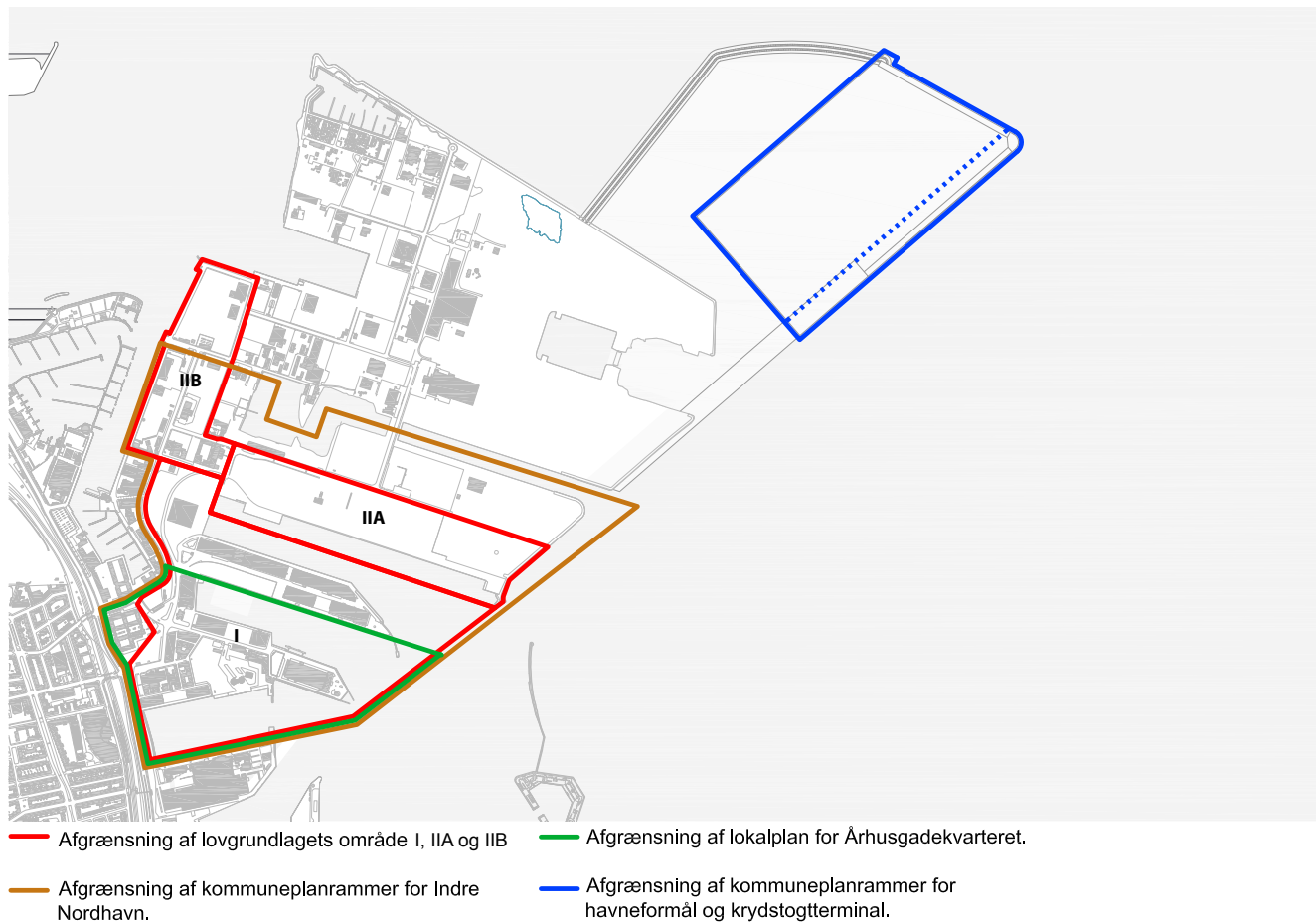


# Århusgadekvarteret i Nordhavn

## Startredegørelse

Indstilling om redegørelse for igangsætning af forslag til lokalplan med tilhørende forslag til kommuneplantillæg





Byudviklingselskabet By & Havn I/S har den 20. juli 2010 anmodet Københavns Kommune om, at der igangsættes en planproces med henblik på vedtagelse af kommuneplan tillæg og lokalplan for et område i den indre del af Nordhavn, jfr. afgrænsningen på kortet ovenfor af området for kommuneplanrammer i kommuneplantillægget. Udarbejdelsen af plangrundlaget er et led i processen for at kunne leve op til aftalen, som Københavns Kommune og Staten indgik i 2005 om byudvikling af Nordhavn og finansiering af den nye Metrocityring. Udgangspunktet for anmodningen om nyt plangrundlag bygger på materiale udarbejdet af By & Havns rådgivere.

Det overordnede projekt rummer visionerne for på sigt at udvikle en ny by til 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser og består overordnet i at opdele Nordhavn i en række holme, der adskilles fra hinanden via kanaler og bassiner. Holmene fungerer som lokale kvarterer, og via kanalerne bliver vandet nærværende overalt i bydelen. Projektet tilstræber at gøre Nordhavn førende indenfor bæredygtig byudvikling.

Det ambitiøse projekt har potentialet til at kunne blive en model for fremtidens bæredygtige by. København kan med udviklingen af Nordhavn vise, at grøn vækst og livskvalitet kan realiseres side om side. Selve byudviklingsprojektet, et af de største i Nordeuropa, har et omfang, der over tid vil kunne medføre investeringer på mange mia. kr. og skabe flere tusinde nye arbejdspladser.

Den konkrete anmodning om udarbejdelse af plangrundlag indeholder tre elementer:

- A. Kommuneplanrammer som muliggør flytning af containerterminalen til det nye opfyld nordøst for det nuværende Nordhavn. Dette er en forudsætning for byomdannelsen af hele det område, som aftalen med Staten omhandler.
- B. Kommuneplanrammer for Indre Nordhavn således, at det vil være muligt senere at lokalplanlægge hele området.
- C. Lokalplan for den inderste del af Indre Nordhavn omfattende ca. 350.000 m<sup>2</sup> byggeri.

### Arbejdet med Nordhavn

I december 2005 indgik Staten og Københavns Kommune en såkaldt principaftale om byudvikling i Nordhavn. Af aftalen fremgår det blandt andet, at værdiskabelsen fra byudviklingen i Nordhavn skal medvirke til at finansiere anlægget af metroens nye Cityring. Aftalen omfatter et geografisk område på ca. 60 ha med mulighed for op til 600.000 m<sup>2</sup> nybyggeri i Indre Nordhavn og blev gjort til lov og vedtaget af Folketinget den 22. maj 2007. På den baggrund blev det besluttet at udskrive en åben, international idékonkurrence om 'fremtidens bæredygtige by'. Debatmøder og workshops med borgere og interessenter dannede grundlag for udarbejdelsen af et program for konkurrencen, der blev udskrevet i maj 2008.

