

"MARMORMOLEN II"

Startredegørelse

Bilag 1 til indstilling om redegørelse for igangsætning af forslag til lokalplan "Marmormolen II"





3D-illustration af Steven Holl Architects vinderforslag til to kontorhøjhuse forbundet af en offentlig gang- og cykelbro i 65 meters højde.

Lokalplanens formål

Lokalplanen vil udgøre det planmæssige grundlag for et område i Københavns Havn, der omfatter Marmormolen og den yderste spids af Langelinie, så området kan udbygges til et nyt attraktivt sammenhængende byområde, hvor både organisationer, forskellige erhverv og borgere i København får endnu en mulighed for at udnytte byens tæthed til vandet.

Plangrundlaget skal sikre et levende og varieret bymiljø med nye pladser, kanaler og promenader, publikumsorienterede funktioner og særlige områder til rekreative aktiviteter. Der gives mulighed for et lokalt butiksmiljø i området, boliger som helårsboliger og boliger til grupper med særlige behov. Langs kanalerne arbejdes der med trapper udvalgte steder for at sikre reel kontakt til vandet og yderst på Marmormolen skabes en park hvorfra der er udsigt til havnen og Øresund.

Det er lokalplanens formål overordnet at sikre sammenhæng mellem byområderne syd for lokalplanområdet, Indre Østerbro og de nye udviklingsområder mod nord, samt at sikre at der opnås bebyggelse, der ved særlige arkitektoniske kvaliteter markerer denne betydningsfulde beliggenhed ved indsejlingen til Københavns Havn.

De kommuneplanmæssige rammer sikres i forslag til Kommuneplan 2009. Endelig vedtagelse af lokalplanen er betinget af vedtagelse af Kommuneplan 2009 med de foreslåede rammeændringer for det aktuelle område.

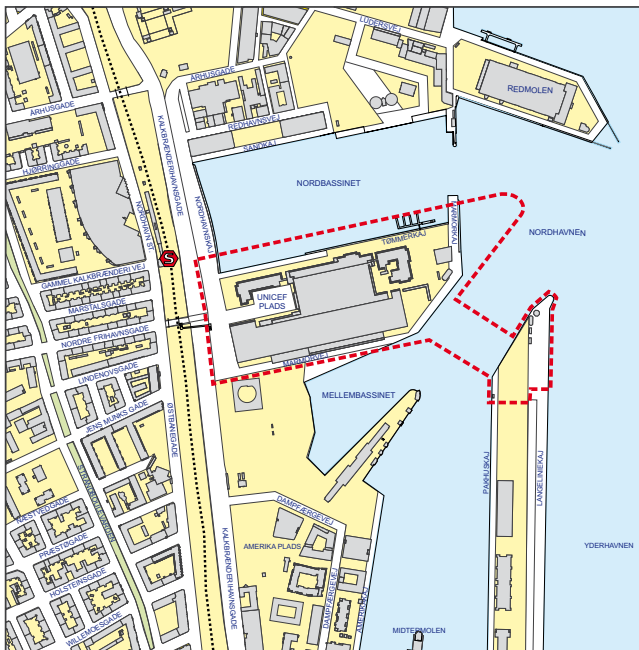
Baggrund

Udviklingselskabet By&Havn, der ejer Marmormolen, har fået en henvendelse fra FN, der ønsker at etablere et regionalt hovedkvarter på molen. By&Havn ønsker i den forbindelse at nedrive den nuværende og utidssvarende UNICEF lagerbygning og flytte lageret til et andet sted i havnen. By&Havn har endvidere været i kontakt med en række virksomheder og butikker samt en hoteloperatør, der ønsker at etablere sig i området.

ATP Ejendomme, der ejer en del af Langelinie, har i en årrække arbejdet med tanken om at opføre et markant kontorhus på spidsen af denne mole. Tanken er samtidig at gøre Langelinie til et stationsnært område til Nordhavn Station via en offentlig tilgængelig gang- og cykelbro over Mellembassinet og en ny passagemulighed til Østbanegade.

For at anskueliggøre en samlet løsning på de forskellige ønsker og initiativer har arkitektfirmaet 3XN for By&Havn udarbejdet en masterplan for hele området omfattende Marmormolen og spidsen af Langelinie - Et område på i alt ca. 92.000 m² (ca. 82.000 m² på Marmormolen og ca. 10.000 m² på Langelinie).

Masterplanen har ligget til grund for en dialog mellem Københavns Kommune, By&Havn og ATP om de nærmere kriterier for udbygning af området.



Lokalplanområdet og dets omgivelser. Lokalplanområdet, der er vist med rød punkteret linie, ligger i bydelen Østerbro.

En realisering af de udbygningsønsker, der er anskueliggjort i masterplanen, er betinget af en fastlæggelse af nye kommuneplanrammer for området samt udarbejdelse af en ny lokalplan.

Området

Lokalplanområdet, der ligger yderst centralt og eksponeret ved indsejlingen til Københavns Havn, omfatter hele Marmormolen samt den yderste spids af Langelinie. Området hører til et område af Københavns Havn, der blev etableret i slutningen af 1800-tallet, da den daværende regering ønskede et toldfrit frihavnsområde i København - Københavns Frihavn. Flere nye moler og bassiner blev i den forbindelse anlagt, herunder også Marmormolen og Langelinie samt Mellembassinet og Nordbassinet. Marmormolen er stadig en del af dette frihavnsområde, hvortil der er begrænset offentlig adgang, mens Langelinie blev udskilt sidst i 1980'erne, og blev en del af Sønder Frihavn, hvortil der er fuld offentlig adgang.

Marmormolen har sit navn efter et stenhuggeri - Den Ankerske Marmorforretning - som i 1895 var den første industrivirksomhed i frihavnen. Dengang fyldte virksomheden det meste af molen, med mange stenhuggere ansat, og firmaet fremstillede alt lige fra store kalkstensblokke til gravsten. Der findes stadig et mindre stenhuggeri med såvel oplagsplads som kontor yderst på molen. Endvidere ligger der en mindre Lods- og Karantænestation "Lodseriet", der blev opført i 1942. Bygningen, der er bevaringsværdig, er på tre etager og opført med murværksornamentik. Marmormolen blev også en overgang benyttet til kul-



Lodsbygningen "Lodseriet" er opført i 1942 som Lods- og Karantænestation.



UNICEF-bygningen set fra tomten på den yderste del af Langeliniemolen.



Redmolen set fra spidsen af Langeliniemolen.

import, men blev i slutningen af 1960'erne næsten ryddet for at gøre plads til et nyt pakhus, Pakhus 24, der allerede i 1980'erne blev ombygget og renoveret til brug for UNICEF. Der blev i den forbindelse også opført en toetagers administrationsbygning.

Langelinie eller rettere Langeliniekaj ligger på Østmolen, men molen er mest kendt som netop Langelinie. Navnet refererer til den 900 meter lange lige kajstrækning i nord-sydgående retning, der på grund af kajens anvendelse som anløbshavn for store skibe og udenlandske flådefartøjer, vel er den bedst kendte havnefront i Danmark. I 2007 lagde eksempelvis 280 krydstogtskibe til kaj ved Langelinie. På Langelinies yderste spids, der er en del af lokalplanområdet, står det bevaringsværdige originale fyr fra 1893. Københavnerne og turister anvender

i stor udstrækning Langelinie som udflugtsmål, hvilket gør området til en vigtig del af det mentale landkort over København.

Syd for lokalplanområdet ligger udover Langelinie også Midtermolen og Amerikakaj. På Midtermolen, der var det første større udviklingsområde i Søndre Frihavn, blev der i midten af 1990'erne opført et stort bolig- og erhvervsbyggeri. Efterfølgende er området omkring Amerikakaj og Dampfærgevej ligeledes blevet udbygget i en intens takt med bolig- og erhvervsbyggeri. På nær et par byggefelt er samtlige byggemuligheder udnyttet eller i gang med at blive realiseret.

Også syd for lokalplanområdet langs med Kalkbrænderihavnsgade ligger færgeterminalen, hvorfra der sejler passagerbåde dagligt til Oslo og 5 gange om ugen til Swinoujscie i Polen. Der anløber herudover flere gange ugentligt trailerbåde (RO/RO færges).

Vest for lokalplanområdet ligger den fuldt udbyggede bydel Indre Østerbro, der reelt er afskåret fra havnen og sundet af jernbanedæmningen. Dæmningen blev bygget i slutningen af 1800-tallet for at adskille vejnet og skinner, men sidenhen har der ad flere omgange også været anlagt skinneforbindelser på terrænniveau. I dag er det et såkaldt udtræksspor fra Østerport Station, der forhindrer en niveaufri adgang fra Indre Østerbro til havnen gennem viadukten ved Nordre Frihavnsgade.

Nord for lokalplanområdet ligger Indre Nordhavn, der stadig anvendes til havneformål. Området har et fantastisk udviklingspotentiale, hvilket har dannet baggrund for, at der i maj 2008 blev udskrevet en stor åben byudviklingskonkurrence for området. Tanken er, at området skal udvikles over flere etaper til en helt ny bydel, der på sigt kan komme til at huse op til 40.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser.



Nordhavnen set mod nord fra Langeliniespidsen.

Masterplanen

I forbindelse med konkretisering af udbygningsmulighederne for lokalplanområdet har som nævnt arkitektfirmaet 3XN for By&Havn udarbejdet den viste masterplan. I masterplanen indgår fem overordnede delprojekter:

- to kontorhøjhuse der forbindes af en gang- og cykelbro over Mellembassinet,
- et regionalt FN hovedkvarter,
- et boligområde orienteret mod Nordbassinet,
- et erhvervsbånd langs sydsiden af Marmormolen, samt
- et hotelkompleks ved Kalkbrænderihavnsgade.

