frem til flytningen af containerterminalen forventes midlertidige trafik- og miljøløsninger, så skolens og containerterminalens drift forstyrres mindst muligt.

### 'LEVANTKAJ VEST'

Samlet grundareal:	60.400 m <sup>2</sup>
Samlet maks. bruttoetageareal:	30.000 m <sup>2</sup>
Etager:	3-8
Generel bebyggeshøjde:	9-24 meter
Anvendelse:	Uddannelse og bolig
Kanaler:	10.400 m <sup>2</sup>
Opfyld:	4.500 m <sup>2</sup>



Illustrationen viser de fremtidige trafikale forhold og forbindelser mellem de tre områder, "Århusgadekvarteret" og Østerbro samt principiel placering af grønne arealer og parkeringsanlæg

## Trafik- og parkeringsforhold

Størstedelen af biltrafikken til områderne "Århusgadekvarteret Vest" og "Trælastholmen" vil komme via Sundkrogsgade og fortsætte ind i områderne af nyanlagte eller omlagte lokalgader. Enkelte bygninger får vejadgang fra Århusgade. "Levantkaj Vest" trafikbetjenes via en tosporet fordelingsgade, der kobles på Sundkrogsgade.

Cykelstien i "Det grønne loop" etableres som en 6 meter bred dobbeltrettet cykelsti med adgang ind til Nordhavnen i krydset Kalkbrænderihavnsgade/Århusgade og fortsætter langs Århusgade og videre ad Glückstadsvej, som lukkes for biler. Cykelstien vil således både signalere en god ankomst for cykler til Nordhavn og en høj prioritering af cykeltrafikken i den nye bydel. Nord for Lüdersvej følger cykelstien metrolinjen indtil den drejer mod øst ind på "Levantkaj Vest". Internt i områderne vil færdslen foregå på vejarealer indrettet så de tilgodeser cyklister og gående.

Metrostationer placeres som udgangspunkt som beskrevet i "Cityringen - VVM for Nordhavnsmetro", henholdsvis under jorden i "Århusgadekvarteret" og på højbane på "Trælastholmen". Mellem de to stationer, hvor metroen føres op bliver der en strækning med åben rampe og dæmning. Ved begge metrostationer sikres det, at de gående til og fra stationen kan krydse den dobbeltrettede cykelsti på en tryk og sikker måde. Der vil blive stillet krav til cykelparkering ved metrostationerne.

Kravene til parkering vil tage udgangspunkt i KP11s normer for områder til serviceerhverv. Det endelige tal fastlægges i lokalplanerne, men med det øgede kvadratmeterantal i "Århusgadekvarteret Vest" indskrænkes antallet af parkeringspladser, der kan anlægges på terræn i forhold til lokalplanen for "Århusgadekvarteret". Adgang til parkeringsanlæg i "Århusgadekvarteret Vest" foregår fra Lüdersvej. Med undtagelse af metrostationerne anlægges al cykelparkering til bebyggelsen efter normerne i kommuneplanen.

I Kommuneplan 2011 er parkeringsnormen for området fastlagt til 1900 pladser i "Århusgadekvarteret" inklusive "Århusgadekvarteret Vest" ud fra størrelsesordenen højst 1 pr. 200 m<sup>2</sup> og 1000 pladser i området Sundmolen/Trælastholmen. Pladserne forventes etableret i konstruktion. I forbindelse med ændringen til et serviceerhvervsområde (S-ramme) vil parkeringsnormen tilsvarende blive ændret til 1 pr. 150 m<sup>2</sup> hvad angår "Trælastholmen" og "Århusgadekvarteret Vest". Pladserne forventes overvejende etableret i konstruktion.

Cykelparkeringsnormerne er fastlagt til 2,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bolig, 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> erhverv og 4 pr. 100 m<sup>2</sup> butikker. I tilknytning til boliger og butikker skal der desuden være parkeringsmulighed for pladskrævende cykler.

## Politiske mål og planer

### Kommuneplan

Planlægningen for lokalplanområderne understøtter visionerne for Københavns udvikling, der er vedtaget i forbindelse med Kommuneplan 2011, henholdsvis et godt hverdagsliv, viden og erhverv og grøn vækst. For at muliggøre den ønskede planlægning skal der udarbejdes et kommuneplantillæg. Det forventes at kommuneplantillægget kommer til at indeholde en udvidelse af detailhandelsrammen med 10.000 m<sup>2</sup> og en forøgelse af etagearealet med ca. 20.000 m<sup>2</sup> i "Århusgadekvarteret Vest". Lokalplanområderne "Århusgadekvarteret Vest" og "Trælstholmen" forventes at overgå fra et område til boliger og serviceerhverv (C-ramme) til et område til serviceerhverv, med mulighed for boliger (S-ramme). Det skal endvidere undersøges i hvilket omfang det er muligt med dette kommuneplantillæg at opfylde forpligtelsen i metroaftalen til at tilvejebringe et plangrundlag på 870.000 m<sup>2</sup>, set i forhold til fingerplanens bestemmelser.

### Bæredygtighed

Lokalplanområdernes bæredygtighed underbygges af den direkte tilknytning til den kommende metrolinje, cykelsti, og de blå og grønne elementer. Dertil kommer faktorer som lavenergibebyggelse, klimatilpasning, LAR, mm. Det afklares, om der kan suppleres med tiltag som lavtemperatur-fjernvarme, varmepumper, grønne tage, solceller, solfangere og opsamling af regnvand til toiletskyl og tøjvask.

Lokalplanområdet vil blive udpeget som lavenergiområde efter laveste lavenergiklasse i henhold til gældende bygningsreglement. Det er intentionen, at erhvervsbyggeri og Copenhagen International School certificeres efter den danske ordning "DGNB". Erfaringerne og resultaterne fra Nordhavns energi- og vandpartnerskab, inddrages i størst muligt omfang i løsningerne.

### Arkitektur og byrum

De nye bykvarterer i Nordhavn vil spille en stor rolle i udviklingen af Københavns egenart og vil underbygge og synliggøre kommunens arkitekturpolitik, der har byens egenart som et hovedmål.

De tre kvarterer får forskellige egenarter. "Århusgadekvarteret Vest" vil blive karakteriseret ved en kompakt, varieret bebyggelse i rød-brune nuancer og med enkelte høje bygninger. "Trælstholmen" vil referere til den hvide bebyggelse på den anden side af Sundkrogsvej. "Levantkaj Vest" udvikles med udgangspunkt i holmens blå og grønne strukturer. De tre kvarterer vil hver især indeholde forskellige rum og funktioner, der bidrager til bylivet i Nordhavn. "Det grønne loop" skal kunne indeholde urbane rekreative kvaliteter og løber gennem alle lokalplanområderne. I "Århusgadekvarteret Vest" og "Trælstholmen" kommer der metropladser med fokus på opholdsmuligheder. Det tilstræbes, at "Levantkaj Vest", blandt andet med en bypark, får en udpræget grøn karakter.

Lokalplanerne vil fastlægge arkitektoniske principper for udformning af kajkanter og kanaler, for vejanlæg, broer, for byrummenes indretning, adgangen til vandet, beplantningen samt for selve bebyggelsen.

### Andre planer

Umiddelbart sydøst for lokalplanområdet ligger "Århusgadekvarteret". Her er der lagt op til en kompakt bebyggelse med en profil, der ligner Københavns kendte byprofil, brudt af enkelte høje bygninger i form af eksisterende siloer og/eller særlige nye bygninger. Syd for "Århusgadekvarteret" er udviklingen på Marmormolen i fuld gang, med bl.a. FN-bygningen der huser en række FN organisationer.

## Anbefalinger

I det videre forløb frem mod planforslag vil forvaltningerne i samarbejde med By & Havn, CIS og deres rådgivere særligt fokusere på følgende temaer:

- *Nordhavn som bæredygtig bydel*: De nye kvarterer baseres på miljømæssig ansvarlighed og værdiskabelse. Der arbejdes med udnyttelse af stationsnærheden, etablering af en attraktiv og effektiv cykelsti og begrønning.
- *"Det grønne loop"*: Der bør være gode forbindelser på tværs af metrolinje og cykelsti, ikke mindst set i forhold til den strækning hvor metrotraceet udgør en barriere. Der er en særlig udfordring i at give 'loopet' et markant grønt udtryk og indrette det til rekreation, leg og idræt. Der vil ligeledes være en udfordring i at etablere bebyggelse tæt på og under metroens tracé.
- *Levende byrum*: Der arbejdes med at sikre, at nye byrum fremstår inviterende og rare at færdes og opholde sig i.
- *Adgang til vandet*: Vandet skal kunne opleves og bruges overalt. Havnefronter og kajarealer skal være offentligt tilgængelige.
- *Parkering*: Der arbejdes med placering og udformning af parkeringsanlæg for at reducere parkering på terræn. Der skal arbejdes med arkitektonisk kvalitet i anlæggene herunder andre funktioner i stueetagerne, så de ikke fremstår som lukkede og ødelæggende for bymiljøet.
- *Andre værktøjer*: Det forventes, at der indgås en byudviklingsaftale om bl.a. bæredygtighed, daginstitutionsbehovet m.v. Ligeledes forventes indgået en udbygningsaftale om reguleringen af Sundkrogsgade.