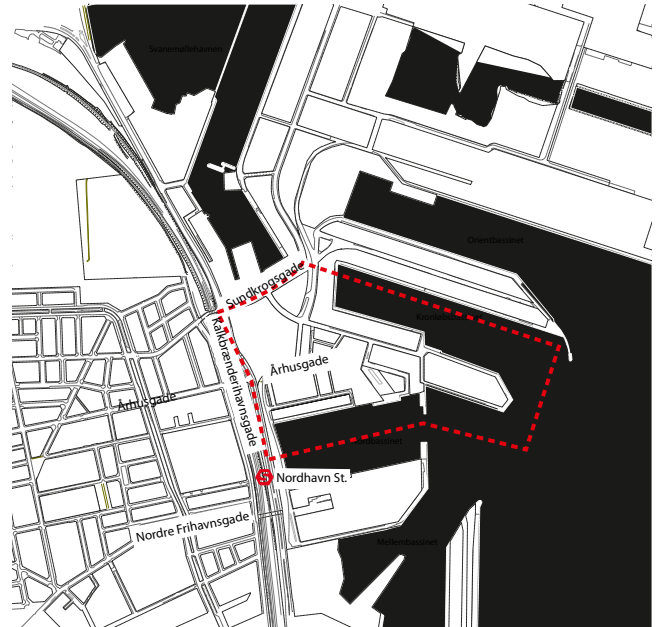


Vinderforslagets overordnede struktur består i at opdele hele området i en række holme, der adskilles via kanaler og bassiner

I konkurrencen blev deltagerne bedt om at levere svar på byudviklingens tre centrale niveauer: en plan der indeholder visioner og scenarier for et fuldt udbygget Nordhavn med 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser; en bebyggelsesplan for det område, der er indgået aftale med Staten om, samt en strategi for udbygningen af Nordhavn. Bebyggelsesplanen for Nordhavnsprojektet udgør etape 1 af det område som principaftalen med Staten omfatter. Lokalplanområdet for Århusgadekvarteret udgør den sydlige del af bebyggelsesplanen for Nordhavnsprojektet (se kort s. 2). Som realisering af projektets første fase er bebyggelsesplanen for de 600.000 m<sup>2</sup> således knyttet naturligt op på planen for det fuldt udbyggede Nordhavn. Da Kommunen pt. ikke har en aftale med Staten om at gennemføre mere end den første fase, skal bebyggelsesplanen kunne 'stå alene' og forudsætter således ikke en fuld udbygning af Nordhavnsprojektet.

Vinderen af idékonkurrencen blev tilknyttet projektet som rådgivere for By & Havn I/S. Arbejdet med at kvalificere vinderprojektet blev herefter sat i gang. By og Havn og Kommunen enedes om at bearbejde projektet for Nordhavn gennem et løbende samarbejde med det mål at kunne kvalitetssikre projektet for det efterfølgende plangrundlag.

Nordhavnsprojektet er testet med Københavns Kommunes bæredygtighedsværktøj i forbindelse med bedømmelsen af konkurrenceprojektet og efterfølgende i forbindelse med kvalificeringen af vinderforslaget. Der vil blive udført endnu en bæredygtighedstest i efteråret 2010. Resultatet forelægges sammen med miljøvurderingen i indstillingen om planforslagene. Miljøvurderingen er en lovbunden opgave, som vil pege på væsentlige miljømæssige konsekvenser af byudviklingen samt på



Århusgadekvarterets beliggenhed i det indre Nordhavn

foranstaltninger for at håndtere disse. Miljøkonsekvenserne af byudviklingen vurderes overordnet set at være positive.

### Tidsplan

Startredegerelsen for Århusgadekvarteret bygger på det projektmateriale, der i efteråret 2010 forventes modtaget fra By & Havn som værende det primære baggrundsmateriale for det kommende plangrundlag. Planprocessen forventes igangsat i september 2010 og vil køre frem til forelæggelsen af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for udvalgene i februar 2011. Kommuneplantillæg og lokalplan forventes endeligt vedtaget og offentliggjort i efteråret 2011, hvilket Staten er informeret om.

### Andre projekter i området

Udviklingen af Nordhavn er et naturligt led i udviklingen af byens gamle havnearealer, hvor først Holmen, så Amerika Plads, og derefter Marmormolen er planlagt og i store træk omdannet. Udviklingen af Nordhavn ligger også i naturlig forlængelse af den store byudvikling, der er sket længere nordpå i Tuborgområdet.

Af betydning for udviklingen af Nordhavn kan endvidere nævnes en modernisering af Nordhavn station, hvor forslag til forbedringer har været drøftet under et samarbejde mellem Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet. Nordhavnsvej, der forbinder Helsingørmotorvejen med kysten ved Strandvænget, forventes igangsat i efteråret 2010 og stå færdig i 2015. 'Marmormolen' umiddelbart syd for Nordhavnsprojektet er igangsat med vedtaget lokalplan fra december 2009 og krydstogtterminalen i den udvidede Nordhavn er igangsat med vedtaget lokalplan fra februar 2010.

## Væsentlige beslutninger

### Flytning af containerterminal

For at muliggøre byudviklingen i Nordhavn er det nødvendigt at flytte containerterminalen, der idag ligger på Levantkaj, da støjen fra terminalen ikke er forenelig med boligformål. En undersøgelse foretaget af Transportministeriet konkluderer, at den mest optimale fremtidige placering vil være i Ydre Nordhavn på en del af det vedtagne jorddepot (BR 11. februar 2010). Københavns Kommune ønsker i kommuneplantillægget at give mulighed for en sådan placering.

Når jorddepotet er etableret vil det ligge i landzone og før containerterminalen kan etableres skal området ændres til byzone. Københavns Kommune har ikke mulighed for at ændre denne zonestatus, idet arealet ligger udenfor den eksisterende byzoneafgrænsning i Fingerplan 2007. En forudsætning er derfor, at der ændres i de statslige rammebetingelser for kommuneplanlægningen i form af bl.a. Fingerplanen.

I første omgang reserveres området til havneformål i kommuneplanens retningslinjer og rammer. En mindre del af området er dog udlagt til krydstogtterminal. Efterfølgende skal containerterminalens ejere dvs. Copenhagen Malmoe Port (CMP), udarbejde et projektforslag for den nye containerterminal, hvorefter der udarbejdes et plangrundlag med VVM-redegørelse.

### Nordhavn Station og forbindelsen til Østerbro

Københavns Kommune har sammen med Transportministeriet og By & Havn drøftet forslag til en modernisering af Nordhavn station. Drøftelserne har resulteret i moderniseringsforslag for selve stationen. En løsning for en cykel- og gangforbindelse, der forbinder Østerbro og Marmormolen samt Amerika Plads, har været et led i arbejdet.

Den nuværende Nordhavn station vender ryggen til den kommende bydel i Nordhavn og kan ikke løfte opgaven med at trafikbetjene de kommende etaper af denne byudvikling. Dertil kommer at der forestår en opgave i at skabe forbindelse fra kvarterer ved Marmormolen og Amerika Plads. Stationen bliver med en eventuel videre byudvikling i Nordhavnsområdet en vigtig skiftestation mellem S-tog og Metro. Nordhavn Station kan målt i passagertal komme til at vokse fra 16.000 dagligt til mere end det dobbelte ved en fuld udbygning af Nordhavnsområdet.