To kontorhøjhuse og en bro over Mellembassinet

Denne del af masterplanen er den mest iøjefaldende og har derfor været genstand for en international arkitektkonkurrence. Ambitionen var at skabe et ikonisk "landmark" ved indsejlingen til København og derved understrege Københavns profil som en international storby. Københavns Kommune deltog i dommerkomiteen sammen med bl.a. By&Havn, ATP Ejendomme og tre fagdommere udpeget af Arkitektforeningen.

Vinderen af arkitektkonkurrencen blev den verdenskendte amerikanske tegnestue Steven Holl Architects, der foreslår at etablere to kontorhøjhuse på hver ca. 100 meters højde indeholdende ca. 30.000 m² etageareal i hver. Gang- og cykelbroen over Mellembassinet foreslås etableret i 65 meters højde af hensyn til gennemsejling med færges.

Steven Holl Architects skriver om projektet: De to højhuse søger at gribe fat i områdets skala ved at bryde bygningerne ned i proportioner, der møder omgivelserne. På Langelinie er volumen nedbrudt i en række stablede kasser med et rombeformet grundplan. Kasserne er indbyrdes drejet omkring en lodret kerne og følger hver forskellige linier i området. Der er ikke noget overordnet symbol i formgivningen, men små detaljer peger på området og dets historie. Farvelægningen på de udhængende flader er f.eks. inspireret af havnens farverige containere, ligesom afskæring af soklen minder om stævnen på et skib. På Marmormolen får bygningen et andet facadeudtryk og mønster, da dets størrelse er nedbrudt og skulptureret af nogle høje indhug i bygningskroppen, der i udtryk mere henvender sig til byen.

Dommerkomiteen udtalte om forslaget, at man blev overbevist af de kompakte tårnes enkelhed og ligefremhed, samtidig med at projektet er tilpasset havnemiljøet. Broen, der i udtryk er to broer, "mødes som et håndtryk over havnen".

Ved bygningernes design og indretning lægges der i øvrigt op til at anvende den bedst opnåelige teknologi, også hvad angår energiforsyning og energibesparelser mv. På den baggrund forventer dommerkomiteens rådgivere, at projektet kan opfylde de skærpede miljøkrav til byggeri, der forventes gennemført i det kommende Bygningsreglement 2010.

Der er i øvrigt ønske om, at kunne opføre en mindre kontorbygning mellem højhuset på Marmormolen og Lodsbygningen. Steven Holl Architects arbejder pt. på et forslag til en sådan bygning.

Et regionalt FN hovedkvarter

FN har i mange år ønsket at etablere et regionalt hovedkontor i København, hvor organisationen kan samle sine danske aktiviteter og samtidig tilgodese organisationens store krav til sikkerhed osv. I masterplanen foreslås hovedkvarteret derfor placeret på en ø, der er orienteret mod Nordbassinet og omgivet af kanaler på de tre øvrige sider. Øen vil få en størrelse på ca. 15.000 m² med en samlet byggemulighed på op til 45.000 m² etageareal. Der arbejdes med en opdeling af byggeriet i to etaper. Første etape opføres med op til 30.000 m² etageareal, senere kan der opføres yderligere 15.000 m². Af sikkerhedsmæssige årsager vil der kun være begrænset adgang til øen.

Udformningsmæssigt er der endnu ikke fastlagt arkitektoniske rammer for FN-bebyggelsen. Masterplanens oplæg er kun udarbejdet for at anskueliggøre et bygningsvolumen. By&Havn har prækvalificeret 5 totalrådgiver teams, hvor 3XN har vundet opgaven og kommer til at stå for hele rådgiveropgaven mht. ingeniør- og arkitektydelsen mv. De overordnede rammer indenfor hvilke byggeriet kan realiseres, er dog som udgangspunkt rammerne i forslag til Kommuneplan 2009. Her fastsættes en højde på maksimalt 24 meter med mulighed for en punktvis overskridelse af denne højde i op til otte etager, hvor særlige arkitektonisk betingede grunde taler for det.

Et boligområde orienteret mod Nordbassinet

Boligområdet, der er udformet af 3XN, som også har udarbejdet masterplanen, er placeret på to halvøer på midten af Marmormolen og orienteret mod Nordbassinet. Boligernes samlede etageareal er på ca. 28.000 m². Det forventes, at der kan anlægges op til 300 boliger. Vand og udsigt er de centrale værdier, der arbejdes med i boligområdet, hvilket har medført den diagonale bebyggelsesstruktur samt at boligblokkene varieres i højde fra 3 etager til tårne, der punktvis går op i 6 etager. Det er intentionen, at den overvejende del af boligerne får frie sigtelinjer på tværs af øerne og udsigt til enten Nordbassinet eller til en kanal.



Situationsplan over masterplan-området.

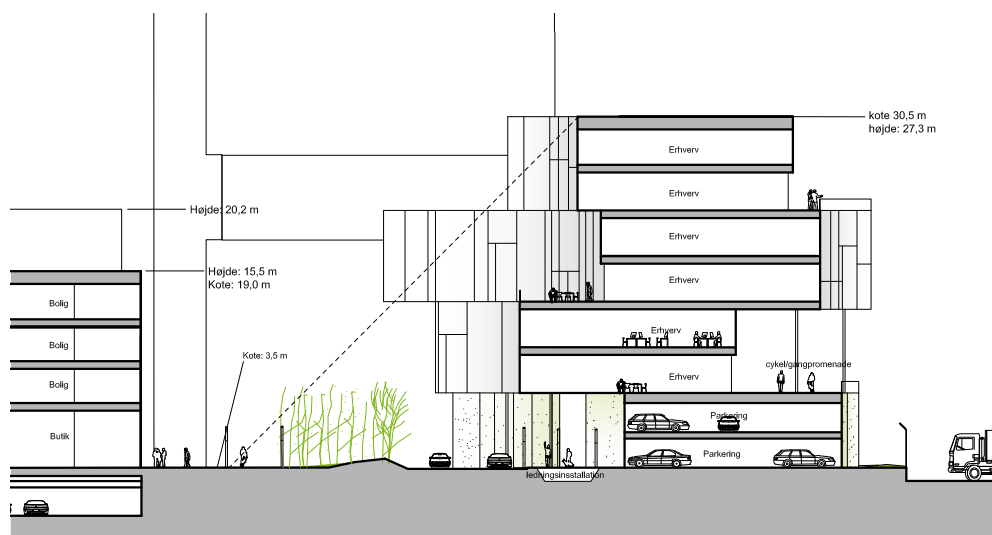


Masterplan-området som 3D-model. Steven Holls vinderprojekt med den offentlige gang- og cykelforbindelse over Mellembassinet ses til venstre.

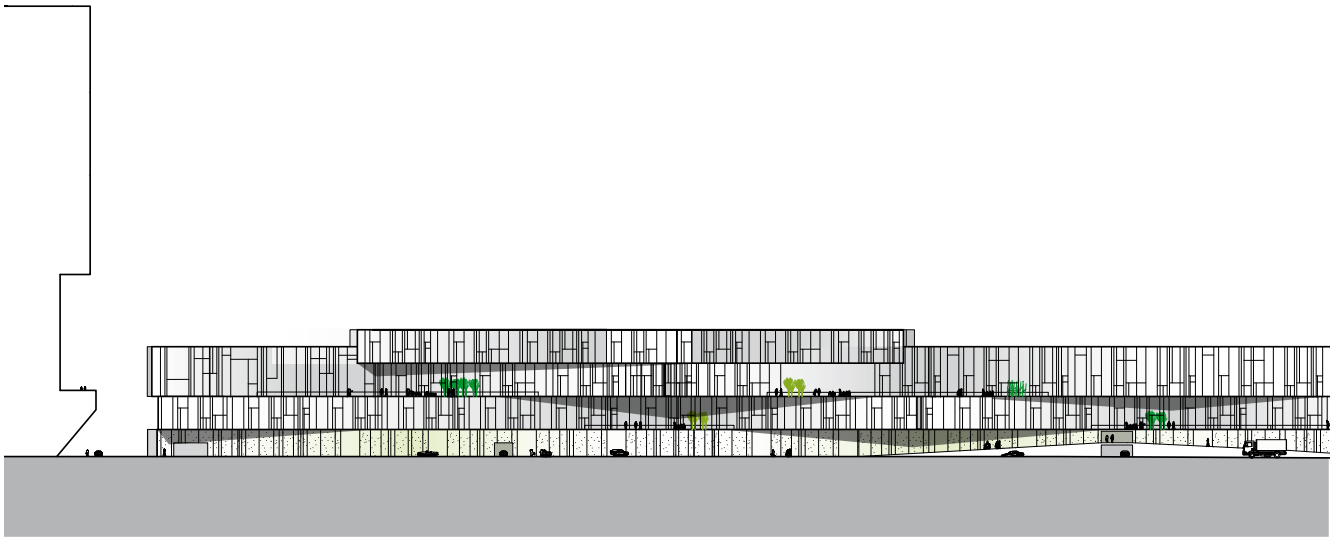
Boligblokkenes L-form hvor bygningerne skiftevis ligger helt ud til kanalerne og trækker sig tilbage, skaber en styret variation i friarealernes hierarki på tre niveauer, nemlig private nærarealer, halvoffentlige gårdrum og offentlige byrum.

Gennem begge bolighalvøer fører offentlige hovedstier fra Marmorvej til træbryggen ved Nordbassinet. Det er hensigten at koncentrere bymiljøet mod disse offentlige hovedstier ved at orientere indgange til boliger, ned-

gange til parkeringskældre samt evt. publikumsvenlige faciliteter mod stierne, hvor der i øvrigt forudsættes begrænset kørsel. Fra hovedstierne fører mindre stier gennem boligernes gårdrum til kanalerne. I hvert gårdrum gradueres kajkanten med trappeformationer for at skabe nærhed til vandet i kanalerne. Stierne indgår i Marmorstens overordnede stinet, der forbinder spidsen af molen, højhuse og bro med især Nordbassinet og de nye udviklingsområder i Nordhavnen.