### Særligt for 'Århusgadekvarteret Vest'

- *Forbindelser og adgangsforhold*: Bebyggelsesplan og vejprofiler skal styrke Århusgade som forbindelse til Østerbro og som en tydelig og attraktiv ankomst til Nordhavn. Det er vigtigt at bebyggelsen i området bygger på den egenart der er beskrevet i lokalplanen for "Århusgadekvarteret".
- *Afklaring af lokalplanområdets udstrækning*: Det forventes, at PFA's grund inddrages i lokalplanområdet.
- *Højhuse*: Der arbejdes med mulighed for placering af højhuse ved "Det grønne loop". Placering og udformning afklares på baggrund af rumlige studier, vind og lysforhold.

### Særligt for 'Trælstholmen'

- *Adgang til vandet*: Der arbejdes særligt med bebyggelsens møde med vandet og de nye kanaler. Der må arbejdes for, at kanalrum ikke fremstår som mørke, svært tilgængelige eller uinteressante at færdes i. Kanalerne skal være attraktive at bruge for roere.

- *Bebyggelsen:* Der skal arbejdes med de rumlige kvaliteter i bebyggelsen, så kvarteret bliver rart at færdes i. Der skal arbejdes særligt med udformning og med principper for sammenbygninger på tværs af byggefelter.
- *Byrum og metrostation ved Orientbassinet:* Der skal arbejdes med at skabe en attraktiv plads i forbindelse med metrolinjen og stationen, der her er hævet over terræn.
- *Boliger:* Der arbejdes med en mindre del af boliger, tæt ved metrostationen. Placering og antal skal afklares.
- *Højhuse:* Der arbejdes med mulighed for placering af højhuse ved metroen. Placering og udformning afklares på baggrund af rumlige studier, områdets særlige egenart og studier af vind og dagslys i byrummene.

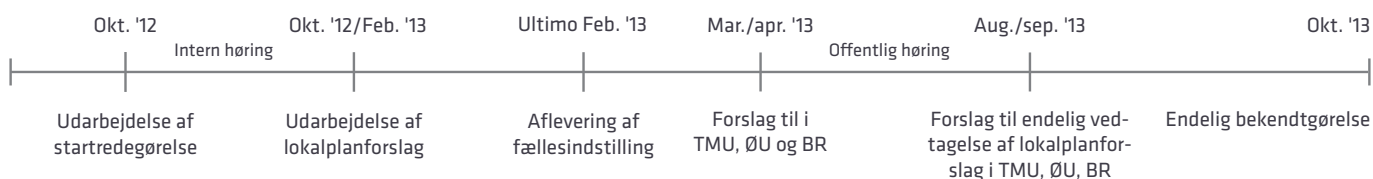
### Særligt for 'Levantkaj'

- *Levende byrum:* Der skal arbejdes med at få en særlig kvalitet ud af kontakten til vandet - i og med skolens placering delvist ude i Orientbassinet. Den foreslåede bypark skal kunne indrettes, så den imødekommer behov for rekreation og aktiviteter i Indre Nordhavn.
- *Skolens forhold til omgivelserne:* Det er væsentligt, at skolebyggeriet arkitektonisk åbner sig op imod de omkringliggende byrum og grønne arealer og får en god forbindelse til området ved Skudehavnen.
- *Sammenhængende landskab:* Det må arbejdes særligt med at binde de grønne arealer sammen, 'på tværs' af infrastrukturen, så hele holmen fremstår som et sammenhængende grønt kvarter.
- *"Det grønne loop":* Der udlægges areal til en fremtidig cykelsti og metrohøjbane på nordsiden af området. Det er vigtigt, at højbane og veje tænkes sammen, så infrastrukturen i sig selv ikke bliver for voldsom eller dominerende, og dermed forringer de grønne arealer.

## Tidsplan - 'Århusgadekvarteret Vest' og 'Trælstholmen'

Samlet lokalplanproces: ca. 52 uger

### MILEPÆL

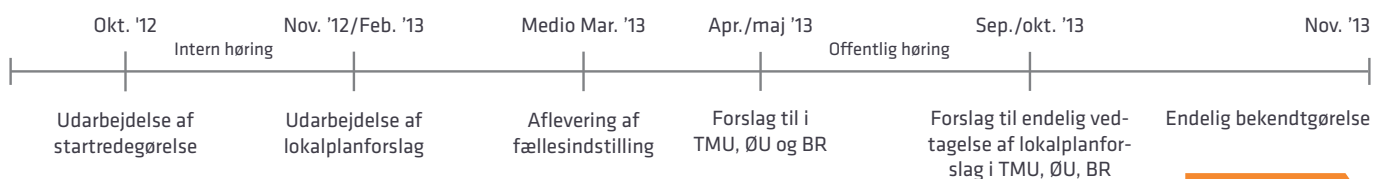


### LEVERANCER

## Tidsplan - 'Levantkaj Vest'

Samlet lokalplanproces: ca. 52 uger

### MILEPÆL



### LEVERANCER

**SAMMEN  
OM BYEN**