### Nordhavnsvej

Borgerrepræsentationen besluttede den 29. april 2010 at tiltræde en firesporet vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og kysten ved Strandvænget, der skal trafikbetjene Nordhavn i første etape af udbygningen. Nordhavnsvej skal videreføres, hvis Nordhavn skal udbygges med væsentlig mere end de 600.000 etagemeter som aftalen med staten angiver. Nordhavnsvej skal også videreføres, hvis der etableres en østlig ringvejsforbindelse - en havnetunnel. Tilslutningsanlægget i Ydre Nordhavn vil mest optimalt placeres omkring Baltikavej nord for Skudehavnen.

Luftfoto af Århusgadekvarteret i Nordhavnen



## Hovedtrækkene i bebyggelsesplanen for Nordhavn

- udgravede kanaler tilvejebringer en struktur af mindre holme og bringer samtidig vandet ind i den indre del af planen
- kompakt bebyggelse i 3-6 etager med enkelte store volumener
- bevarelse af eksisterende bygninger og anlæg som identitetsskabende elementer
- et 'grønt loop': en højklasset kollektiv trafikåre, der løber igennem områdets vestlige del og på sigt vil indeholde metroen
- varieret sammensætning af forskellige bygningsstørrelser- og typer
- varieret udbud af byrum
- fintmasket net af komfortable cykel- og gangforbindelser,
- parkeringsanlæg placeret ved de overordnede veje
- byrum og promenader med offentlig adgang langs alle kajarealer og -kanter:  
Mulighed for anlæg af havnebad, vinterbad og lystbådehavn, faciliteter til for eksempel ro- og kajaksport.



COBE, Sleth, Rambøll og Polyforms bearbejdede bebyggelsesplan for Indre Nordhavn, juni 2010.

**1. Loopet** - Nordhavns 'grønne trafikåre' indeholder bl.a. en 'supercykelsti' og tracé til en højklasset kollektiv trafikåre. Den starter ved Nordhavn Plads, som udgør et markant trafikknudepunkt i Indre Nordhavn. **2. Århusgade** er forbindelsen til Østerbro og bliver Nordhavns strøggade med detailhandel, brede fortove, udeservering og allébeplantning. Gaden begynder ved viadukten under banen og munder ud i det nye Århus Torv. **3. Sandkaj** er Indre Nordhavns hovedpromenade. Den vil indeholde rekreative tilbud til hele Østerbro. Bebyggelsen langs promenaden vil understøtte promenadens byrumsmæssige betydning og har stor strategisk værdi for udviklingen og forankringen af bylivet i Nordhavn. **4. Redmolen** rummer foruden boliger og erhverv en 'attraktor', der er et interessant besøgsål for en større offentlighed. **5. Kronløbsøen** anlægges i Orientbasinnet og får sin egen arkitektoniske karakter. Den er en vigtig del af byrumsforløbet i Indre Nordhavn og afgrænser og beskytter det nye 'lommevandrum'. **6. 'Lommevandrummet'** ligger, beskyttet for vind og bølger, i sol det meste af dagen. Rummet tilbyder mulighed for en række aktiviteter og rekreative oplevelser ved vandet, og er således et vigtigt element i en by, der bruger vandet aktivt.



*Blanding af nyt og gammelt. I Nordhavn vil eksisterende havnemiljøer blandes med nye funktioner og nye bygninger*

### Fremtidens bæredygtige by

Kommuneplanstrategi 2010 viser, at Nordhavn kan få en central rolle i de kommende års byudvikling. Nordhavnsprojektet rummer forslag til løsninger på de udfordringer, København som storby, står over for. Ved en eventuel beslutning om at fortsætte byudviklingen til resten af Nordhavn, udover kommuneplantillæggets område, styrkes mulighederne yderligere for at imødekomme disse udfordringer.

Nordhavn skal være fremtidens bæredygtige bydel i København. Bæredygtig i form af miljømæssig ansvarlighed, social diversitet og økonomisk og kulturel værdiskabelse. I det følgende redegøres der for visionerne for Nordhavn i henhold til konkurrenceprogrammet og for hvordan Nordhavnsprojektet opfylder disse og andre relevante politikker og strategier i Københavns Kommune.

I det følgende gennemgås de seks visioner, som lå til grund for konkurrencen om Nordhavn.

1. **En dynamisk by**
2. **En miljøvenlig by**
3. **En levende by**
4. **En by med grøn trafik**
5. **En by ved vandet**
6. **En by for alle**

Gennemgangen indledes med et citat fra konkurrenceprogrammet for de enkelte visioner og gennemgår derefter hvordan projektet løfter disse visioner. 'Pejlemærkerne' under de enkelte visioner er samtidig en beskrivelse af selve projektet.



## 1. En dynamisk by

*"Nordhavnen skal konstant kunne udvikle sig, så det er et attraktivt sted at bruge, bo, arbejde og investere i."*

### **Realisering af København som markant international vidensby**

Udviklingen af Nordhavn kan fortsætte den internationale profil, der i øvrigt er på vej i området med den planlagte FN-by på Marmormolen. Nordhavn er allerede internationalt kendt som et fremsynet byudviklingsprojekt, og området har potentiale til at blive et grønt bylaboratorium, hvor der kan skabes ny viden om, hvordan miljø- og klimaproblemer kan løses i byerne.

### **Grøn vækst**

Allerede i dag er der et varieret erhvervsliv i Nordhavn, som primært er tilknyttet havnerelaterede formål. Nordhavns placering kombineret med en planlagt modernisering af Nordhavn Station giver i sig selv et godt grundlag for etablering af nye virksomheder og initiativer. Nordhavnsprojektet indeholder mange forskellige attraktive placeringsmuligheder for erhvervslivet, både i form af nye højtprofilerede lokaliteter med udsigt til Øresund og fleksible, mindre lejemaal i eksisterende erhvervsbyggeri.

### **Et kvarter der konstant udvikler sig**

Nordhavnsprojektets genbrug af eksisterende miljøer og bygninger understøtter bydelens kapacitet for at modtage nye og anderledes funktioner. Sammen med den foreslåede variation i byggefelternes størrelse og opdeling, skabes et godt grundlag for at tiltrække et dynamisk og mangfoldigt erhvervsmiljø med alt fra små iværksættere til regionale hovedsæder. Ved at etablere fire meter høje stueetager i al ny bebyggelse og anvende samme højdegrænseplaner for bolig og erhverv, vil der som udgangspunkt være stor fleksibilitet i anvendelsen af de forskellige bygninger.

### **Et rigt udvalg af institutioner, indkøbsmuligheder og oplevelsestilbud**

Publikumsorienterede funktioner og oplevelsestilbud placeres omkring et overordnet 'byrumsforløb', så de understøtter hinanden og styrker et aktivt byliv med korte transportafstande. Selve Århusgade etableres som attraktivt handelsstrøg i forlængelse af gadens nuværende status på Østerbro. Nordhavnsprojektet indeholder bud på to meget publikumsorienterede steder i Århusgadekvarteret - Bassin til vandsport mellem 'det grønne loop' og Orientbassinet samt en særlig 'attraktor' yderst på Redmolen.