Principsnit i erhvervsbåndet, der er skal fungere som støjskærm for boligområdet, der ses startende til venstre i billedet.



Facadeskitse til erhvervsbåndet i syv etager og i midten op i otte etager. De to nederste etager er et parkeringsanlæg. Steven Holl's højhus på Marmormolen er skitseret til venstre i billedet.

Et erhvervsbånd langs sydsiden af Marmormolen

Det foreslåede erhvervsbånd, der ligeledes er udformet af 3XN, har et samlet etageareal på ca. 26.000 m² til erhverv og 10.000 m² til parkering. Bebyggelsen anlægges som et syvetagers tæt bånd i ca. 260 meters længde og i ca. 24 meters højde med en enkelt langstrakt ottende etage på ca. 100 meter og med en højde på ca. 27 meter. Bebyggelsen skal udover den nævnte anvendelse også fungere som støjskærm for boligbebyggelsen, der foreslås anlagt nord for Marmorvej, mod støjen fra færgedriften i Mellembassinet.

De to nederste etager foreslås overvejende udnyttet til parkering samt til en dagligvarebutik i "gavlen" af erhvervsbåndet mod Kalkbrænderihavnsgade. De øvrige etager tænkes anvendt til kontorarealer.

Et hotelkompleks ved Kalkbrænderihavnsgade

Hotelkomplekset, der er udformet af Kim Utzon Arkitekter, er på i alt 24.000 m², og foreslås placeret i lokalplanområdets nord-vestlige hjørne med orientering mod Kalkbrænderihavnsgade, Nordbassinet og den nye kanal.



Et kig ad Marmorvej. Til højre ses erhvervsbåndet og Steven Holl's højhuse med den offentlige gang- og cykelbro over Mellembassinet. Til venstre ses boligbebyggelsen.



Model af Kim Utzon Arkitekters hotelkompleks set fra nordøst. Det højeste af de tre tårne er ca. 90 m.

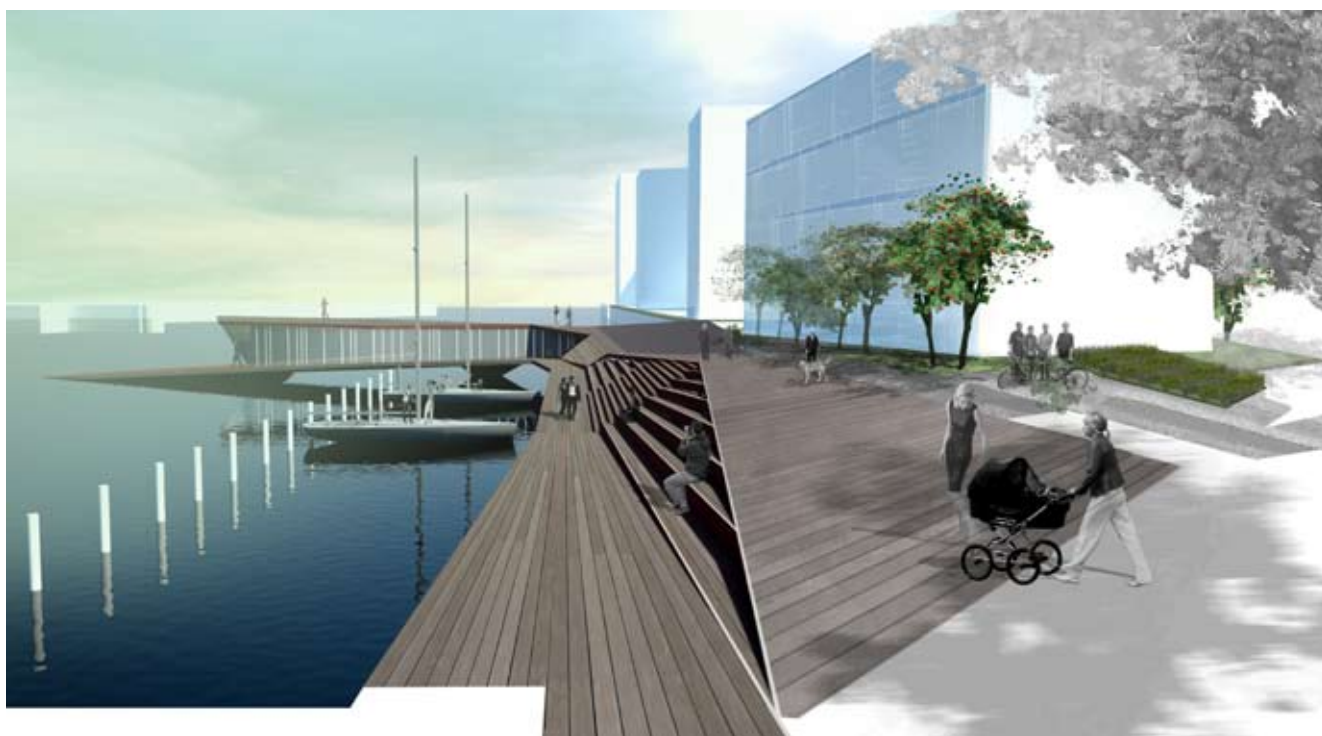
Kim Utzon Arkitekter skriver om projektet: Hotelkomplekset er udformet med en "base" i 2 til 3 etager, hvorfra tre tårnbygninger strækker sig mod himlen i varierende højde. Det højeste tårn er ca. 90 meter. Basen samler anlægget til et skulpturelt hele og formidler overgangen fra tårnenes overordnede skala til nærområdets mere intime skala. Tårnenes sammensatte og varierede bygningskroppe sammenbindes af en differentieret rytmisk

og lysreflekterende facadeudformning. Facadehuden, der møder pladsen, danner endvidere et rumligt filter mellem det offentlige og det private rum i form af arkader langs bygningens periferi. På de øverste etager af tårnene åbner facaden sig som en ekspressiv blomst, og danner taghaver og differentierede kig mod byen og vandet. Der vil blive arbejdet bevidst med at inkorporere miljøtekniske tiltag, der opfylder de skærpede miljøkrav der forventes gennemført i det kommende Bygningsreglement 2010.

Hotellens forplads, der indgår i den overordnede landskabelige bearbejdning, som udarbejdes af landskabsarkitekt Schönherr, er orienteret mod syd og Marmorvej. Forpladsen er i udtryk indrettet som offentlig plads med en promenade ledende ind i området fra Kalkbrænderihavnsgade til kanalen og havnepromenaden ved Nordbassinet. Det foreslås, at der indrettes udendørs caféservering på pladsen.

Marmormolens landskab

I masterplanen foreslås det, at der foretages opfyld i havnen nord og øst for Marmormolen for at give Marmormolen en mere strømlinet afslutning, der i udtryk minder om Langelinies afslutning og samtidig giver en base, der understøtter en række kanaler, som foreslås etableret med udgangspunkt fra Nordbassinet. Det er tanken, at området yderst på molen skal anlægges som et rekreativt område evt. med en række publikumsorienterede funktioner som restaurant, café eller lignende. Den bevarelsesværdige lodsbygning foreslås fortsat anvendt til administrationsformål.



3D-illustration af forslag til en promenade langs Nordbassinet. I baggrunden ses forslag til en eventuel sejlkub.

Svanemølleværket set fra Kalkbrænderihavnen. Et eksempel på den store skala i havnerummet.



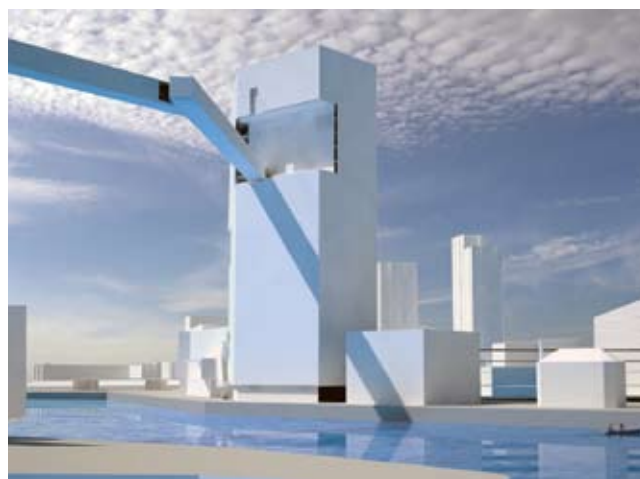
Masterplanen opbygger Marmormolens bebyggelse omkring en primær gade, Marmorvej, der udføres som en tosporet vej, der ender i en rundkørsel ved højhuset og FN og med sivemulighed til det yderste af molen. Det er hensigten, at der skabes et livfuldt og aktivt offentligt byrum langs gaden ved bl.a. at muliggøre butikker i gadeområdet. Nedkørsler til parkeringskældre under bolighalvøerne foreslås etableret i midten af gaden.

Trafikafvikling til og fra Marmormolen foregår primært via et nyetableret lysreguleret kryds ved Kalkbrænderihavnsgade. På Langelinie forventes det, at den øgede trafikmængde vil kunne rummes i de eksisterende trafikfaciliteter. For gående og cyklister etableres udover broforbindelsen mellem Langelinie og Marmormolen og et fintmasket stisystem på Marmormolen også en passage via den eksisterende tunnel ved Nordre Frihavnsgade til Indre Østerbro ved Nordre Frihavnsgade.