### **Attraktive miljøer for vidensarbejdere og studerende**

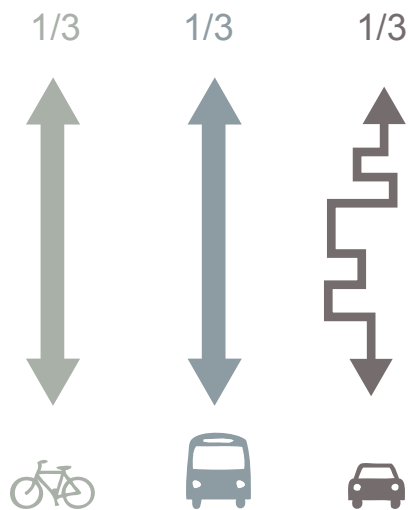
Københavns globale konkurrenceposition er betinget af, at byen stiller gode rammebetingelser for et vidensbase-ret, internationalt orienteret erhvervsliv. Tilgængelighed til kvalificeret arbejdskraft for virksomhederne og gode rammer for arbejdstagernes hverdagsliv i København er derfor af afgørende betydning for at sikre kvalificeret arbejdskraft nu og i fremtiden. Projektets fokus på Nordhavn som grøn og blå by, byliv og offentlig transport giver gode muligheder for at skabe attraktive rammer for vidensarbejderen og studerendes arbejdsliv såvel som familieliv.

## 2. En miljøvenlig by

*"Nordhavn skal sætte nye standarder for miljømæssig bæredygtig byudvikling. Lokalt skal der skabes en bæredygtig bydel, der på alle parametre er i harmoni med sine omgivelser. Og globalt skal Nordhavn sætte København på landkortet som international rollemodel for bæredygtig byudvikling."*

*Nordhavnsprojektet skal endvidere understøtte visionerne om en grøn og blå hovedstad og målene i "Miljømetropol 2015".*





*Prioritering af direkte cykel- og offentlig transportforbindelse skal fordele trafikken på 1/3 i hver gruppe*

### **Vedvarende energi og nye energiformer**

I forhold til 'den bæredygtige by' som værdi- og udviklingsløfte i kommuneplanen, kan projektet for Nordhavn etablere sig som et godt og fremtidssikret eksempel på bæredygtig byudvikling. Det understøtter Kommunens identitet som miljømetropol og målsætning om en CO2 neutral by ved bl.a. at indeholde en bydel med miljøvenlige transportformer, et lavt energiforbrug og grøn energiforsyning. Bydelen gøres til lavenergiområde og energiforsyningen bygger på lokale vedvarende energikilder samt kollektive løsninger i tråd med den københavnske tradition. På kort sigt planlægges etableret et fælles solfangeranlæg med et sæsonvarmelager koblet til et fjernvarmesystem. På længere sigt vil solceller og geotermi sandsynligvis også spille en rolle, ligesom mulighederne for køling af erhvervsbygninger via et fjernkøleanlæg med koldt vand fra havet eller undergrunden undersøges.

### **Optimal ressourceudnyttelse og genanvendelse af ressourcer**

Nordhavn bliver en kompakt bydel, hvilket vil være ressourcebesparende hvad angår vand, varme og el. En stor del af den eksisterende bebyggelse i Indre Nordhavn planlægges genanvendt, og der planlægges etableret en genbrugsstation i Ydre Nordhavn, hvor der i anlægsperioden vil blive nedknuget materialer fra nedrivning, så materialerne kan genanvendes ved nybyggeri. I projektet foreslås der etableret en nærgenbrugsstation, som skal sikre øget genanvendelse. I bydelen vil alt regnvand blive håndteret lokalt, f.eks. ved etablering af grønne tage og/eller vandelementer i gader og byrum.

### **Miljøvenlige transportformer**

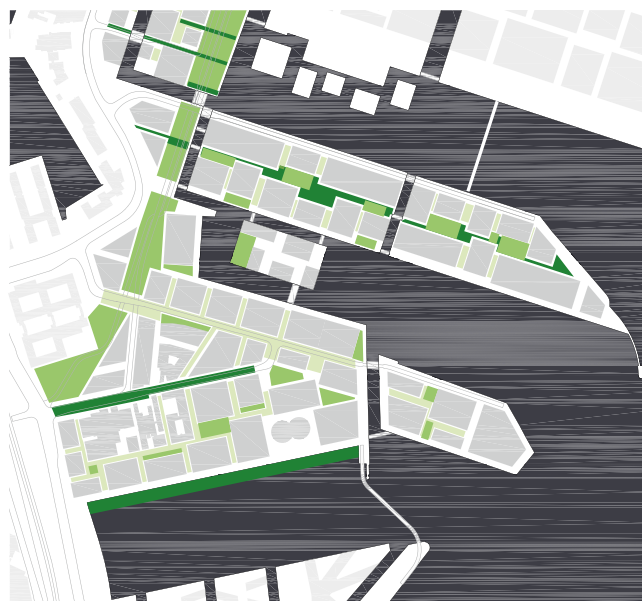
Projektet introducerer en strategi om en '5-minutters by', hvor der til fods ikke skal være længere til kollektiv trafik end den tid, det tager at gå 400 meter. Nordhavns tætte bystruktur, med korte afstande mellem de forskel-



*'Det grønne loop' er Nordhavns 'grønne' - trafikåre; en hurtigforbindelse for cykler og offentlig transport*

lige funktioner, understøtter kommunens mål om, at mindst 1/3 af rejserne foregår på cykel, mindst 1/3 foregår med kollektiv transport og højst 1/3 i bil.

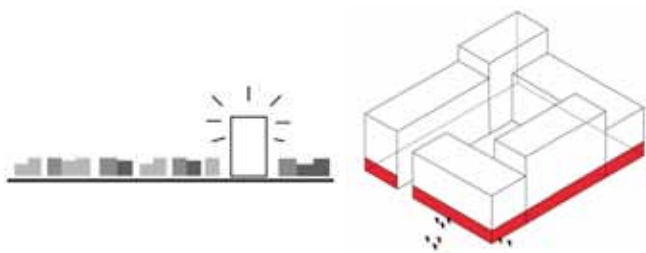
Strukturplanen for det fuldt udbyggede Nordhavn indeholder forslag til etablering af 'Det grønne loop', der binder holmene sammen og er en kombination af en cykelsti og et tracé hvor der kan etableres højklasset kollektiv trafik, f.eks. metro med forbindelse til cityringen eller bus. Loopet giver samtidigt muligheder for rekreative ophold og aktiviteter. Med de nye stationers centrale stoppesteder bliver det muligt at bygge en tæt by, der understøtter bæredygtige transportformer for både boliger og erhverv, og som derved minimerer den bilbaserede pendling ind og ud af området.



*Indre Nordhavns grønne struktur består af dels det grønne loop, dels sammenhængende grønne forløb på holmene samt flere små parkrum.*

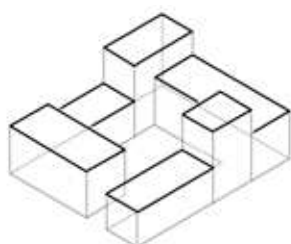


#### Fire hovedprincipper i projektet for Århusgadekvarteret:

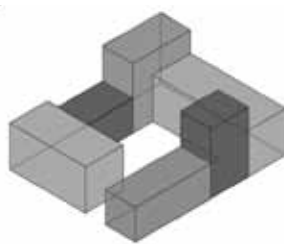


- en forholdsvis lav og tæt by med enkelte store bygninger

- åbne og aktive stueetager



- varierende bygningshøjder mellem 3-6 etager



- facadeskift der danner mindre enheder

#### Byrumsforløbet, promenader og lommeparker



Byrumsforløbet ■ Promenader, lommeparker, og andre byrum ■

For at dæmpe biltrafikken på de enkelte holme, er bilparkeringsen primært placeret i centrale anlæg ved de overordnede veje.