Landskabsarkitektfirmaet Schønherr har stået for den landskabelige bearbejdning af masterplanen. Med udgangspunktet i molens historie som menneskeskabt pier, der er etableret til at laste og losse fra anløbende skibe, er der foretaget en gennemgribende konvertering af landskabet mod de nye urbane funktioner og udfordringer beskrevet i masterplanen. Det er tanken, at området skal opnå en stedspecifik identitet, samtidig med at der tilføjes elementer af menneskelig skala i det store havnerum. Den landskabelige bearbejdning skal sammenbinde hele Marmormolen, hvor nærheden til vandet, særlige områder til rekreative aktiviteter, prome-

nader, kanaler og offentligt tilgængelige pladser indgår som essentielle dele af udformningen. Konceptuelt fol-des landskabet i en række bølgende bevægelser, hvorved der opstår en vertikal differens med muligheder for forskellige visuelle og fysiske kontakter til vandet, forskelligartede kreative ophold og maritime aktivitetsmuligheder. Foldningerne understøtter endvidere integrationen af parkeringskældre, køreramper, adgangsveje og luftkanaler til og fra parkeringskældre. Foldningerne skaber også vækstlagsvolumener, så beplantning får optimale vilkår.

Der er ikke planer om at ændre på Langeliniespidsen i området ved fyret.



3D-modelfoto. Steven Holl Architects højhus på Marmormolen. Lodsbygningen til højre i billedet. Kim Utzon Arkitekters hotelkompleks ses i baggrunden.



3D-modelfoto. Et kig mod syd og mod Marmormolen med den yderste spids og Lodsbygningen til venstre.

Byplanmæssig og arkitektonisk vurdering

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at masterplanens udgangspunkt i havnens store skala er et kvalificeret grundlag for det videre planarbejde og forhandlinger om planens delprojekter. Det er også ud fra denne betragtning, at forvaltningen vurderer, at masterplanens bebyggelsesstruktur er forenelig med områdets overordnede udvikling. Det vurderes, at det netop er i den store skala, at det aktuelle område har potentiale til både fysisk og visuelt men også med et for byen stort pejlemærke, at kunne sammenbinde den efterhånden fuldt udbyggede Søndre Frihavn og udviklingsområderne i Nordhavnen.

Det spektakulære islet findes især i den afsluttede arkitektkonkurrence om de to kontorhøjhuse, der forbindes af en offentlig gang- og cykelbro over Mellembassinets. Steven Holls projekt vurderes til at have potentiale til at kunne blive et ikonisk landmark for København. Forvaltningen finder det positivt, at forslaget lægger vægt på at skabe to bygninger, der hver for sig er tilpasset stedet, og hvor den overordnede idé samtidig sikrer, at der skabes en helhed hen over havneløbet. At inddrage en passage-mulighed for fodgængere og cyklister over havneløbet finder forvaltningen, er en unik mulighed for at forlænge det attraktive promenadeforløb langs havnefronten, hvor det aktuelle område kan bidrage til at videreudvikle denne oplevelsesakse.

Marmormolens yderste spids foreslås anlagt som park med begrænset bebyggelse, der udelukkende henvender sig til offentligheden. Dette finder forvaltningen er et stærkt greb, hvor molespidsen potentielt kan blive en regional destination med mulighed for kulturfunktioner,

kunst, bespisning og beværtning af en særlig egenart. Samtidig har stedet potentiale til både at rumme store events og være byens kant, hvor man kan søge ro og eftertanke.

Den foreslåede ø til et regionalt hovedkvarter for FN er velplaceret på Marmormolen. At området ikke er offentligt tilgængeligt, kan accepteres, fordi "hierarkiet" på molen giver den yderste molespids fuldt ud til byens borgere.

Som det tredje delprojekt finder forvaltningen boligprojektet konceptuelt nytænkende med de diagonale L-formede stænger, der inkorporerer en hierarkisk opdeling af udearealerne. Det er positivt, at hovedparten af boligerne sikres udsigtsmuligheder og kig til vand. De to hovedstier mellem havnepromenaden langs Nordbassinets og Marmorvej, er vigtige for færdsel gennem området. At der skabes en visuel kontakt mellem boligdelen og Indre Østerbro mellem hotelkomplekset og erhvervsbåndet, anser forvaltning ligeledes for essentielt for at give den relativt lille boligdel et nærmere tilhørsforhold til byen.

Der er anskueliggjort en placering af en sejlerklub i Nordbassinets i boligdelens nordøstlige hjørne, hvilket er i overensstemmelse med kommunens ønske om mere byliv i havneområdet. Men havneområdet hvor sejlkлубben tænkes placeret, indgår også i Nordhavnskonkurrencen, og en videre konkretisering af rammerne for en eventuel sejlerklub må derfor afvente resultatet af denne konkurrence.

De sidste to delprojekter, nemlig erhvervsbåndet og hotelkomplekset, befinder sig i en detaljeringsgrad, hvor det er volumenstudier og strukturmæssige overvejelser, der ligger til grund for de viste projekter. Det er forvaltningens vurdering, at de to projekter har åbenbare