#### Levende og mangfoldig bynatur

Bebyggelsesplanen indeholder lommeparker samt markante grønne træk i byrummene, i gader og stræder, på promenader og på pladserne. Inden for byggefelterne opereres der med en række grønne tiltag, der vil styrke oplevelsen af en grøn by, som grønne tage, grønne facader og grønne gårdrum. Der er foretaget en registrering af bevaringsværdig beplantning i Indre Nordhavn som indgår i beslutningsgrundlaget for udarbejdelsen af lokalplanen.

I planen for et fuldt udbygget Nordhavn indgår et konkret princip om sydvendte promenader samt et overordnet princip om et gradvist skift fra urban bynatur til kystnatur. Med de mange holme og kanaler kommer vandet tæt på Nordhavns beboere, og sammen med parker, 'det grønne loop' og andre grønne byrum, virkeliggør projektet målsætningen om nærhed til de grønne og blå arealer.

Nordhavnsprojektet har et stort fokus på variation af byrum og grønne områder og på at leg, bevægelse og kultur skal indgå i disse. Se også afsnittet om en levende by.

#### En bæredygtig by- og bebyggelsesstruktur

Nordhavnsprojektet indeholder et udbygningsprincip for Århusgadekvarteret, der skaber fleksible byggefelter og på samme tid tilpasser sig den eksisterende bebyggelsesstruktur. Princippet er med til at muliggøre en kompakt

by, og byggefelterne kan desuden tilpasses tid og behov. Den tætte by med den stationsnære placering er med til at minimere såvel ressourceforbrug som transportbehov og er et grundlæggende element i bæredygtighedsstrategien for Nordhavnsprojektet såvel som for København.

Nordhavnsprojektet har en tæt og varieret bystruktur med relativt små byggefelter med bygninger i 3 til 6 etager og enkelte, store bygningsvolumener. Bebyggelses- og byrumsplanen er løbende kvalificeret med studier af lys og skygge, for at sikre gode dagslysforhold og opholdssteder. I det videre forløb vil der blive arbejdet med disponeringen indenfor de enkelte byggefelter, for at skabe optimale lysforhold i de relativt tætte bebyggelser. Den tætte og varierede bystruktur afstedkommer gode vindforhold. Byrum og gader ligger rimeligt beskyttet for vind ved, at lange lige forløb så vidt muligt undgås. Promenaderne ligger mere blottet, men vindstudier viser, at jernbanedæmningen mod vest yder god beskyttelse mod den typiske vestenvind. Derudover fordrer de relativt lave og varierede bygningshøjder et godt vindmiljø.

#### 3. En levende by

*"Nordhavn skal udvikles med fokus på et alsidigt og aktivt byliv - der skal både være plads til pulserende storbyliv og stille oaser. Nordhavn må ikke få karakter af forstad i storbyen. Det fælles liv i byens offentlige rum er en af storbyens kvaliteter. Nordhavn skal på alle måder være en aktiv og mangfoldig by."*

*Nordhavn skal være en kompakt og varieret bydel og underbygge målsætningen for København som en 'metropol for mennesker'.*

## Publikumsorienterede funktioner der understøtter bylivet



Publikumsorienterede funktioner i hele facaden, bortset fra ved opgange til overliggende etager.

Publikumsorienterede funktioner 4 meter af facaden

Detailhandelszone

## Den samlede trafikstruktur for eventuel metro.



Supercykeltsti S-tog Regionalvej Holmegader  
Busforbindelse Havnebus Fordelingsgade

### En åben og indbydende by for alle københavnere

Bystrukturen, med de forholdsvis små og opdelte byggefelt, giver bydelen et sammensat og mangfoldigt udtryk, noget der gør Nordhavn til en by i en menneskelig skala. Projektet har fokus på en åben brug af byrummene, og der etableres pladser og promenader af forskellig karakter, så området tilbyder forskellige former for aktiviteter og urbanitet. Gennem at etablere et decideret 'byrumsforløb' introduceres man for de enkelte pladser, promenader og parker, samtidigt med at der inviteres til at bruge hele bydelen aktivt.

### Tilbud om oplevelser på og ved vand

Målsætningen for Nordhavn som en levende by kommer til udtryk gennem arbejdet med byens pladser, promenader og vandarealer. Alle kajarealer vil få offentlig adgang. Se også afsnittet om en by ved vandet.

### Intenst byliv med mangfoldige typer aktiviteter

Ved at fastholde eksisterende bygninger og funktioner i Nordhavn skabes gode rammer for et mangfoldigt byliv, med de kvaliteter, som vi kender fra Københavns ældre bykvarterer. Projektets netværk af pladser, gader og stræder tilbyder forskellige unikke kvaliteter og aktiviteter i hverdagen. For yderligere at styrke et levende bymiljø, etableres udadvendte funktioner i stueetagen på de vigtigste hjørner, pladser og gadestrækninger.

### Et bredt udbud af butikker, kultur og idræt

Blandingen af boliger, erhverv og kultur er overordnet set med til at generere en bydel, hvor der er liv på forskellige tidspunkter. Århusgadekvarteret vil som udgangspunkt

rumme en ligelig fordeling mellem boliger og erhverv. Således undgås ensartede og døde områder og strækninger, samtidigt med at det planlægningsmæssigt giver stor fleksibilitet og robusthed.

Der fastlægges et aktivt bystrøg i Århusgade, med mulighed for et bredt udbud af butikker og kulturelle formål. Der skabes gode muligheder for leg og idræt i byens rum - for eksempel i lommeparker, 'det grønne loop' og i kanalerne. Herudover indeholder projektet forslag til diverse anlæg til motion og bevægelse som vandsport, vinterbadning, lystbådehavn og legepladser.

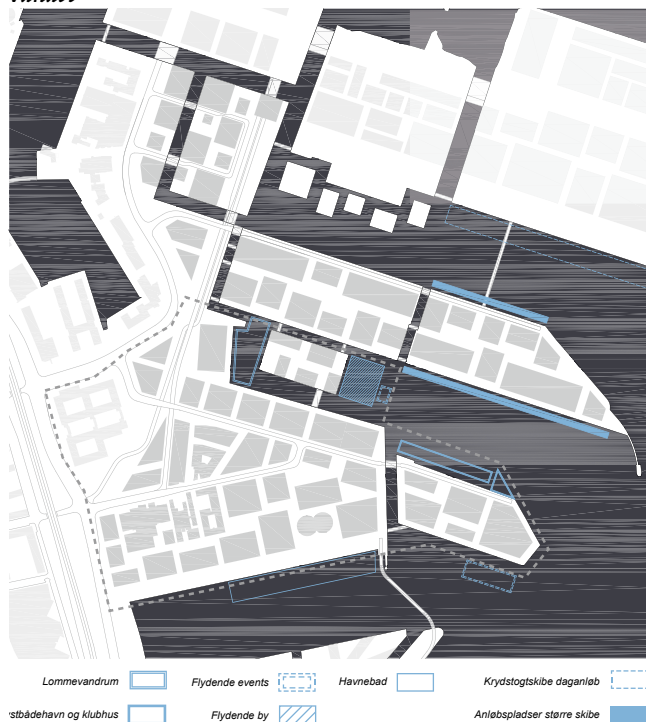
### 4. En by med grøn trafik

*"De trafikale løsninger skal bedst muligt tilgodese de bløde trafikanter og samtidig være miljøvenlige og effektive. Nordhavn skal have en afbalanceret trafik med mindst 1/3 cykler, mindst 1/3 kollektiv trafik og højst 1/3 biler."*

Københavns ambition om at befæste en position som 'verdens bedste cykelby' er derudover et vigtigt mål i planlægningen.