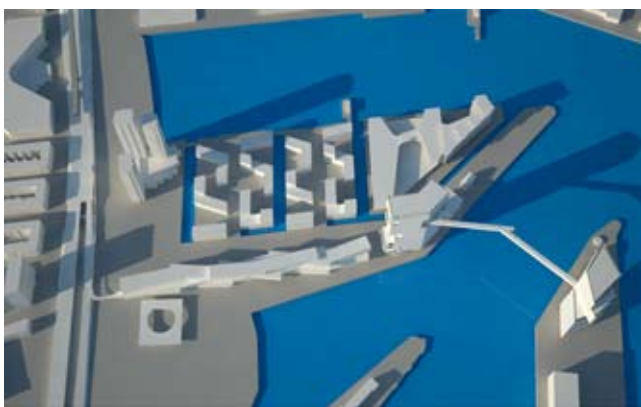
Skyggediagrammer



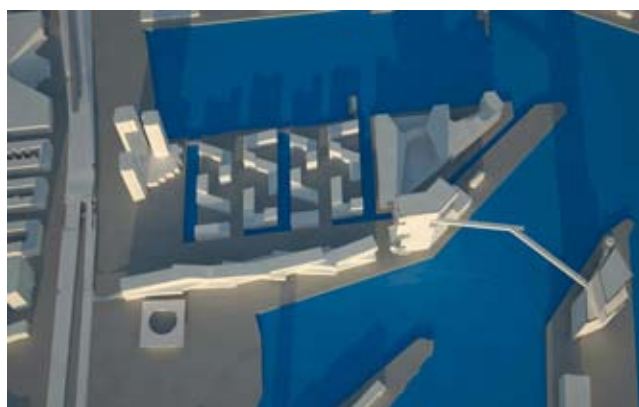
Forårsjævndøgn kl. 9



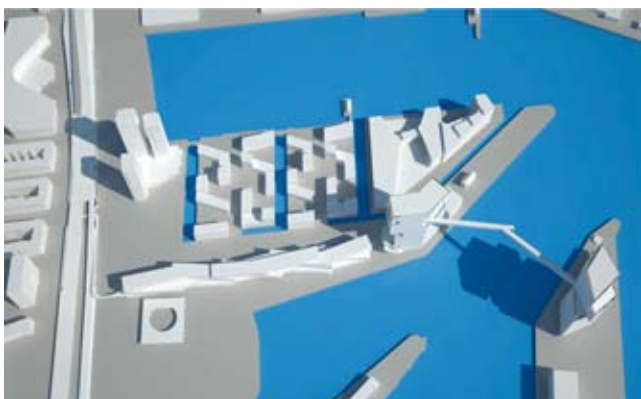
Forårsjævndøgn kl. 12



Forårsjævndøgn kl. 16



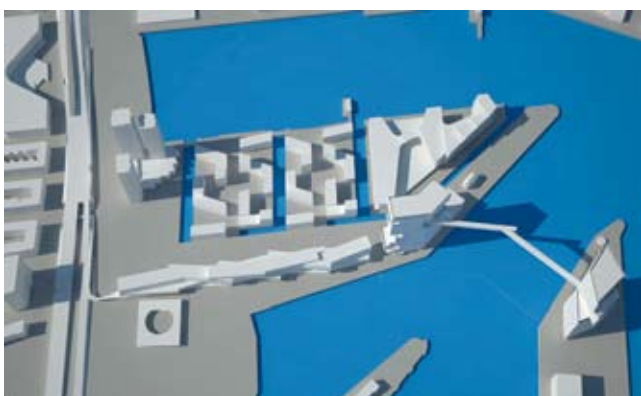
Vintersolhverv kl. 12



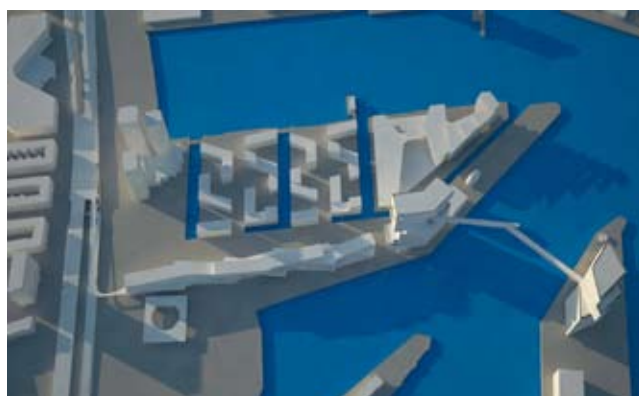
Sommersolhverv kl. 9



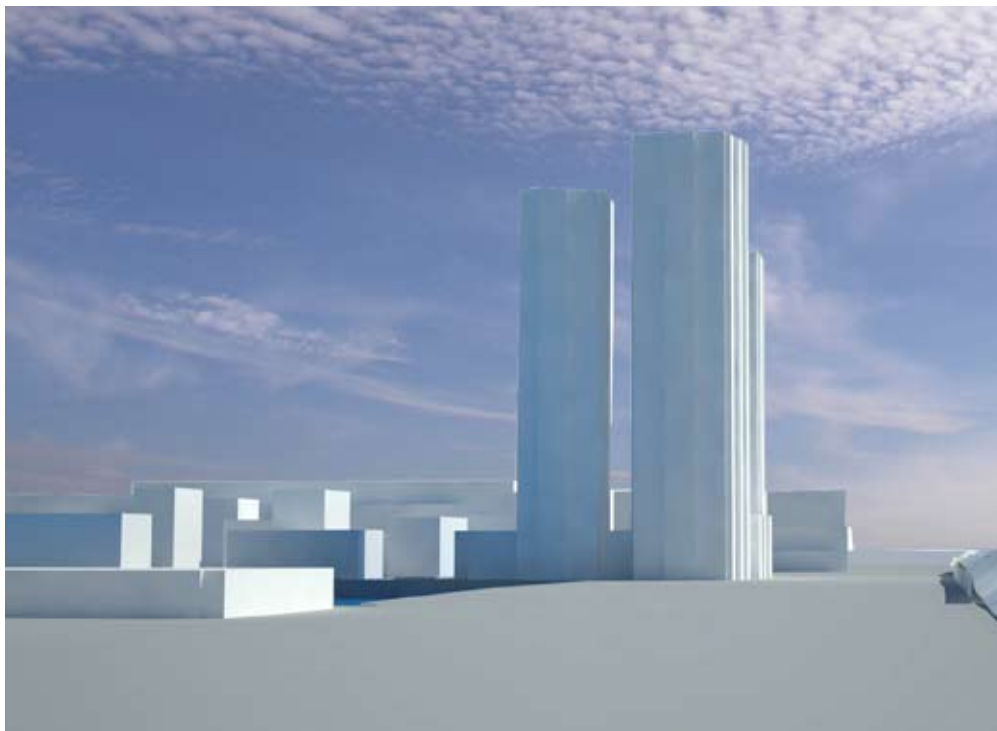
Sommersolhverv kl. 12



Sommersolhverv kl. 16



Sommersolhverv kl. 19



3D-modelfoto. Et kig mod syd og mod Kim Utzon Arkitekters hotelkompleks ved Kalkbrønderihavnsvej.

bystrukturelle kvaliteter, men at de også indeholder en række problemstillinger, der forventes løst i forbindelse med konkretisering af lokalplanforslaget.

Erhvervsbåndet, der som udgangspunkt er designet som et tæt bånd i øst-vestgående retning pga. støjgener fra færgerne i Mellembassinet, forårsager i sagens natur en barrierevirkning mellem Søndre Frihavns-området og de nye udviklingsområder i Nordhavn. Forvaltningen vurderer, at bygningen skal bearbejdes så den fremstår så let og velintegreret som mulig. Den i masterplanen foreslåede afstand mellem højhuset og erhvervsbåndet anser forvaltningen for yderst vigtig for at sikre en vis visuel kontakt de to områder imellem. Bredden på denne åbning skal analyseres nærmere og fastlægges i lokalplanen. Endvidere skal bygningens parkeringsetager, der strækker sig i erhvervsbåndets fulde længde have særlig opmærksomhed og integreres i bygningen, idet det har stor betydning for bymiljøet både ved den centrale Marmorvej og ved det fortsat noget uklare område syd for erhvervsbåndet. Endelig skal kommuneplanforslagets højdegrænse på 24 meter for bebyggelse respekteres og kun i helt særligt begrundet tilfælde overskrides. Det i forslaget viste parti, der overskrider højdegrænsen på 24 meter, skal visualiseres og vurderes nærmere i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget.

Hotelkompleksets placering i det nordvestlige hjørne af lokalplanområdet anser forvaltningen som et udmærket sted. Højhusene fremstår, om end hele komplekset er meget voluminøst, spændstige og spiller op til hinanden qua deres placering ved indgangen til området, i forhold

til højhusene længere ude på molen og i kraft af deres funktion som meget synlige pejlemærker i Københavns skyline. Projektet, der som nævnt tegnes af Kim Utzon Arkitekter, forventes konkretiseret på linje med Steven Holl's projekt i forbindelse med lokalplanforslaget.

Landskabsbearbejdningen finder forvaltningen yderst tilfredsstillende. Udover at imødekomme krav fra nye funktioner tilbyder landskabet også en robust og karakterfuld formmæssig helhed - et særegent og foldet landskab, der sammensmelter form og funktion. Forvaltningen vurderer, at designet har potentiale til at blive et vartegn for den nye bydel.

I den foreliggende masterplan udgør erhvervsandelen ca. 85 procent og boligandelen ca. 15 procent. Der vil derfor blive relativt få fastboende i området. Meget af det byliv der vil finde sted, skal derfor komme fra besøgende borgere, beskæftigede i området eller turister samt et forventet stort antal passerende fodgængere og cyklister. Der skal derfor helt særlige rekreative attraktioner til for at gøre området til et vedrørende og levende byområde for hele byen. Forvaltningen anser den spektakulære bro til Langelinie, promenaden langs Nordbassinet, planerne for Marmormolens yderste spids samt den overordnede landskabelige bearbejdning for at kunne leve op til disse krav.

På denne baggrund er det forvaltningens vurdering, at den skitserede udbygning af lokalplanområdet vil give mulighed for at binde byen sammen og færdiggøre udviklingen af byen langs havnen mellem Langelinie, Amerika Plads og den forestående udvikling af Nordhavn.

Intentioner i lokalplanen

Udgangspunktet er at fastlægge rammer for området i overensstemmelse med kommunens politik om at udvikle nye og unikke byområder med en stærk identitet, nye muligheder for udfoldelse og aktivt liv samt tilgængelighed til havnen for alle. Bæredygtighed bør indgå både på det overordnede og det detaljerede niveau, og der skal tages højde for støj og andre gener fra vej-, tog, og skibstrafik.

Der sigtes mod et tæt byområde med overvejende erhverv men også med boliger og butikker, der samlet giver grundlag for at skabe et aktivt byliv med forskellige tilbud, indtryk og oplevelsesmuligheder, hvor der er vægt på de fælles byrum og social, miljømæssig og økonomisk bæredygtighed. I lokalplanen vil indgå bestemmelser, der sikrer en god sammenhæng mellem byområderne syd for lokalplanområdet, Indre Østerbro og de nye udviklingsområder mod nord. Havnefronter og kajarealer skal så vidt det er muligt være offentligt tilgængelige, og der skal sikres gode cykel- og gangforbindelser, både internt i området og til og fra byen i øvrigt.

På grund af den særlige beliggenhed ved indsejlingen til Københavns Havn og flere af bygningernes store højde vil bygningerne kunne ses fra store dele af København og Øresund. De æstetiske kvaliteter skal derfor være åbne, hvilket vil indgå i lokalplanens bestemmelser. I den forbindelse skal flere af delprojekterne bearbejdes yderligere i forhold til den arkitektoniske kvalitet i det enkelte projekt, før de kan danne grundlag for lokalplanforslaget.

De eventuelle rammer for en sejlkub afventer resultatet af Nordhavnskonkurrencen.

I lokalplanen fastlægges en parkeringsdækning, der overvejende forventes at følge rammerne i forslag til Kommuneplan 2009. Der vil blive medtaget bestemmelser, der sikre, at parkeringsanlæg indarbejdes i bebyggelser og landskab på en helhedsorienteret måde.

De overordnede temaer for byudviklingen kan i øvrigt genfindes i den kommuneplanstrategi, som Københavns Borgerrepræsentation har vedtaget i 2007 under overskriften Den Tænkende Storby, og som danner baggrund for forslag til Kommuneplan 2009.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget er det i øvrigt aftalt med By&Havn, at 3XN i koordination med forvaltningen udarbejder en designmanual for området til brug for lokalplanforslaget.

Det skønnes hensigtsmæssigt at opdele lokalplanområdet i to områder, der følger rammeinddelingen i forslag til Kommuneplan 2009. Der vil i lokalplanen blive fastlagt principielle bebyggelsesplaner for de to delområder samt at lodsbygningen udpeges som bevaringsværdig. Det vil ligeledes blive muliggjort at opfylde vandareal langs Marmormolens nord- og østvendte kajstrækninger og etablere kanaler i Marmormolen efter en nærmere anvisning.

Område I dækker to af de aktuelle delprojekter, nemlig boligbebyggelsen ved Nordbassinet og hotelkomplekset ved Kalkbrænderihavnsgade. Området fastlægges til serviceerhverv og boligformål med mindst 50 procent af etagearealet som boliger. Etageantallet for boligdelen fastlægges til maksimalt seks etager. For hotelkomplekset vil der efter nærmere analyse blive fastsat en maksimalhøjde for de tre skitserede højhuse. Den maksimale bebyggelsesprocent fastsættes efter nærmere vurdering af de aktuelle projekter.

Område II dækker de tre øvrige delprojekter, nemlig de to kontorhøjhuse der forbindes af en bro over Mellembassinet, det regionale FN hovedkvarter samt erhvervsbebyggelsen langs sydsiden af Marmormolen. Området fastlægges til serviceerhverv. Det maksimale etageareal for området under ét fastsættes efter nærmere vurdering af de aktuelle projekter. Området yderst på Marmormolen skal gives særlige bestemmelser, der sikrer områdets anvendelse til rekreative aktiviteter af regional karakter. Endvidere fastlægges et område på henholdsvis Marmormolen og Langelinie, hvor der muliggøres en bygningshøjde svarende til det vindende konkurrenceprojekt. Kravet til friarealer er på 10 %, men kan jf. kommuneplanforslaget udover arealer på terræn også tilvejebringes på tagterrasser mv.

Lokalplanforslaget er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2005, men de nødvendige ændringer er indarbejdet i forslag til Kommuneplan 2009. Forslaget til lokalplan "Marmormolen II" kan tidligst vedtages efter den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2009.

Lokalplan nr. 12 "Marmormolen" ophæves, når lokalplan "Marmormolen II" vedtages.

Den del af lokalplan nr. 197 "Søndre Frihavn" (Langelinie) med tillæg nr. 1, der indgår i den nye lokalplan "Marmormolen II", ophæves for så vidt angår den berørte del.

Den del af lokalplan nr. 347 "Pakhusvej", der indgår i den nye lokalplan "Marmormolen II", ophæves for så vidt angår den berørte del.

Udvidet borgerinddragelse

I forbindelse med videreudvikling og konkretisering af masterplanen, ønskede By&Havn og ATP Ejendomme, at offentligheden på et tidligt stadie skulle præsenteres for masterplanen for derigennem at få lejlighed til at kommentere denne. Derved kunne eventuelle kommentarer og forslag fra offentligheden indgå i overvejelser og justeringer af projektet, inden et lokalplanforslag blev udarbejdet.

På den baggrund offentliggjorde By&Havn og ATP Ejendomme masterplanen i april 2008, hvor planen blev omtalt i en række medier og i øvrigt lagt ud på virksomhedernes hjemmesider. Derudover har Københavns Kommune oprettet en hjemmeside for projektet.

Efterfølgende har der været afholdt to offentlige arrangementer om masterplanen. Det ene arrangement var en sejltur i området den 31. juli 2008, hvor bl.a. administrerende direktør for By&Havn Jens Kramer Mikelsen redegjorde for planerne. Borgere der deltog, blev opfordret til at kommentere planerne (med deadline d. 17. september 2008). Det andet arrangement var et velbesøgt borgermøde i form af en workshop den 3. november 2008 på Nordre Toldbod.

Ved begge arrangementer var der flere, der opfordrede til at stille særlige krav til de offentlige rum, der bør ud-

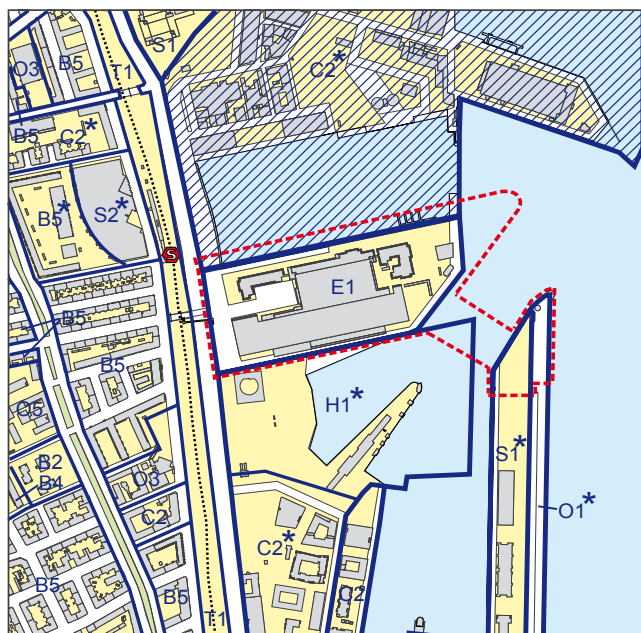
vikles til glæde for alle københavnere ved at indbyde til ophold og brug i en stor skala. Der bør også findes plads til særlige attraktioner, der kan tiltrække folk fra hele byen. Det er også vigtigt at sikre gode adgangsforhold og god forbindelse til og fra den øvrige by i almindelighed og Indre Østerbro i særdeleshed.

Af udpluk fra øvrige emner, der blev foreslået, kan nævnes husbåde, badearealer, roklub, dykkerklub, boliger til skæve eksistenser, arealer til hundeluftning (uden snor) samt at havnebusser bør sejle til/fra området. Afrapportering fra workshoppen kan i øvrigt ses på: http://www.byoghavn.dk/rapport_temaaften.pdf





Kommentarer og forslag fra workshoppen har været medtaget i forbindelse med en række arbejds møder mellem Københavns Kommune, By&Havn, ATP Ejendomme samt deres rådgivere, hvor kommentarerne til masterplanen har givet anledning til en række ændringer og justeringer i forhold til rammerne for udarbejdelse af et lokalplanforslag for området.

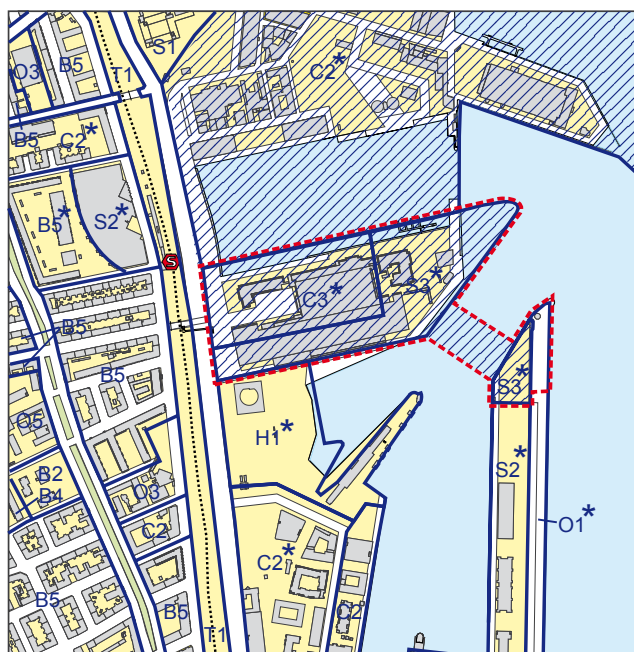
Planforhold

I henhold til Fingerplan 2007, der er Miljøministeriets landsplandirektiv for hovedstadsområdet, kan stationsnære byområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgæn-







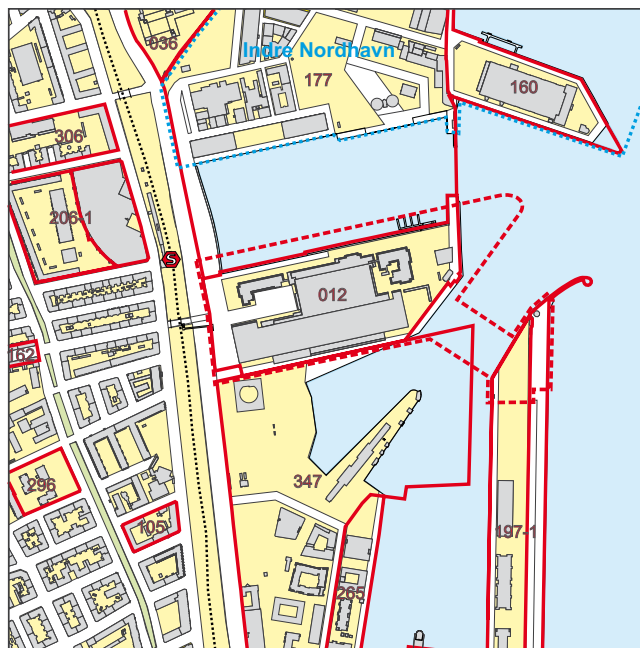
Kommuneplanrammer 2005.

-  Aktuelt lokalplanområde
-  Byomdannelsesområde
-  Kommuneplanrammer
-  Særlige bestemmelser



Kommuneplanrammer 2009.

-  Aktuelt lokalplanområde
-  Byomdannelsesområde
-  Kommuneplanrammer
-  Særlige bestemmelser



Lokalplaner i området.

- Aktuelt lokalplanområde
- Gældende lokalplaner
- Områder i spil

gelighed. Et stationsnært område afgrænses med udgangspunkt i gåafstande til stationer på op til 600 meter. Hele Marmormolen ligger inden for denne afstand fra Nordhavn Station. Dog vil der skulle ske en betydelig opgradering af den nuværende forbindelse fra Kalkbrænderihavnsgade til Østbanegade. Langeliniespidsen vil kunne opfylde stationsnærhedsprincippet ved etablering af den foreslåede gangbroforbindelse over havneløbet.

I øvrigt har kommunen modtaget en forhåndstilkendegivelse fra Miljøministeriet på, at det foreslåede opfyld i havnen og anlæggelse af kanaler i forbindelse med masterplanens realisering, ikke vil kræve en ændring af fingerplanen.

Kommuneplanlægning

I Kommuneplan 2005 er Marmormolen udlagt til E1-område til havneformål. Langelinie (Østmolen) er udlagt til henholdsvis S2*-område for Pakhuskaj-siden til serviceerhverv og boliger og O1*-område for Langeliniekaj-siden til publikumsorienterede serviceerhverv.

I forslaget til Kommuneplan 2009 er rammerne i det aktuelle område ændret for Marmormolen til et C3*-område og S3*-område, og for Langeliniespidsen til et S3*-område. Det eksisterende O1-område på Langelinie ændres ikke.

Det samlede område svarende til det påtænkte lokal-

planområde, udlægges som byomdannelsesområde efter planlovens bestemmelser. Udviklingen af området er betinget af en samlet planlægning og en tilvejebringelse af en gang- og cykelforbindelse mellem Langeliniespidsen og Nordhavn Station dels via den skitserede bro over Mellembassinets og dels via den eksisterende viadukt ved Nordre Frihavnsgade.