I forbindelse med planlægningen af Nordhavn, er der gennemført en overordnet trafi kanalyse. Analysen viser, at strukturplanen understøtter målsætningen om anvendelse af bæredygtige transportformer på langt sigt. På kort sigt - i den første fase af byudviklingen - er bilandelen dog relativt høj. Dette skyldes den nære adgang til det overordnede vejnet, samt at der i de indledende faser ikke nødvendigvis er etableret et højklasset kollektivt trafik tilbud.

Nordhavnsprojektet indeholder forskellige slags funktioner på vandet



### Cykler og kollektiv trafik som det naturlige valg

Cykelsystemet er indrettet så det sikres at cyklisterne får så få omveje som muligt. Cykelsystemet består af et hierarki af stier, hvor cykelstien i "Det Grønne Loop" er den forbindelse, der skaber adgang til Nordhavn ved Århusgade og binder hele bydelen sammen. På lang sigt er det vigtigt at der etableres yderligere forbindelser mellem Østerbro og Nordhavn, f.eks. ved en ny bro over Kalkbrænderihavnen. Langs de overordnede veje etableres der traditionelle cykelstier. Internt på holmene sikres forholdene for cyklisterne ved at vejene indrettes som "gågader med kørsel tilladt" eller "lege og opholdsgader". Der etableres samtidigt et antal broer mellem de enkelte holme, som kun kan bruges af cykler og gående.

### Et enkelt vejnet

Det overordnede vejnet i Nordhavn tager udgangspunkt i den eksisterende Sundkrogsgade. Den primære adgang til området vil i de indledende faser være gennem det eksisterende kryds mellem Sundkrogsgade og Kalkbrænderihavnsgade samt i mindre omfang gennem en åbning af krydset Århusgade/Kalkbrænderihavnsgade. På den enkelte holm vil der blive etableret en "holmegade" som skaber adgang til centralt placerede parkeringsanlæg. Parkeringsanlæggene placeres så tæt på Sundkrogsgade som muligt for at minimere biltrafikken på de enkelte holme. Det vil være muligt at køre i bil til de enkelte ejendomme med ærindekørsel og en vis overfladeparkering for at sikre liv i gaderne. På langt sigt skabes der mulighed for at forlænge Nordhavnsvejen helt til Nordhavn. Det foreslåede vejnet vil sikre, at en meget stor del af Nordhavn vil blive belastet af meget lidt biltrafik til gavn for bylivet.

### En effektiv kollektiv trafik

Den primære kollektive trafikbetjening af Nordhavn sker ved etablering af "Det Grønne Loop". Som udgangspunkt planlægges i 1. fase en højfrekvent højklasset kollektiv trafikbetjening. Enten som en metrolinie forbundet til Cityringen, eller som en højklasset busløsning. Loopet tænkes indrettet til betjening med metro, evt. busser i de første faser. Området planlægges udbygget med en tæthed som kan understøtte metrobetjening. For at sikre en optimal sammenhæng til den eksisterende kollektive trafik planlægges det at flytte adgangen til Nordhavn station til Århusgade og sikre gode skifte muligheder mellem bus, tog og evt. metrobetjening. Det er vigtigt for anvendelsen af kollektiv trafik, at adgangsforhold og skiftemuligheder optimeres, ellers er der risiko for at mange vil bruge bil.

### Udgangspunkt i fodgængere og cyklisters behov

Et af Nordhavnsprojektets udgangspunkter er at alle er forgængere. Det er derfor hensigten, at byen indrettes, så der er korte afstande mellem funktioner og ikke længere end 5 minutters gang til kollektivtrafik. Samtidig vil store dele af Nordhavn være indrettet med gågader og lege- opholdsområder.

## 5. En by ved vandet

*"Nordhavn skal udvikles, så by og vand bliver tænkt sammen på nye måder, og at beboere og brugere får maksimal glæde af vandets mange muligheder. Nordhavn skal dermed være med til at styrke hele Københavns udvikling."*

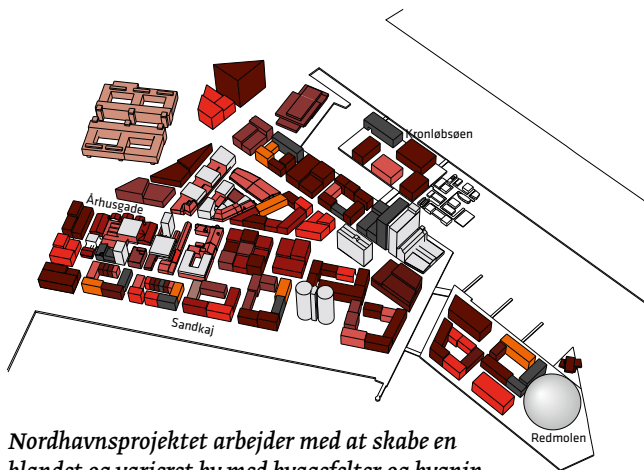
*Placeringen ved Øresundskysten, skal skabe optimal adgang til vandet og generere nye rekreative muligheder, for eksempel i form af promenader og havnebade. I Nordhavn skal "byen ned til vandet".*

### Boliger og udadvendte aktiviteter langs vandet

Nordhavnsprojektet bygger bevidst på, at der i dag er tale om eksisterende havnearealer. Strukturen med holme og kanaler giver en allesteds værende nærhed til vandet og Øresunds herlighedsværdi. Samtidig er de en vigtig del af udbygningskonceptet for Nordhavn. Holmestrukturen samt etablering af et bredt spekter af funktioner og aktiviteter i og på vandet vil kunne manifestere Nordhavn som en 'blå bydel.'

### Offentligt tilgængelige havnefronter, kajarealer og kyststrækninger

Nordhavnsprojektet både friholder havnens eksisterende kajarealer til promenader og etablerer nye forløb med intime kanaler, anløbspladser og destinationer på og ved vandet, som f.eks. badeanlæg og lystbådehavn. Med offentlig adgang til vandet og strategisk placering af publikumsorienterede funktioner, undgås følelsen af privatisering af adgangen til kajarealer, som kan ses i andre havneprojekter.



*Nordhavnsprojektet arbejder med at skabe en blandet og varieret by med byggefelter og bygninger i forskellige størrelser. De forskellige nuancer illustrerer hvordan bebyggelsen arkitektonisk kan opdeles i mindre enheder*

### **Bystrande, havnebade og idræt på og ved vand**

Projektet indeholder en rekreativ sydvendt promenade med havnebad på Århusgadekvarteret samt faciliteter til vandsport og vinterbadeanlæg i Orientbassinet. Projektet redegør endvidere for sejlruiter, for mindre og større både, havnebus og havnerundfart samt muliggør arealer til både lystbådehavn og husbåde.