C3-områder er en ny rammekategori med en maksimal bebyggelsesprocent på 185. Rammen anvendes, hvor der ønskes en fortætning i stationsnære områder. Dette er muligt for at styrke grundlaget for den kollektive trafik, jf. Fingerplan 2007. For området gælder endvidere at ca. halvdelen af etagearealet skal anvendes til boligformål. Området har fået en stjernebemærkning, om at der kan bygges i op til 90 meters højde ud mod Kalkbrænderihavnsgade, samt at der kan opfyldes op til 3.700 m² havneareal op i Nordbassinet og udgraves ca. 5.000 m² kanaler.

S3-områder er ligeledes en ny rammekategori med en maksimal bebyggelsesprocent på 185. For området gælder, at det overvejende forbeholdes erhverv. Området har fået en stjernebemærkning, om at der på Marmormolen kan opføres op til 120.000 m² bebyggelse samt at et evt. højhus vil kunne opføres i op til 150 meters højde. Friarealprocenten beregnes for området under et. Af hensyn til de særlige sikkerhedsforskrifter for FN, der foreslås placeret i S3*-området, vil FN's parkering (300 pladser) blive placeret i det tilstødende C3*-område under terræn. Der vil kunne opfyldes op til 8.200 m² havneareal og samtidig kunne udgraves ca. 3.000 m² kanaler.

S3*-området på Langelinie vil kunne bebygges med op til 35.000 m² og et evt. højhus vil kunne opføres i op til 120 meter, betinget af en samtidig tilvejebringelse af en gang- og cykelstiforbindelse via Marmormolen til Nordhavn Station.

Der fastlægges nye normer for parkering, der indebærer, at der maksimalt kan etableres 1 plads pr. 200 m² etageareal i C3-områder, for butikker dog maksimalt 1 plads pr. 100 m² etageareal. For S3-områder gælder, at der kan etableres 1 plads pr. 150 m² for butikker dog maksimalt 1 plads pr. 100 m² etageareal.

I henhold til bestemmelserne om detailhandel fastlægges der et lokalcenter langs den nye Marmorvej med plads til op til 3.000 m² dagligvare- og udvalgswarebutikker.

Området udpeges som lavenergiområde efter lavenergiklasse 1 eller 2. Valg af energiklasse skal baseres på en nærmere miljøundersøgelse i forbindelse med lokalplanlægningen.

Forslag til kommuneplantillæg

Center for Miljø har vurderet, at skitseprojektet for de to højhuse med tilhørende gangbro er VVM-pligtigt jf. VVM-bekendtgørelsens bilag 2, punkt 11, fordi anlægget kan påvirke miljøet med visuelle gener. Derfor skal der udarbejdes et kommuneplantillæg med tilhørende miljøredegørelse.

Lokalplaner

Marmormolen er omfattet af lokalplan nr. 12 "Marmormolen", der fastlægger området til havnerelaterede erhvervsformål. Den maksimale bebyggelsesprocent er fastsat til 110, og der må højst opføres bebyggelse i to etager. Langelinie (Østmolen) er omfattet af lokalplan nr. 197 "Søndre Frihavn" med tillæg nr. 1, der udlægger området mod Pakhuskaj til serviceerhverv og boliger og området ved Langeliniekaj - herunder også molespidsen - til rekreative formål, der dog ikke må være til hinder for udnyttelse af kajen til skibsanløb.

Af øvrige lokalplaner i området kan nævnes lokalplan nr. 265 "Dampfærgevej" og nr. 347 "Pakhusvej", der begge er beliggende i Søndre Frihavn. Lokalplanerne muliggør en udvikling af områderne fra havneformål til anden bymæssig anvendelse, såsom serviceerhverv og boliger, i overensstemmelse med den udvikling der allerede er påbegyndt i den øvrige del af Søndre Frihavn.

Lokalplanerne nr. 160 "Redmolen" og nr. 177 "Københavns Havn", der ligger nord for lokalplanområdet, fastlægger områderne til havneformål.

På oversigtskortet er der angivet en række lokalplanområder på Indre Østerbro vest for højbanen, der i relation til eksisterende planforhold omkring lokalplanområdet ikke er væsentlige at beskrive nærmere.

Trafik

Københavns Kommune har en målsætning om at opnå en bæredygtig fordeling af trafikken på transportformer ved at mindst 1/3 af alle ture foregår på cykel, mindst 1/3 med kollektiv transport og højst 1/3 i bil. Vej- og stisystemet samt parkeringsdækningen i lokalplanområdet skal understøtte et bæredygtigt transportvalg og samtidig et attraktivt byliv i området. Cykelparkering og øvrige faciliteter til cyklister skal tænkes ind i byrum og bygninger fra starten.

Vejnet

Marmormolen er trafikalt velplaceret, med den regionale Kalkbrænderihavnsgade samt Nordhavn Station umiddelbart vest for. Trafikafviklingen i området skal integreres i bydelens overordnede trafiknet ved etablering af et lysreguleret kryds ved Kalkbrænderihavnsgade.

Marmorvej vil fordele biltrafikken i området og forventes at blive en privat fællesvej. Vejen indrettes i lighed med øvrige lokalveje i København til 40 km/t, så der sikres de bedste forhold for cykler og fodgængere. Belysning, beplantning og vejinventar skal bidrage til, at gaden får en byrumsmæssig høj kvalitet. Hvor stierne fra bolighalvøerne krydser Marmorvej, skal der være hævede flader eller anden belægning, som betrygger krydsning



Luftfoto af lokalplanområdet og dets omgivelser optaget i 2008.

for cyklister og gående. Biltrafik på bolighalvøerne skal minimeres, så kun af- og påsætning er mulig.

Erhvervstårnet på Langelinie skal trafikbetjenes via Langelinie Allé og Indiakaj. Det skal vurderes nærmere om den ekstra trafik, som vil komme i krydset Kalkbrænderihavnsgade/Indiakaj kræver ændringer f.eks. i form af forlængede svingbaner.

Parkering

Parkeringsnormerne for området er beskrevet i afsnit om Planforhold.

Parkering placeres primært i konstruktion i form af p-kældre under bolighalvøer og hotelområdet samt i erhvervsbåndets to nederste etager (terrænplan og første sals plan). Der vil endvidere i det videre detaljeringsarbejde kunne indrettes en begrænset overfladeparkering ved Marmorvej og ved hotelkomplekset, ligesom der vil kunne anlægges et begrænset antal handicapparkeringspladser.

Cykelparkering skal placeres strategisk i forhold til cyklisternes mål og skal primært være overdækket.

Stinet

Langeliniespidsen gøres stationsnær ved en broforbindelse for gående og cyklister over Mellembassinets til Marmormolen. Denne bro skal op i 65 meters højde for at sikre Oslo færger, RO/RO færger og Polens færgens besejling. Et vigtigt element i at gøre denne forbindelse attraktiv, er at der indrettes gode faciliteter for cyklister og gående i de to kontorhøjhuse. Det forventes, at broen pga. sin højde og placering ved Langelinie vil blive en attraktion og dermed også indgå i et rekreativt stiforløb.

Stisystemet på Marmormolen har derfor både en rekreativ funktion og en trafikal funktion som pendlerforbindelse.

Et væsentligt element i at skabe byliv i lokalområdet og gøre det stationsnært er endvidere en forbindelse for cyklister og fodgængere fra Marmormolen til Østbanegade. Forbindelsen, der ligger udenfor lokalplanområdet, skal binde lokalplanområdet og de øvrige nærområder langs Kalkbrænderihavnsgade sammen med Indre Østerbro. Der sikres derved nem adgang for beskæftigede, beboere og hotelgæster på Marmormolen til tilbudene på Østerbro som eksempelvis specialbutikker, rekreative tilbud, skoler og institutioner mv. Det gælder selvfølgelig også den anden vej, hvor byens borgere let kan komme til havnesiden af højbanen og til de nye rekreative muligheder, der ligger i havneområdet. Denne forbindelse vil

endvidere koble sig direkte på Københavns Kommunes grønne cykelrute "Svanemølleruten", der er planlagt langs Østbanegade. Forbindelsen skal være både for cyklister og fodgængere og skal derfor have en bredde på min. 5 meter. Desuden skal den være tilgængelig for alle, så hældninger må ikke overstige 40 promille.

Kollektiv transport

Lokalplanområdet er kollektiv trafikbetjent via Nordhavn Station og busser langs Kalkbrænderihavnsgade, Østbanegade, Nordre Frihavnsbane og Strandboulevarden.

Marmorvej skal indrettes, så det er muligt at etablere buskørsel ind i området.

Tilgængelighed

En forudsætning for, at alle mennesker skal kunne deltage og bidrage ligeværdigt i samfundslivet er, at de fysiske omgivelser er udformet, så de er tilgængelige for alle. Københavns Kommune har et mål om at skabe tilgængelighed for alle i byens offentlige rum og bygninger samt til butikker og andet erhverv, hvilket indarbejdes i lokalplanen.