## **6. En by for alle**

*"Alle typer københavnere skal have mulighed for at kunne bo og nyde livet i Nordhavn, herunder kunne bruge byens rum samt bo og leve tæt på vandet. Byen skal tilgodesede mange forskellige behov, som københavnere har."*

I tråd med kommuneplanens værdi om "byen for alle" skal Nordhavn udvikles med henblik på at skabe blandede bykvarterer med et bredt udbud af byboliger og arbejdspladser og samtidig tilgodesede københavnernes forskellige behov.

Københavns Kommune forventes at vokse med 60.000 nye indbyggere frem mod 2025. Nordhavnsprojektet har mulighederne for at skabe blandede boligområder ved, at der sørges for stor variation af byggefelter- og størrelser, så der kan skabes boliger til forskellige københavnernes behov. Nordhavnsprojektet rummer både store og små byggefelter, eksisterende havnebygninger med muligheder for 'kreative boliger' og nye tilbygninger, og det indeholder mange attraktive placeringsmuligheder, både ved vandet og ud til grønne områder og pladser. Kommunen kan give økonomisk støtte til almene boliger og plejeboliger i Nordhavn såfremt dette på et senere tidspunkt besluttet og der findes finansiering. Under hensyntagen til rammerne for selskabets virke, kan By & Havn lave aftaler om forskellige ejerformer.

*Luftfoto af den vestlige del af Århusgadekvarteret i dag. Et blandet og forskelligartet erhvervsområde*





Eksempel på til/påbygning



Eksempel på til/påbygning



Indre Nordhavn i dag - siloer ved kajkant



Eksempel på Indre Nordhavns egenart; gamle bygninger på forskellige slags hårde belægninger

### **Integreret blanding af boliger og erhverv**

Nordhavnsprojektet giver muligheder for at blande byens funktioner godt sammen, ved at byggefeltet i mange forskellige størrelser er stillet op ad hinanden samtidig med, at der er mulighed for funktionsblanding i hvert enkelt byggefelt. Dette vil skabe et solidt grundlag for forskellige typer og størrelser af både erhverv og boliger. Der er en særlig god mulighed for en tæt blanding af boliger og erhverv i den eksisterende Århusgadebebyggelse, hvor der arbejdes med til- og påbygninger til den eksisterende erhvervsstruktur.

### **Mangfoldighed, der sikrer plads til alle - også udsatte befolkningsgrupper**

I Nordhavnsprojektet er der bevidst blevet arbejdet med at underbygge de lokalmiljøer, som Nordhavn har i dag. Århusgadekvarteret er et broget og sammensat kvarter med mange forskellige erhvervstyper, som positivt påvirker mangfoldigheden. For at skabe gode rammer og nye muligheder for udbygning af eksempelvis virksomheder af forskellig størrelse og til forskellige mennesker, kan der i Århusgadekvarteret indpasses til- og påbygninger til den eksisterende bebyggelse på nøje udvalgte steder.

### **En venlig by, som både beboere og besøgende har en følelse af er deres**

Nordhavnsprojektet bygger på at skabe en bydel, hvor ny bebyggelse blandes sammen med det eksisterende havnemiljø. Den grønne struktur og den gode adgang

til vandet tydeliggør og styrker kommunens politikker om lettere adgang til rekreative arealer og til vandet - for alle københavnere. Ændringen af Nordhavn fra havneområde til en ny bydel vil spille en stor rolle i udviklingen af Københavns egenart og vil underbygge og synliggøre kommunens arkitekturpolitik, der har byens egenart som et hovedmål. Enkelte delområder får rammebestemmelser, hvor bebyggelse og byrum fastlægges efterfølgende.

### **Dialog med borgere og kommende brugere om byudviklingen**

Siden 2007 er der blevet afholdt en række åbne debatmøder om Nordhavn. Denne praksis vil fortsætte og blive intensiveret omkring planernes høringsperiode, hvor der inviteres til en række dialogaktiviteter - for eksempel informationsmøder, sejlture, udstillinger, samarbejder med lokale aktører, midlertidige aktiviteter og events samt brug af sociale medier. Nordhavnsprojektet vil udvikles over lang tid. Derfor har både By & Havn og Københavns Kommune lagt stor vægt på at informere om Nordhavn udadtil, så fremtidige borgere og brugere får et godt grundlag for at påvirke udviklingen og samtidig føle medejerskab.

## Realisering af Nordhavnsprojektet

For at sikre og understøtte projektet for Nordhavn arbejdes der med en samlet 'byudviklingspakke' der indeholder både traditionelle og nye planredskaber. Plangrundlaget for gennemførelsen af projektet vil således bestå af kommuneplantillæg, lokalplan samt en række aftaler med By og Havn. Tilsammen skal de sikre, at visionerne for fremtidens bæredygtige by kan realiseres.

**Tillæg til Kommuneplan 2009** har til formål at sikre, at Nordhavn kan udvikles i overensstemmelse med udviklingsstrategierne i strukturplanen, og at udviklingen af Nordhavn lever op til de politiske målsætninger i kommuneplanstrategien "Grøn vækst og livskvalitet". Udbygningen af hele Nordhavn vil formentlig tage mange år og bestå af flere etaper. Kommuneplantillægget vil således indeholde retningslinjer, der muliggør den ønskede udbygning af hele Nordhavn, bl.a. ved at levere plangrundlaget for flytning af containerterminalen. Endelig angives rammer for lokalplanlægningen, der mere præcist fastlægger udbygningen af Indre Nordhavn, således at Kommunen lever op til aftalen med Staten, som ligger til grund for hele projektet.

**Lokalplanen** vil balancere mellem principper og mere detaljerede bestemmelser, for at sikre de fælles visioner for Nordhavn samt kommunens værdier og målsætninger for hele Københavns udvikling. Lokalplanen får således byggeretsgivende bestemmelser for størstedelen af området.

**Aftalerne** vil Københavns kommune og By & Havn anvende for at realisere visionen om fremtidens bæredygtige by. Aftalerne vil være et supplement til kommuneplantillæg og lokalplan, dér hvor de traditionelle planredskaber ikke er tilstrækkelige eller ikke synes hensigtsmæssige. Det skal i denne forbindelse sikres at offentlighedens inddragelse i planlægningen ikke forringes.

I det omfang indfrielse af visionerne sikres uden for kommune- og lokalplan, gennem aftaler og andre forpligtende elementer, kan lokalplanen gøres mere fleksibel. Omfanget og indholdet af forpligtende aftaler og supplerende planredskaber påvirker således den endelige lokalplans form og detaljeringsgrad.

Med udgangspunkt i det indbyrdes forhold der vil være mellem planer og andre aftaler, skal kommuneplantillægget og lokalplanen være med til at fastlægge følgende forhold:

**En bystruktur** med udgravede kanaler, en ny ø i Kronløbsbassinet, broforbindelser, bevaring af eksisterende bygninger, siloer og anlæg, et 'grønt loop' der giver plads til en højklasset kollektiv trafikåre og cykelsti, de overordnede veje samt grønne arealer og beplantning.

**En kompakt by med bebyggelse i 3-6 etager** i samspil med den bevarede bebyggelse, fastlæggelse af bebyggelses- og friarealprocent for området som helhed, en varieret sammensætning af store og små byggefelt, forskellige bygningstyper og størrelser, etagespring mv. samt enkelte store bygningsvolumener. Herudover mulighed for til- og ombygning af de bevarede bygninger og siloer.

**Et bolig- og serviceområde med en høj grad af funktionsblanding** med en ligelig og fleksibel fordeling mellem boliger og erhverv i lokalplanområdet som helhed og en specifik fordeling i de enkelte delområder, lokalisering af erhverv og detailhandel omkring de trafikale knudepunkter og overordnede veje, særligt attraktive byggefelt til kultur og offentlige funktioner, publikumsorienterede funktioner langs de vigtigste byrum og detailhandel koncentreret i Århusgade.

**Udnyttelse af vandets herlighedsværdi** med offentlig adgang langs alle kajarealer og -kanter, som i udstrakt grad bevares og suppleres med anløbsbroer og trapper. Herudover lokalisering muligheder for havnebad, vinterbad og lystbådehavn og bassiner med faciliteter til for eksempel ro- og kajaksport samt mulighed for anløb af havnebus og sejlbåde.

**Overvejende bilfrie miljøer** med et fintmasket net af komfortable cykel- og gangforbindelser, en parkeringsnorm i overensstemmelse med kommuneplanens målsætning, parkeringsanlæg placeret ved de overordnede veje samt begrænset terrænparkering.

**Forskellige typer byrum** og promenader med hver deres individuelle karakter og indhold og en særlig bearbejdning af stueetager og overgangen mellem stueetagen og arealet udenfor.

**Et miljømæssigt bæredygtigt kvarter** med lavenergi-bebyggelse, nærgenbrugsstationer og anlæg til lokal håndtering af regnvand, der både har en rekreativ og arkitektonisk kvalitet.

**Arkitektoniske principper** for udformning af kajkanter, anløbsbroer og kanaler, for vejanlæggene og broernes udformning, for byrummenes indretning og kvalitet, for beplantning, for, til- og påbygninger af eksisterende bebyggelse, for facadeudformning og -materialer, herunder grønne tage og facader.

## Særlige udfordringer

Selvom planlægningen af Nordhavn er langt fremme er der fortsat en række udfordringer for planlægningen, som der vil blive arbejdet videre med frem mod forelæggelsen af lokalplanforslaget

### Natur og biodiversitet

Udvidelse af Nordhavn i form af et jorddepot og en krydstogsterninal blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 11. februar 2010. I den forbindelse blev der udarbejdet en VVM-redegørelse bl.a. for at vurdere og sikre vandkvalitet og vandgennemstrømning samt marin flora og fauna i Øresund og Svanemøllebugten. Miljøvurderingen af dette projekt vil indgå i miljøvurderingen af det kommende kommuneplantillæg.

### Grøn struktur og friarealer

Det er vigtigt at sikre tilstrækkelige og gode friarealer i den kompakte bebyggelse. I den videre proces skal det derfor kvalificeres, hvordan der kan tilvejebringes friarealer på terrænen, integreret i byggeriet eller i tilknytning til ejendommen samt hvordan friarealer til forskellige funktioner placeres bedst muligt.

### Energimål

Det er et mål for Nordhavn, at blive en CO<sub>2</sub>-neutral bydel, hvilket energiforsyningen skal medvirke til. Men det er en udfordring at tilvejebringe den bæredygtige energiforsyning fra begyndelsen, hvor der kun er få boliger og virksomheder til at bruge og betale for energien. Der er derfor et arbejde i gang med at finde de rigtige modeller for organisering og finansiering af energiforsyningen, samt teknologiske løsninger.

### Klimasikring

De forventede stigninger i havvandsspejlet som følge af global opvarmning bliver jævnlige justeret i forhold til ny viden. I forbindelse med udarbejdelse af klimatilpassningsplanen for København vil strategien for sikring mod stigende havvandsspejl blive politisk behandlet. Det må forventes, at der i den kommunale planlægning løbende skal justeres i forhold til udviklingen i prognoserne for klimændringer. Dette skal der tages højde for i de kommende faser af den videre planlægning og valg af udformning af broer, bygninger, klimasikringer mv. i Nordhavn. Samtidig undersøges muligheden for at integrere et barriereprojekt henover havneindsejlingen.

### Udbygning af metro

Første fase af byudviklingen i Indre Nordhavn banebetjenes af Nordhavn station. Det er afgørende for en god kollektiv transportløsning ved en videre udbygning udover kommunaplanplantillæggets område, at der etableres metro eller anden skinnebåren kollektiv trafik i området. Trafikundersøgelserne af Nordhavnsprojektet viser, at visionen om en bæredygtig fordeling mellem bil, cykel og kollektiv trafik kan opnås, hvis Nordhavn betjenes

med en afgrening på Cityringen. I forbindelse med kommende udbygninger af transportløsninger, er det vigtigt, at der i hele området omkring "Nordhavns Plads" ved 'indgangen' til Nordhavn, skabes byrumsmæssige kvaliteter og god fysisk og visuel forbindelse mellem Østerbro og Nordhavn.

### Sikring af cykelforbindelser

I de første faser af udbygningen af Nordhavn vil der være forbindelse for cykler ved Århusgade og Sundkrogsgade. Ved en eventuel videre udbygning udover de 600.000 m<sup>2</sup> vil det dog på længere sigt være nødvendigt at der skabes yderligere forbindelser mellem Østerbro og Nordhavn over Kalkbrænderihavnen. Sker dette ikke, vil der være stor risiko for at det ikke vil være muligt at opfylde målsætningerne om fordeling af trafikken mellem cykler, kollektiv trafik og biler. Placeringen af disse forbindelser skal sikres i kommuneplantillægget

### Bevaring

Bevaring af dele af den eksisterende struktur og bygningsmasse er en vigtig del af Nordhavnsprojektet for at sikre at man i den nye bydel også kan aflæse og udnytte de kulturhistoriske spor. F.eks vil nogle af siloerne blive bevaret. Men det er vanskeligt at imødekomme alle ønsker om bevaring, når der samtidig skal skabes en tæt by med mange nye funktioner og attraktioner ved vandet. Københavns Museum har bidraget med en række anbefalinger om de kulturhistoriske bevaringsværdier i lokalplanområdet. Forvaltningen har desuden kontaktet Kulturarvsstyrelsen med henblik på en afklaring af styrelsens eventuelle interesser i Nordhavn.

## Videre proces

Plangrundlaget for Nordhavnen vil omfatte kommuneplantillæg for områderne vist på kortet side 2, lokalplan for Århusgadekvarteret samt miljøvurdering og et sæt aftaler, herunder en udbygningsaftale. Forslag til ændrede kommuneplanrammer er indarbejdet i Kommuneplanstrategi 2010, som er i offentlig høring frem til 18. oktober 2010.

Forvaltningerne forventer at fremlægge indstilling om forslag til plangrundlag for Nordhavnen for Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i februar 2011. Den offentlige høring om forslagene forventes derefter afholdt i foråret 2011 med blandt andet åbne dialogmøder og udstilling.

Indstilling om endelig vedtagelse af plangrundlaget for Nordhavnen forventes herefter fremlagt for Teknik- Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i efteråret 2011.