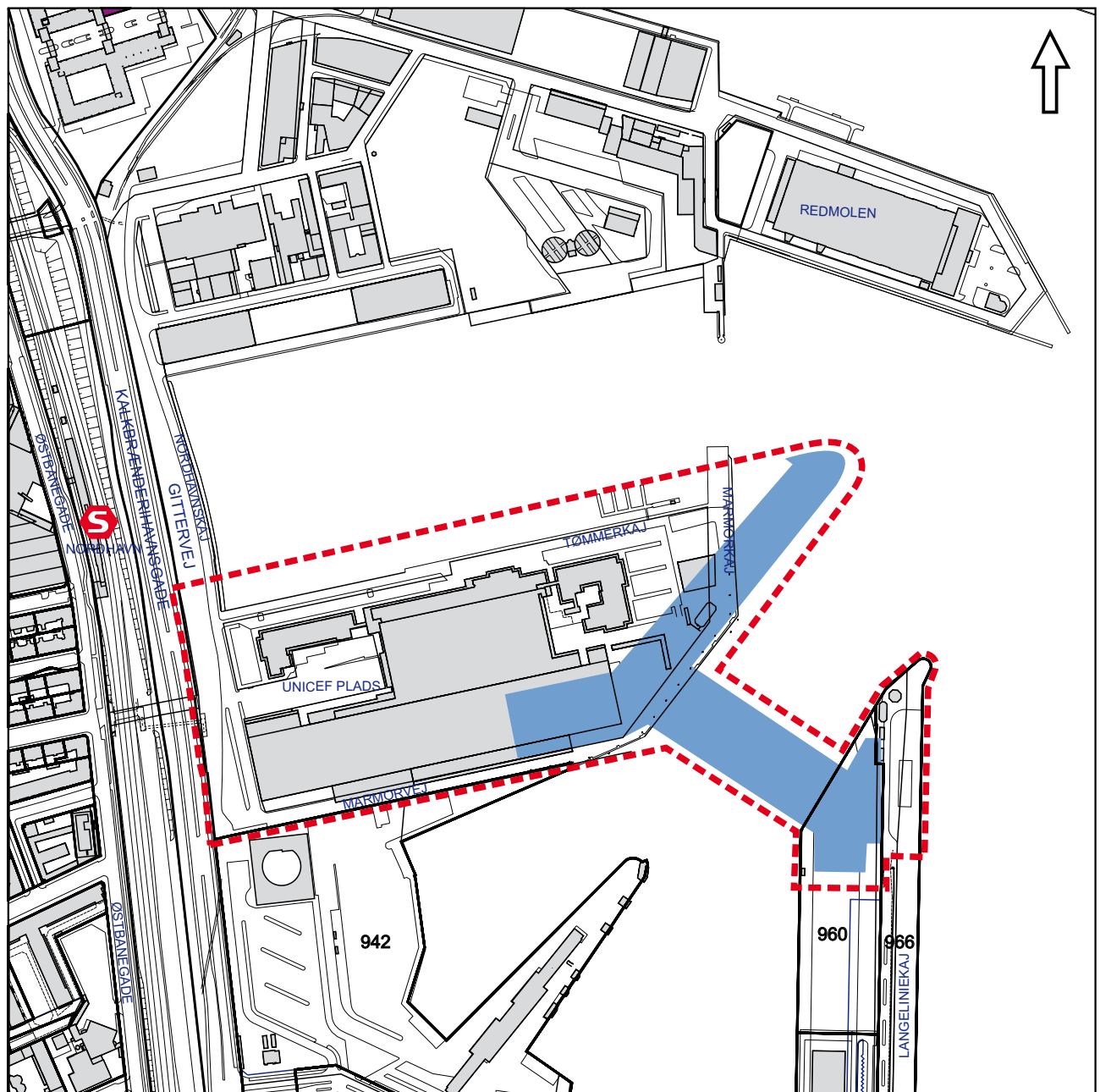
Miljøredegørelse

Center for Miljø har vurderet, at resultatet af arkitektkonkurrencen med etablering af to højhuse på ca. 100 meters højde og en bro over Mellembassinets i 65 meters højde er VVM-pligtigt jf. VVM-bekendtgørelsens bilag 2, punkt 11, fordi anlægget kan påvirke miljøet med visuelle gener.

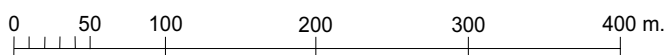
Samtidig har Københavns Kommune afgjort, at der skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (MPP).

Der vil blive udarbejdet en samlet miljøredegørelse efter begge regelsæt "Miljøredegørelse for Marmormolen og spidsen af Langelinie". Miljøredegørelsen vil således indeholde et afsnit, hvor alle delprojekterne som beskrives i lokalplanforslaget, vurderes på et mere overordnet niveau svarende til MPP'en samt en VVM-del, hvor det konkrete Steven Holl projekt vurderes.

I redegørelsen vil der blive lagt vægt på at belyse den visuelle påvirkning, skygge- og vindforhold omkring højhusene, forurenede jord, jordbalance, trafik i anlægs- og driftsfase, støj og emissioner, emissioner fra parkeringskælder, støj og vibrationer i anlægsfase, friluftsliv (øget offentlig adgang), spildevand og kulturhistorie samt bæredygtige løsninger, som minimerer miljøpåvirkningerne.



- - - - Lokalplanområdet
- Konkurrenceområde



Københavns Kommunes Center for Miljø har allerede igangsat en høring om projektet, hvori interesserede kan foreslå emner udover de nævnte, der ønskes medtaget i miljøredegørelsen.

Herefter udarbejdes miljøredegørelsen og vedlægges forslag til lokalplan og kommuneplantillæg til offentlig høring medio 2009. Borgere, interesseorganisationer og berørte parter m.fl. kan således komme med bidrag til miljøredegørelsen. På baggrund af de indkomne

bemærkninger, som samles i en hvidbog, kan Borgerrepræsentationen endeligt vedtage lokalplanen med kommuneplantillæg og miljøredegørelsen, hvis det skønnes at konsekvenserne for miljøet er acceptable. Desuden skal der ved planernes endelig vedtagelse foreligge en sammenfattende redegørelse, der redegør for hvorledes miljøvurderingen og de gennemførte høringsprocedurer har påvirket planerne og beslutningen om at vedtage planerne.

Miljøforhold i øvrigt

Bæredygtighed

Projektet skal være i overensstemmelse med Københavns Kommunes retningslinier om miljøorienteret byggeri.

Det forventes, at forsyningen fastlægges til at være en kombination af det centrale fjernvarmesystem, der udgør basisforsyningen, og lokale "Varig Energi"-anlæg, der bør være tilsluttet fjernvarmesystemet.

Det skal overvejes, i hvilket omfang der skal stilles krav om nedsivning eller opsamling og genbrug af regnvand samt affaldshåndtering. Der vil blive henvist til "Miljø i Byggeri og anlæg", der indeholder retningslinier om miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen. Desuden vil der blive gjort opmærksom på Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008. Bæredygtighed vil blive behandlet i miljøredegørelsen.

Trafikstøj

Der må som udgangspunkt ikke ved byomdannelse og inddragelse af nye arealer til bymæssige bebyggelse fastlægges arealanvendelse til offentlig og privat administration, liberale erhverv mv., der kan forventes at blive belastet med et støjniveau på mere end 63 dB fra vejtrafik og 58 dB for boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner, udendørs opholdsarealer).

I områder med nybyggeri hvor den udendørs støjbelastning vil overstige ovennævnte grænseværdier skal der ved placering af byggeriet på grunden, sikres at det indendørs støjniveau ikke overstiger 51 dB.

I forslag til Kommuneplan 2009 fremgår det, at det indendørs trafikstøjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv, undervisning og lignende ikke må overstige 35 dB. Trafikstøj vil blive behandlet i miljøredegørelsen.

Virksomheder

Alle virksomheder på Marmormolen på nær administrationen af stenhuggeriet, nedlægges i forbindelse med områdets omdannelse.

Driften af det nærliggende Svanemølleværket giver anledning til luftforurening i omgivelserne. Center for Miljø har foretaget beregninger af værkets bidrag til SO₂, NO₂ og partikler i Nordhavnsområdet. Beregningerne er foretaget i flere højder således, at det er muligt at vurdere konsekvenserne for planlagte byggerier i området.

I lokalplanområdet ligger de kritiske højder for emissioner fra Svanemølleværket fra 90 meter og op ved Kalkbrænderihavnsgade, og ved molespidserne ligger de fra 100 meter og op. Dvs. at byggeri i disse emissionshøjder ikke kan gøre brug af åbne vinduer, ligesom friskluftindtag i disse lag ikke kan tillades. Emissioner vil blive behandlet i miljøredegørelsen.

Opfyld af havneareal og anlæggelse af kanaler

Der er planlagt en opfyldning i havnebassinet. Opfyldningen skal foregå på en måde så negative påvirkninger af vandmiljøet kan undgås. Konsekvenserne belyses nærmere i miljøredegørelsen.

Der er planlagt en række kanaler, og det skal i den forbindelse sikres, at der ikke opstår forringet vandkvalitet i bunden af kanalerne.

Tidsplan

Såfremt Teknik- og Miljøudvalget godkender igangsætning af planprocessen, vil Center for Bydesign udarbejde et lokalplanforslag og Center for Byudvikling udarbejde et kommuneplantillæg, hvilket forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i april og maj 2009 med offentlig høring fra medio maj til medio august og endelig vedtagelse i Borgerrepræsentationen i oktober 2009.

En endelig vedtagelse af lokalplanen er som nævnt indledningsvis, afhængig af at Kommuneplan 2009 er endeligt vedtaget inden eller senest samtidig med de foreslåede bestemmelser for området.

Umiddelbart herefter kan der udstedes byggetilladelser. Det forventes, at der hurtigt herefter igangsættes byggeri at det regionale FN hovedkvarter. Hvornår de andre byggerier bliver aktuelle, vil afhænge af konjunkturerne.

Udbygningsaftale

I det videre forløb vil det blive drøftet med grundejerne, om der med fordel kan indgås en udbygningsaftale om infrastruktur anlæg i området. Et udkast hertil vil i givet fald blive fremlagt sammen med lokalplanforslaget. En aftale vil kunne omfatte en offentlig tilgængelig gang- og cykelforbindelse mellem Marmormolen og Langelinie i form af elevatorer og bro, gang- og cykelforbindelser på Marmormolen, en attraktiv gang- og cykelforbindelse fra Østbanegade ved Nordre Frihavnsgade til Marmormolen, en pladسدannelse ved hotelkomplekset og de rekreative arealer i området i øvrigt, anlæg af et lysreguleret kryds ved den nye Marmorvejs udløb i Kalkbrænderihavnsgade samt anlæg og drift af kanaler.



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen