



Til Line Barfod (Ø)

## Politikersvar til Line Barfod (Ø) – Strukturplan for Nordhavn

Line Barfod (Ø) har den 18. august 2023 stillet følgende spørgsmål til pkt. 8 om metrolinjeføring på Økonomiudvalgets møde den 23. august 2023:

“Er det muligt at få følgende supplerende materiale til punktet:

1. Den oprindelige beslutning om principper for strukturplanen for Nordhavn, hvor et væsentligt princip var “fem-minutters-byen”
2. Den oprindelige strukturplan, eller i hvert fald kortmateriale, hvor man kan se planen for sammenhængende grønne områder mv.”

### Økonomiforvaltningens svar

Strukturplan for Nordhavn fra 2012, “Nordhavnen – fra ide til projekt” beskriver seks temaer eller principper for udviklingen af Nordhavn, hvoraf “Fem-minutters by” er et af dem (se s. 14). Strukturplanen er udarbejdet og godkendt af By & Havn og er ikke et juridisk bindende dokument.

Strukturplanen bygger videre på “Nordhavnen – urban strategy” fra 2009, som blev udarbejdet af By & Havn på baggrund af en arkitektkonkurrence om udvikling af Nordhavn. Princippet om fem-minutters byen blev videreudviklet i By & Havns revision af strukturplanen for Nordhavn fra december 2018 (se s. 40).

“Nordhavnen – fra ide til projekt” fra 2012 kan downloades her:  
<https://byoghavn.dk/nordhavnen-fra-ide-til-projekt/>

“NORDHAVN – Revision af strukturplanen fra 2009” kan findes som bilag 4 til møde i Økonomiudvalget den 28. maj 2019 under pkt. 14, Vurdering af igangsætning af planlægning for byggeri i Ydre Nordhavn.

### Bilag

By & Havn, 2012: “Nordhavnen – fra ide til projekt”

By & Havn, 2018: “NORDHAVN – Revision af strukturplanen fra 2009”

22-08-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 13390

Dokumentnummer i F2  
3713574

Sagsnummer eDoc  
2023-0341811

Sagsbehandler  
Tine Ane Nielsen



# NORDHAVA

2012

**NORDHAVNEN**

FROM IDEA **TO PROJECT**  
FRA IDE **TIL PROJEKT**

INNERNORDHAVN  
**ÅRHUSGADEKVARTERET**

AUGUST 2012 **AUGUST 2012**



## BY&HAVN

### CPH CITY AND PORT DEVELOPMENT

The City of Copenhagen owns 55 per cent of CPH City and Port Development, and the Danish government (Ministry of Transport) owns 45 per cent. CPH City and Port is in charge of developing the areas it owns in Ørestad and in the Copenhagen harbour district, and it also manages the operation of the port. CPH City and Port's activities must be carried out on ordinary business terms, which involves the sale of building rights.

### URBAN DEVELOPMENT OF NORDHAVNEN

According to the legislative basis for developing Nordhavnen, the first stage of Inner Nordhavn development can start now. The first stage involves at least 400,000 m<sup>2</sup> of new floorspace plus the preservation of existing buildings with a total floor area of 70,000 m<sup>2</sup>. In the second stage, which is scheduled to begin in 2018, a further 200,000 m<sup>2</sup> can be developed. Eventually, the entire Nordhavnen area can be developed to include buildings with a total floor area of three to four million square metres. It is vital to CPH City and Port that this process can be divided into appropriate stages that allow development of the area on sound commercial terms.

## BY&HAVN

### UDVIKLINGSELSKABET BY & HAVN I/S

Udviklingselskabet By & Havn I/S er ejet af Københavns Kommune med 55 procent og af Den Danske Stat/Transportministeriet med 45 procent. By & Havn I/S skal forestå byudvikling af selskabets arealer i Ørestad og i Københavns Havn samt forestå havnedriften. By & Havn I/S virke skal ske på et forretningsmæssigt grundlag, blandt andet ved salg af byggeretter.

### BYUDVIKLING AF NORDHAVNEN

Af lovgrundlaget for byudvikling af Nordhavnen fremgår, at udvikling af Indre Nordhavn kan igangsættes nu med en første fase, der omfatter mindst 400.000 m<sup>2</sup> nyt byggeri samt bevaring af mindst 70.000 m<sup>2</sup> eksisterende byggeri. I en fase 2, der tidsmæssigt starter i 2018, kan der udvikles yderligere 200.000 m<sup>2</sup>. På sigt kan der ske byudvikling af hele Nordhavnen med 3-4 mio m<sup>2</sup> byggeri. Det har stor betydning for By & Havn I/S, at der kan tilrettelægges en hensigtsmæssig fasedeling således, at udviklingen kan gennemføres på et forretningsmæssigt grundlag.

# HAVNEN

### DEVELOPMENT OF NORDHAVNEN

The development of Nordhavnen is carried out by CPH City and Port Development in collaboration with the City of Copenhagen and a number of consultants

COBE [www.cobe.dk](http://www.cobe.dk)

SLETH [www.sleth.dk](http://www.sleth.dk)

Polyform [www.polyformarkitekter.dk](http://www.polyformarkitekter.dk)

Rambøll [www.ramboll.dk](http://www.ramboll.dk)

### BYUDVIKLING AF NORDHAVNEN

Byudviklingen i Nordhavnen gennemføres af udviklingselskabet By & Havn i samarbejde med Københavns Kommune og udvalgte rådgivere:

COBE [www.cobe.dk](http://www.cobe.dk)

SLETH [www.sleth.dk](http://www.sleth.dk)

Polyform [www.polyformarkitekter.dk](http://www.polyformarkitekter.dk)

Rambøll [www.ramboll.dk](http://www.ramboll.dk)

# NORDHAVNEN

## INNER NORDHAVN

ÅRHUSGADEKVARTERET AUGUST 2012

INTRODUCTION  
INTRODUKTION

3

NORDHAVNEN **NORDHAVNEN**

FROM IDEA TO PLAN  
FRA IDÉ TIL PLAN

6

THE PROCESS **PROCESSEN**

THE VISION **VISIONEN**

THE COMPETITION **KONKURRENCEN**

THE STRATEGY **STRATEGIEN**

THE LOCAL PLAN **LOKALPLANEN**

INNER NORDHAVN  
ÅRHUSGADEKVARTERET

18

THE HISTORY **KVARTERETS HISTORIE**

INNER NORDHAVN TODAY **ÅRHUSGADEKVARTERET I DAG**

FROM PLAN TO PROJECT  
FRA PLAN TIL PROJEKT

28

MASTERPLAN **STRUKTURPLAN**

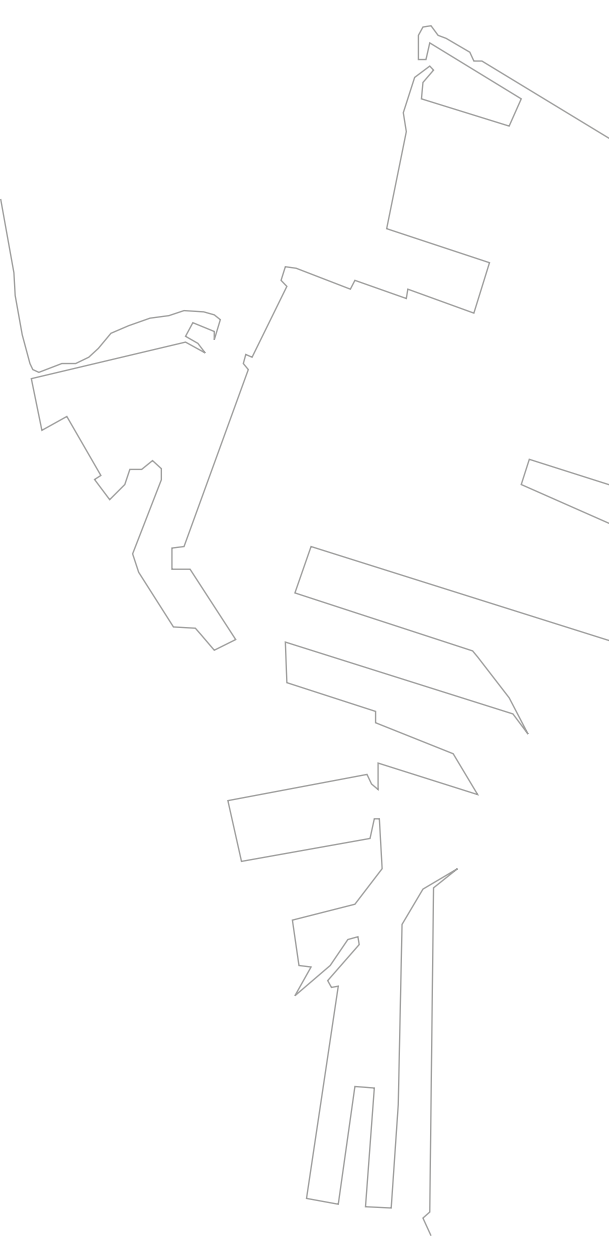
FOCAL POINTS **FOKUSPUNKTER**

PROJECT THEMES **PROJEKTTEMAER**

FUTURE SCENARIOS **FREMTIDSBILLEDER**

THE COMING YEARS  
DE KOMMENDE ÅR

88





**NORDHAVNEN**  
**NORDHAVNEN**

**FROM IDEA TO PROJECT**  
**FRA IDE TIL PROJEKT**

**A sustainable district**  
**En bæredygtig bydel**

**A waterfront district**  
**En bydel ved vandet**

**A compact district**  
**En kompakt bydel**



**INNER NORDHAVN**  
**ÅRHUSGADEKVARTERET**

**A district with contrasts**  
**En bydel med kontraster**

**An active district**  
**En aktiv bydel**

## **NORDHAVNEN – INNER NORDHAVN**

In the coming years, the character of the southernmost area of Nordhavnen will change considerably, from a harbour area used as a free port with extensive use of space into an urban area with districts laid out as small islets directly connected with the water: a versatile, diverse and inclusive city district. Delimited by the Nordbassin, the Kronløbsbassin and the Kronløb, Inner Nordhavn is the first of these districts to be realised. It will have room for about 3000 residents and workplaces for 6-7000 people.

Planning for the Inner Nordhavn district began with an international design competition in 2009. Subsequent work on the winning entry includes development strategies, development plans and a number of planning themes that will govern the future development of Nordhavnen. Copenhagen City Council has adopted the required local plan. We are thus ready to carry out the first stage of the biggest and most ambitious urban project in Copenhagen in recent years.

For CPH City & Port Development, this is an important milestone, and this publication reflects our wish to mark the transition from planning to realisation. It outlines activities from 2009 till today

and presents a catalogue of the project themes and focal points that are evident in the development of Inner Nordhavn. It also includes some visualisations that show what the district will look like a few years from now.

The realisation of the first urban spaces and buildings will begin in the autumn of 2012, and inauguration is scheduled for 2014.

We hope that developers, building clients, architects, engineers, other consultants and everyone else interested in urban planning in general and the development of Copenhagen in particular will find it inspirational.

### **Jens Kramer Mikkelsen**

CEO, CPH City & Port Development

## **NORDHAVNEN – ÅRHUSGADEKVARTERET**

Over de kommende år vil den sydligste del af Nordhavnen skifte afgørende karakter. Fra havneområde med frihavns-status og ekstensiv udnyttelse til en by af kvarterer, der udføres som holme i direkte tilknytning til vandet og som en mangfoldig og blandet by med plads til alle. Århusgadekvarteret, der afgrænses af Nordbassinet, Kronløbsbassinet og Kronløbet, realiseres som det første bykvarter med plads til ca. 3.000 beboere og 6-7.000 arbejdspladser.

Planlægningen af Århusgadekvarteret startede i 2009 med gennemførelse af en international konkurrence. Vinderprojektet er siden da videreudviklet i form af udviklingsstrategier, bebyggelsesplaner og en række plantemaer, der vil være styrende for den fortsatte udvikling af Nordhavnen. Københavns Borgerrepræsentation har samtidig vedtaget den fornødne lokalplan. Vi er således parate til at gennemføre første fase af det største og mest ambitiøse byprojekt i København i disse år.

For By & Havn er det en vigtig milepæl, der er nået, og vi ønsker med denne publikation at markere skiftet fra planlægning til realisering. Publikationen giver et rids over det gennemførte

forløb fra 2009 til i dag, den indeholder et katalog over de projektemaer og fokuspunkter, som er evidente for udviklingen af Århusgadekvarteret, og den giver i en række visualiseringer et billede af, hvordan Århusgadekvarteret vil tage sig ud om nogle år.

Realiseringen af de første byrum og bygninger starter i efteråret 2012 med forventet indvielse i 2014.

Det er vores håb, at publikationen vil være inspirerende læsning for developere og bygherrer, arkitekter, ingeniører og andre rådgivere såvel som alle de, der interesserer sig for byplanlægning generelt og Københavns udvikling specifikt.

### **Jens Kramer Mikkelsen**

Adm direktør, By & Havn



FOTO: COWI

# NORDHAVNEN : COPENHAGEN

## NORDHAVNEN : KØBENHAVN

### CENTRAL LOCATION IN THE ØRESUND REGION

Together with Malmö in southern Sweden, Copenhagen is the centre of the Øresund region. Because of its central location, Nordhavn will attract residents, visitors and manpower from the entire region, and that is why the district should be seen in a regional perspective.

### A CITY DISTRICT IN COPENHAGEN

The City of Copenhagen has about 540,000 inhabitants. This number is growing and is expected to increase by 100,000 by 2025. Nordhavn is intended to accommodate a large proportion of these new inhabitants, give them a good place to live and provide them with workplaces, education and experiences.

Copenhagen has seen positive trends in the past decade. Once an industrial city, it has transformed into a city of knowledge. Nordhavn is symbolic of this development, as it is a former harbour area that will become a centre for the knowledge and service trades of the future.

### NORDHAVNEN I ØRESUNDSREGIONEN

København udgør sammen med Malmø i Sydsverige centrum i Øresundsregionen. Med sin placering centralt i regionen vil Nordhavn tiltrække beboere, besøgende og arbejdspladser fra hele regionen, og bydelen skal derfor ses i et regionalt perspektiv.

### NORDHAVNEN I KØBENHAVN

Københavns Kommune har ca. 540.000 indbyggere og oplever i disse år en fortsat befolkningstilvækst. Befolkningstallet forventes at stige med ca. 100.000 frem til 2025. Nordhavn skal tage imod en stor del af disse nye københavnere, give dem et godt sted at bo og skabe arbejdspladser, uddannelser og oplevelser til dem.

København har oplevet en positiv udvikling det sidste årti. København har udviklet sig fra industriby til vidensby. Nordhavn er et symbol på denne udvikling, da det nuværende havneområde skal huse fremtidens videns- og serviceerhverv.





NORDHAVNEN 55-56° N , 12-13° E

The Copenhagen Metro transports about 100,000 people every day. An increasing number of city residents cycle to work, but the number of cars crossing the city limits is also increasing, and in the past few years the number of roads with critical congestion has gone up considerably. Nordhavnen is intended to help turn this trend around by giving a high priority to public transport and cycling. Nordhavnen will later be connected to the Metro system with a new branch-off, and the area will feature optimal conditions for cyclists and pedestrians.

#### FRAMEWORK FOR A NEW WATERFRONT CITY DISTRICT

Almost all industrial areas along the harbour front are currently changing into mixed-functions areas. The harbour basin has become a blue recreational space at the heart of the city, and the harbour area has the potential to become the 'blue commons' of Copenhagen, for the benefit of city residents and visitors alike. Now the turn has come to Nordhavnen to continue this development, with water as the all-pervading element that frames the public life of the district.

København har en metro, der flytter omkring 100.000 københavnere rundt hver dag. Flere og flere københavnere cykler til arbejde, men der kører også flere biler over bygrænsen og på få år er antallet af veje med kritisk trængsel steget betydeligt. Nordhavnen skal medvirke til at vende denne udvikling ved at prioritere kollektiv trafik og cyklisme højt. Nordhavnen kobles på Metro City ringen via en ny afgang og indrettes samtidig med optimale forhold for cyklisterne og fodgængere.

#### RAMMER FOR EN NY BYDEL VED VANDET

Hovedparten af industriarealerne langs Københavns havneløb overgår i disse år til blandede byfunktioner. Havneløbet er blevet et blåt frirum i hjertet af byen, og havnen har potentiale til at blive Københavns blå fælle til glæde og gavn for københavnere og byens besøgende. Nu er turen kommet til Nordhavnen hvor denne udvikling fortsættes, idet vandet bliver et allestedsnærværende element, der danner rammen om byens offentlige liv.

**PLANNING WORKSHOP**  
**PLANLÆGNINGSWORKSHOP**



**PROJECT EXHIBITION**  
**PROJEKTUDSTILLING**

**PUBLIC MEETING ON A SUSTAINABLE DISTRICT**  
**BORGERMØDE OM BÆREDYGTIG BYDEL**



**NORDHAVNEN AT THE VENICE ARCHITECTURE BIENNALE**  
**NORDHAVNEN PÅ ARKITEKTURBIENNALE VENELOG**

**NORDHAVNEN  
FROM IDEA TO PLAN**

**NORDHAVNEN  
FRA IDÉ TIL PLAN**



**Spring 2007** Forår 2007

Act on urban development of Nordhavnen  
Lov om byudvikling i Nordhavnen vedtages

**Autumn 2007 and onwards** Fra efterår 2007

Regular consultation of citizens  
Løbende borgerinddragelse



**Spring 2008** Forår 2008

International ideas competition  
Internationall idékonkurrence



**Winter 2008** Vinter 2008

Assessment of entries, selection of three winning entries  
Bedømmelse, udpegning af tre førstepræmieprojekter



**Spring 2009** Forår 2009

Negotiations and selection of final winning entry  
Forhandlinger og udvælgelse af vinderprojekt



**Summer 2009** Sommer 2009

Detailing at structure plan level  
Konkretisering på strukturplanniveau



**Autumn 2009** Efterår 2009

Urban strategy for Nordhavnen  
Udviklingsstrategi for Nordhavnen



**INNER NORDHAVN ARHUSGADEKVARTERET**

**2010-2011** 2010-2011

Detailing at master plan level  
Konkretisering på bebyggelsesplanniveau



**2010-2011** 2010-2011

Municipal planning Inner Nordhavn  
Københavns Kommunes planproces

**Autumn 2011** Efterår 2011

Planning basis for Inner Nordhavn  
Plangrundlag for Århusgadekvarteret



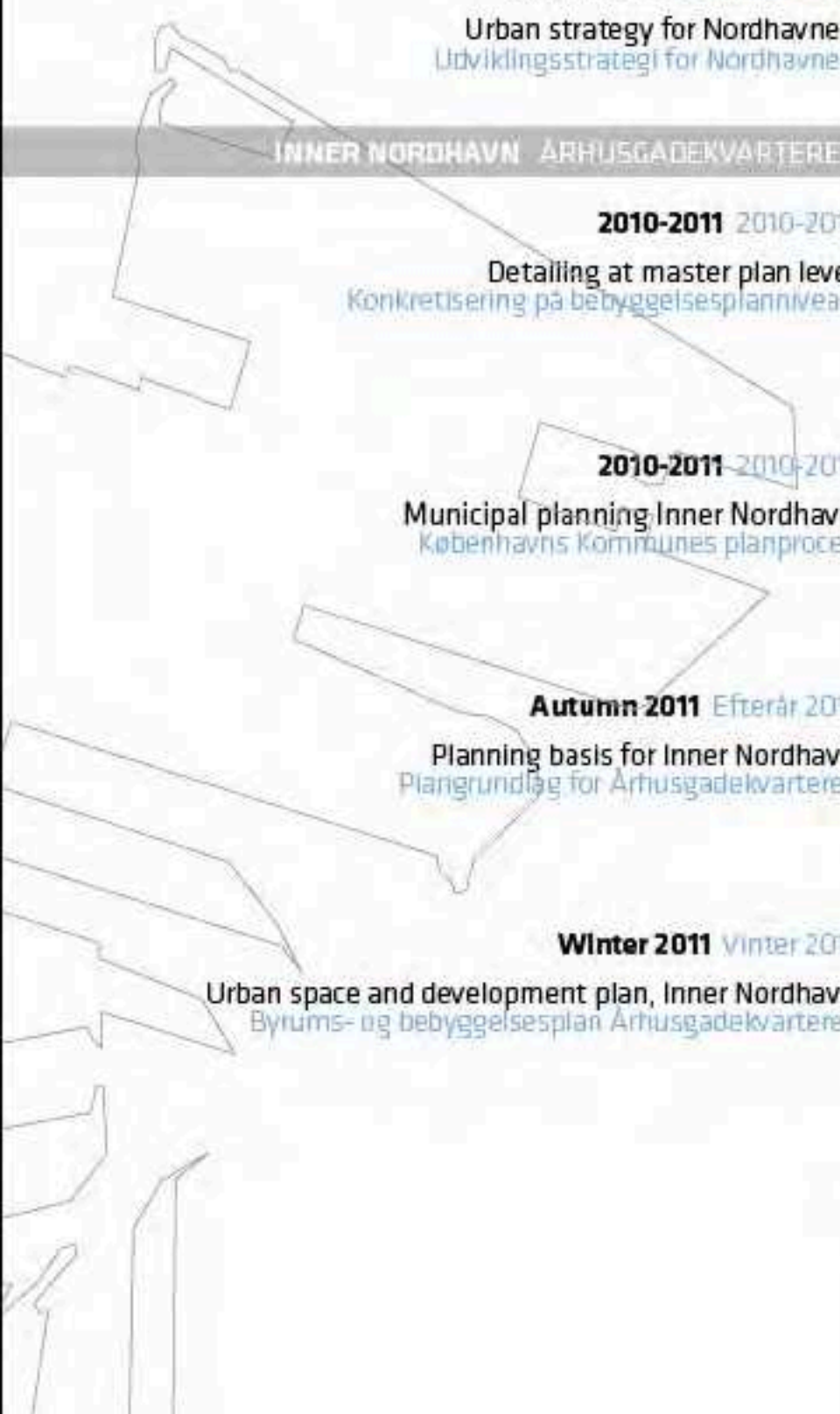
**Winter 2011** Vinter 2011

Urban space and development plan, Inner Nordhavn  
Byrums- og bebyggelsesplan Århusgadekvarteret



**From 2012** Fra 2012

Start of project realisation  
Realisering begynder



# NORDHAVNEN : THE PROCESS 2007-2012

## NORDHAVNEN : PROCESSEN 2007-2012

In December 2005, the Danish government and the City of Copenhagen made an agreement on the principles that were to govern urban development in Nordhavnen. This agreement was turned into an act of parliament that was adopted on 22 May 2007. Against this backdrop, it was decided to organise an open international ideas competition on the sustainable city of the future. Public meetings and workshops formed the basis for the preparation of an ambitious competition brief. The competition was launched in May 2008, and the results were announced in March 2009.

In 2009, the winning entry was further developed jointly by CPH City & Port Development and the City of Copenhagen. The process led to an overall development strategy for the entire Nordhavnen area, which has been presented at major exhibitions in Nordhavnen, at the COP 15 UN climate summit and at the Architecture Biennale in Venice.

I december 2005 indgik den danske regering og Københavns Kommune en såkaldt principaftale om byudvikling i Nordhavnen. Denne aftale 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 i Nordhavnen. Debatmøder og workshops med borgere og interessenter dannede grundlag for udarbejdelsen af et ambitiøst program for konkurrencen, som blev udskrevet i maj 2008 og afgjort i marts 2009.

Efter konkurrencens afslutning er der i 2009 gennemført en kvalificering af konkurrenceprojektet i dialog mellem By & Havn og Københavns Kommune. Kvalificeringen mandede ud i en samlet udviklingsstrategi for hele Nordhavnen, som blandt andet har været formidlet gennem større udstillinger i Nordhavnen, på FN's klimatopmøde COP 15, samt på Arkitekturbiennalen i Venedig.

In 2010-11, the development strategy was further specified for the first development stage in Inner Nordhavn. The City of Copenhagen has provided a planning basis in the form of a supplement to the Municipal Plan and a local plan and, together with its consultants, CPH City & Port Development has detailed the strategies in a development and urban space plan for the Inner Nordhavn district. As from 2012, the project will enter into a new phase in which planning will be replaced by project design, dialogue with clients and subsequently the erection of buildings and realisation of the first stages of urban development.

### INVOLVEMENT OF RESIDENTS AND OTHER STAKEHOLDERS

The entire time, the development of Nordhavnen has been based on a close dialogue with residents, future users of the area and other stakeholders. Starting with the ideas competition and through the rest of the planning period, citizens and other stakeholders have provided input in the form of ideas and visions. This dialogue will continue throughout the remaining planning process and during the realisation of the project.

I perioden 2010-2011 er udviklingsstrategien konkretiseret for den første udbygningsdel Indre Nordhavn. Københavns Kommune har tilvejebragt et plangrundlag i form af kommuneplantillæg og lokalplan samtidig med, at By & Havn og de tilknyttede rådgivere har detaljeret strategierne i en konkret bebyggelses- og byrumsplan for Århusgadekvarteret.

Fra 2012 går projektet ind i en ny fase, hvor planlægning afløses af projektudarbejdelse, bygherredialog og efterfølgende byggeri og realisering af de første faser i bygningen.

### INDDRAGELSE AF BORGERE OG INTERESSETER

Udviklingen af Nordhavnen er hele vejen foregået i en tæt dialog med borgere, interessenter og fremtidige brugere af området. Fra idékonkurrencen og gennem resten af planforløbet har borgere og interessenter bidraget med visioner og ideer. Den tætte dialog forventes fortsat gennem realiseringen og den videre planlægning.



# THE VISION : THE SUSTAINABLE CITY OF THE FUTURE VISIONEN : FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BY

## THE SUSTAINABLE CITY OF THE FUTURE

Creating the sustainable city of the future is the overall vision for Nordhavnen as a district of Copenhagen. A sustainable city is not only a matter of environmental responsibility, but also of social diversity and the addition of value.

**An eco-friendly city** Nordhavnen will boost Copenhagen's image as an environmental metropolis. Renewable energy and new types of energy, optimal use of resources, recycling of resources and sustainable transport will help make Nordhavnen a model for sustainable development and sustainable design. **A vibrant city** Nordhavnen should vibrate with life as a versatile urban area with a multitude of activities and a wide range of shops, cultural facilities and sports facilities. The urban spaces, the natural environment and not least the water should invite experiences, enthusiasm and activities for everyone. **A city for everyone** Nordhavnen should be open to everyone. This is why a wide variety of housing types will be built in the district, just as the various functions will be mixed

## FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BY

Den overordnede vision for Nordhavnen er, at den skal være fremtidens bæredygtige bydel i København. En bæredygtig by handler ikke kun om miljømæssig ansvarlighed, men også om værdiskabelse og social diversitet.

**En miljøvenlig by** Nordhavnen skal styrke Københavns identitet som miljømetropol. Vedvarende energi og nye energiformer, optimal ressourceudnyttelse samt miljøvenlige transportformer skal være med til at gøre Nordhavnen til et foregangs-eksempel for bæredygtig byudvikling og miljørigtigt byggeri. **En levende by** Nordhavnen skal ånde af liv. Her skal være et alsidigt byliv med mangfoldige typer aktiviteter og et bredt udbud af butikker, kultur og idræt. Byrummene, naturen og ikke mindst vandet skal invitere til oplevelser, begejstring og udfoldelse for alle. **En by for alle** Der skal være plads til alle i Nordhavnen. Derfor skal der opføres varierede boligtyper, ligesom byens funktioner blandes og integreres. Nordhavnen skal



SPORT AND EXERCISE

CITY OF KNOWLEDGE

A CITY FOR PEDESTRIANS

FUTURE TECHNOLOGY

WATERFRONTS

DIVERSITY

INFORMAL MEETING

ENERGY SAVING

PLACE TO CYCLE

RESOURCE OPTIMIZING

ACTIVE URBAN LIFE

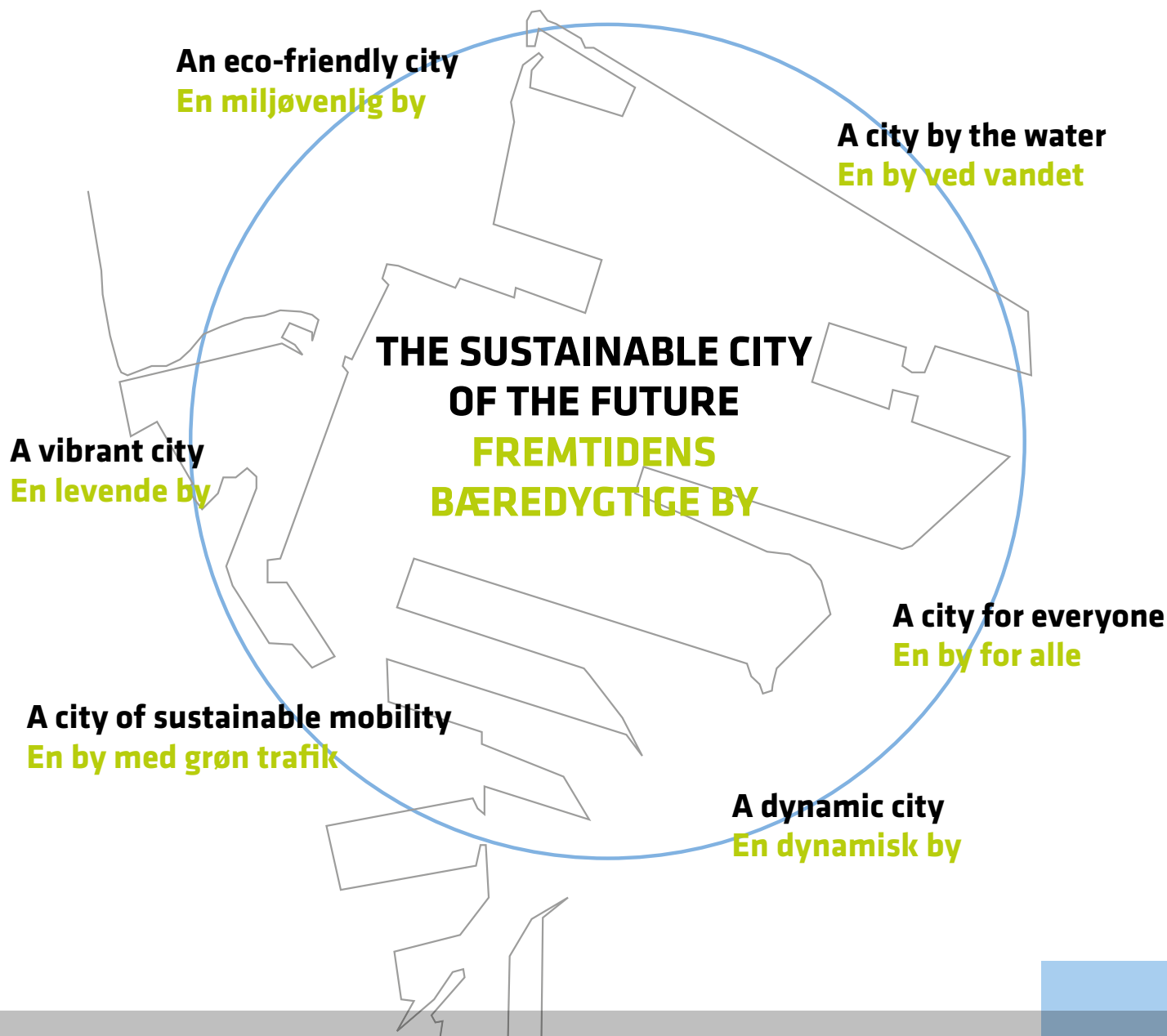
HARBOUR LIFE



RENEWABLE CITY



INTEGRATION



and integrated. Nordhavnen will become an open and inviting city district; dialogue with residents and other users is key in the development of the district. **A city by the water** Nordhavnen is Copenhagen's new interface with the water, and everyone should be given the opportunity to enjoy it. Housing and public activities should be linked directly with the water, just as it should be possible to see and use the water everywhere in the district. Waterfronts, quays and coasts must therefore be open to the public. **A dynamic city** Nordhavnen is intended as a dynamic city district that features environments that invite new initiatives. It will contain a wide variety of public institutions and shopping facilities and offer opportunities for new experiences, all of which lay the groundwork for new jobs and initiatives. In this way, Nordhavnen will reinforce Copenhagen's position as a significant international city of knowledge. **A city of sustainable mobility** Nordhavnen will spearhead the adoption of sustainable transport solutions. The natural choice for people should be to walk, cycle or use public transport rather than travel by car.

være en imødekommende by, hvorfor dialogen med borgere og brugere bliver et centralt aspekt i udviklingen af bydelen. **En by ved vandet** Nordhavnen er Københavns nye adgang til vandet og alle skal have muligheden for at nyde vandet. Boliger og udadvendte aktiviteter skal knyttes direkte til vandet, ligesom vandet skal kunne opleves og bruges overalt i byen. Havnefronter, kajarealer og kyststrækninger skal derfor være offentligt tilgængelige. **En dynamisk by** Nordhavnen skal være en dynamisk bydel, med miljøer der inviterer til nye initiativer. Her skal være et rigt udvalg af institutioner, indkøbsmuligheder og oplevelsestilbud, som danner grundlag for nye arbejdspladser og initiativer. Nordhavnen medvirker derved til at styrke København som markant international vidensby. **En by med grøn trafik** I Nordhavnen sættes der på bæredygtige trafikale løsninger. Det naturlige valg skal være at benytte cyklen, den kollektive trafik eller at bevæge sig til fods, fremfor at tage bilen.

# INTERNATIONAL IDEAS COMPETITION 2008

## INTERNATIONAL IDÉKONKURRENCE 2008

### 180 ENTRIES FROM ALL PARTS OF THE WORLD

In 2008, an open international ideas competition was held with 180 entries submitted by entrants from all over the world. The jury selected three entries as equal winners, and the entrants who had submitted the winning entries were given two months to detail their schemes on the basis of the jury's assessment of them. This process took place in a close dialogue with CPH City & Port Development and the City of Copenhagen.

### WINNING ENTRY: NORDHOLMENE – URBAN DELTA

The final winning entry in the competition was the entry called 'Nordholmene – Urban delta'. This entry includes a masterplan for the development of the entire Nordhavnen area with a residential and commercial floor area of about 3.5 million square metres, which is equivalent to almost 40,000 residents and workplaces for about 40,000 people. The overall concept is a division of the area into a number of islets separated by canals and basins. Each of these islets is an independent local district, which is conducive of long-

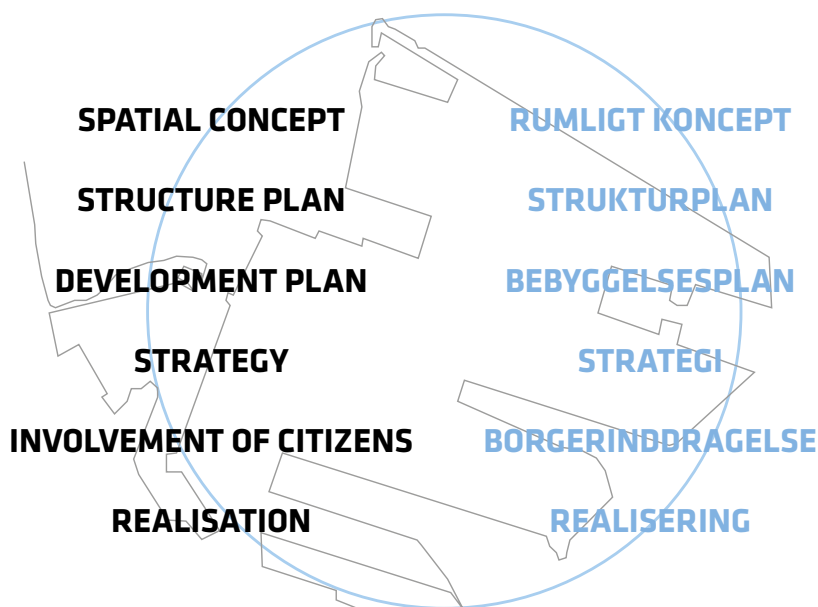
### 180 FORSLAG FRA HELE VERDEN

I 2008 blev afholdt en åben, international idékonkurrence med indlevering af 180 konkurrenceforslag fra hele verden. Konkurrencens dommerkomité udpegede tre forslag som ligestillede vindere, og forfatterne bag de tre vindende forslag fik efterfølgende to måneder til at kvalificere deres forslag med afsæt i dommerkomitéens vurdering af forslagene. Kvalificeringen forløb i tæt dialog med byudviklingselskabet By & Havn samt Københavns Kommune.

### VINDERPROJEKT: NORDHOLMENE – URBAN DELTA

Det endelige vinderprojekt i konkurrencen blev "Nordholmene – Urban delta". Projektet rummer en strukturplan for udbygningen af hele Nordhavnen med ca. 3,5 mio. etagemeter boliger og erhverv, hvilket svarer til ca. 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser. Projektets hovedgreb er en opdeling af området i en række holme, der adskilles fra hinanden via kanaler og bassiner. Holmene fungerer som selvstændige lokale kvarterer,

FIRST PRIZE **70° N ARKITEKTUR / DAHL & UHRE ARKITEKTER** [TROMSØ]







term development in stages. One of the jury's remarks on the winning entry was:

'The entry entitled "Nordholmene – Urban Delta" stands out because of its visionary, compelling and well prepared proposal for implementation of the vision for the development of Nordhavnen as the sustainable city of the future, featuring environmental responsibility, social diversity and added value.

'The area is used in such a way that buildings and green areas are combined in a very meaningful manner, and the extraordinary and very great potential of Nordhavnen is excellently utilised.

'The area is laid out as a relatively compact city district with building heights reflecting the Copenhagen skyline and the cultural harbour environments worth preserving: the low city with its characteristic spires. In a confident and creative way, this scheme provides a good basis for further architectural detailing that will make Nordhavnen one of the most ambitious urban development projects in the twenty-first century.'

hvilket understøtter en langsigtet udvikling i etaper. Dommerkomitéen skrev blandt andet om det vindende projekt:

"Forslaget Nordholmene – Urban Delta udmærker sig ved at levere et visionært, overbevisende og gennemarbejdet bud på implementering af visionen om udvikling af Nordhavnen som fremtidens bæredygtige by, herunder miljømæssig ansvarlighed, social diversitet og værdiskabelse.

Arealet er anvendt, så bebyggelse og grønne områder er kombineret på en særdeles meningsfuld måde, og Nordhavnen usædvanlige og store potentiale udnyttes på fineste vis.

Byen udformes som en relativt kompakt by med bygningshøjder, der tager afsæt i den kendte københavnske byprofil og de bevaringsværdige kulturmiljøer i havnen, den lave by med karakterfulde tårne. Forslaget danner på en sikker og kreativ åben måde basis for den arkitektoniske viderebearbejdning, der skal gøre Nordhavnen til et af de mest ambitiøse byudviklingsprojekter i det 21. århundrede."

FIRST PRIZE **POLYFORM** [KØBENHAVN]

FIRST PRIZE **COBE, SLETH, RAMBØLL** [KØBENHAVN]

#### **NORDHOLMENE** URBAN DELTA

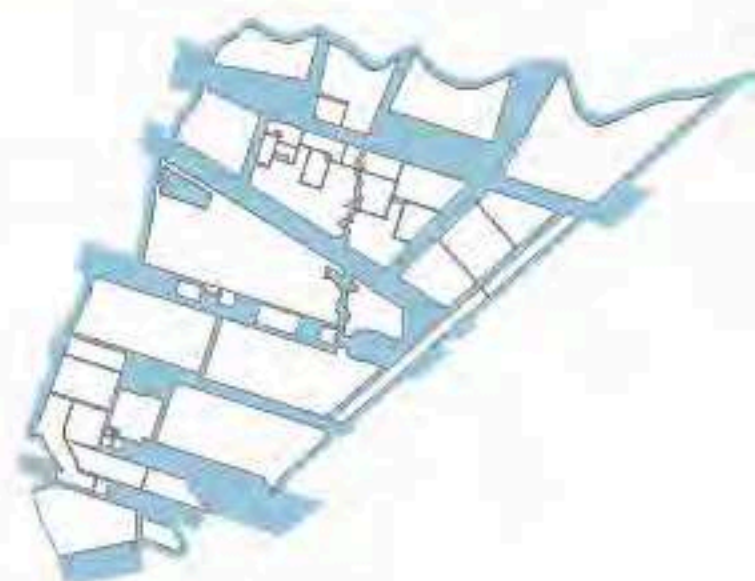


**FINAL  
WINNING ENTRY  
ENDELIGT  
VINDERPROJEKT**



# URBAN STRATEGY 2009

## UDVIKLINGSSTRATEGI 2009



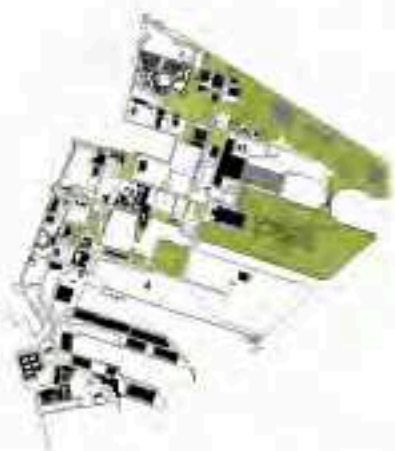
**ISLETS AND CANALS**  
HOLME OG KANALER



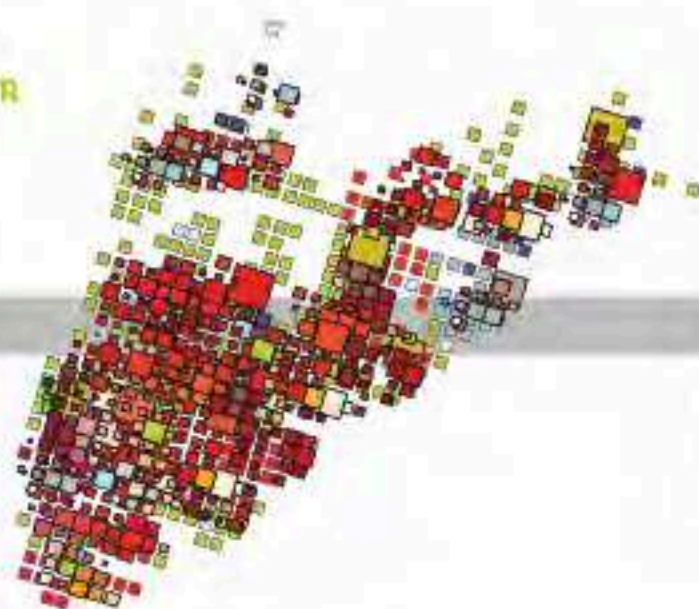
**CO2 FRIENDLY CITY**  
CO2 VENLIG BY



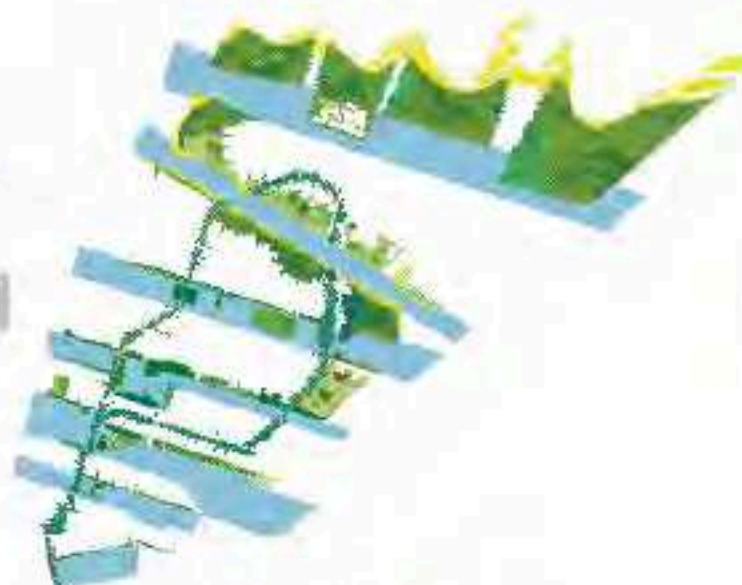
**FIVE-MINUTE CITY**  
FEM-MINUTTERS BY



**IDENTITY AND HISTORY**  
IDENTITET OG KULTURSPOR



**SMART GRID**  
INTELLIGENT GRID



**BLUE AND GREEN CITY**  
BLÅ OG GRØN BY

### THE COPENHAGEN WAY

The winning entry in the Ideas competition has been developed into a development strategy for the entire Nordhavnen area. This strategy is an operational tool that creates cohesion between the various challenges presented to the project and ensures that the project will be developed and implemented in a way that is consistent with the vision of the sustainable city of the future.

The development strategy is based on six themes dealing with aspects that are key to further development of Nordhavnen. The six themes match the six headlines set out in the vision for the sustainable city of the future. Together, they provide a robust yet flexible framework for future sustainable urban development.

### MØDEL KØBENHAVN

Vinderprojektet fra idékonkurrencen er viderebearbejdet til en udviklingsstrategi for hele Nordhavnen. Strategien er et operativt redskab, der skaber sammenhæng mellem projektets forskellige udfordringer og sikrer, at projektet udvikles og implementeres i overensstemmelse med visionen om fremtidens bæredygtige by.

Udviklingsstrategien er bygget op omkring seks temaer, der omhandler de centrale aspekter for den videre udvikling af Nordhavnen. De seks temaer matcher de seks overskrifter i den opstillede vision for fremtidens bæredygtige by og udgør tilsammen en robust og fleksibel ramme om fremtidens bæredygtige byudvikling.



## URBAN STRATEGY

To achieve the vision of a sustainable city of the future, a clear strategy for the development of Nordhavnen has been formulated: Nordhavnen should be an integral part of Copenhagen and based on Copenhagen's special identity, so it is vital that Nordhavnen is not developed as an isolated project. Instead, it must be ensured that its affinity and coherence with the rest of Copenhagen is very clear in the development of this new district.

The new city district will be based on a holistic approach so as to ensure that the whole will be greater than the sum of the individual elements.

## UDVIKLINGSSTRATEGI

For at nå visionen om fremtidens bæredygtige by skabes en klar strategi for udviklingen af Nordhavnen. Nordhavnen skal være en integreret del af København og bygger videre på Københavns særlige identitet. Det er derfor væsentligt at Nordhavnen ikke udvikles som et isoleret projekt, men at slægtskabet og sammenhængen med resten af København holdes klart for øje igennem udviklingen af den nye bydel.

Den nye bydel skal skabes ud fra en helhedsorienteret tænkning, hvor projektets forskellige dele tænkes sammen, så helheden bliver større og bedre end summen af de enkelte dele.





# LOCAL PLAN 2011

## LOKALPLAN 2011

### "ÅRHUSGADEKVARTERET I NORDHAVN"

#### MUNICIPAL PLAN SUPPLEMENT AND LOCAL PLAN

Urban development of the Inner Nordhavn district is part of the 2010 Municipal Strategy for Copenhagen entitled 'Green growth and quality of life'. This strategy states that Nordhavnen must be developed as an area composed of islets and canals and that it should be a green laboratory with a sustainable traffic structure and sustainable energy supply.

The City of Copenhagen has prepared a general planning basis for the development of the Inner Nordhavn district. The draft municipal plan supplement defines the general framework for the area. The local plan for the Inner Nordhavn district contains detailed stipulations concerning the first stage of the development of Nordhavnen into a vibrant, compact district with a residential and commercial floor area of 350,000 square metres. The municipal plan supplement and the local plan are supplemented by a development agreement for the Inner Nordhavn district and a special urban development agreement.

### "ÅRHUSGADEKVARTERET I NORDHAVN"

#### KOMMUNEPLANTILLÆG OG LOKALPLAN

Byudviklingen af Århusgadekvarteret indgår i Københavns Kommuneplanstrategi 2010 "Grøn vækst og livskvalitet", hvoraf det fremgår, at Nordhavnen skal udvikles til en by af holme og kanaler og et grønt laboratorium med en bæredygtig trafikstruktur og energiforsyning.







Københavns Kommune har udarbejdet et plangrundlag for udviklingen af Århusgadekvarteret. Forslaget til kommuneplantillæg fastlægger de overordnede rammer for området. Lokalplanen for "Århusgadekvarteret i Nordhavn" indeholder detaljerede bestemmelser for første etape i udbygningen af Nordhavnen – en kompakt og levende by med 350.000 etagemeter boliger og erhverv. Kommuneplantillægget og lokalplanen suppleres af en udbygningsaftale for Århusgadekvarteret og en særlig byudviklingsaftale.



SEE THE LOCAL PLAN AT  
[WWW.KK.LOKALPLAN.DK](http://WWW.KK.LOKALPLAN.DK)

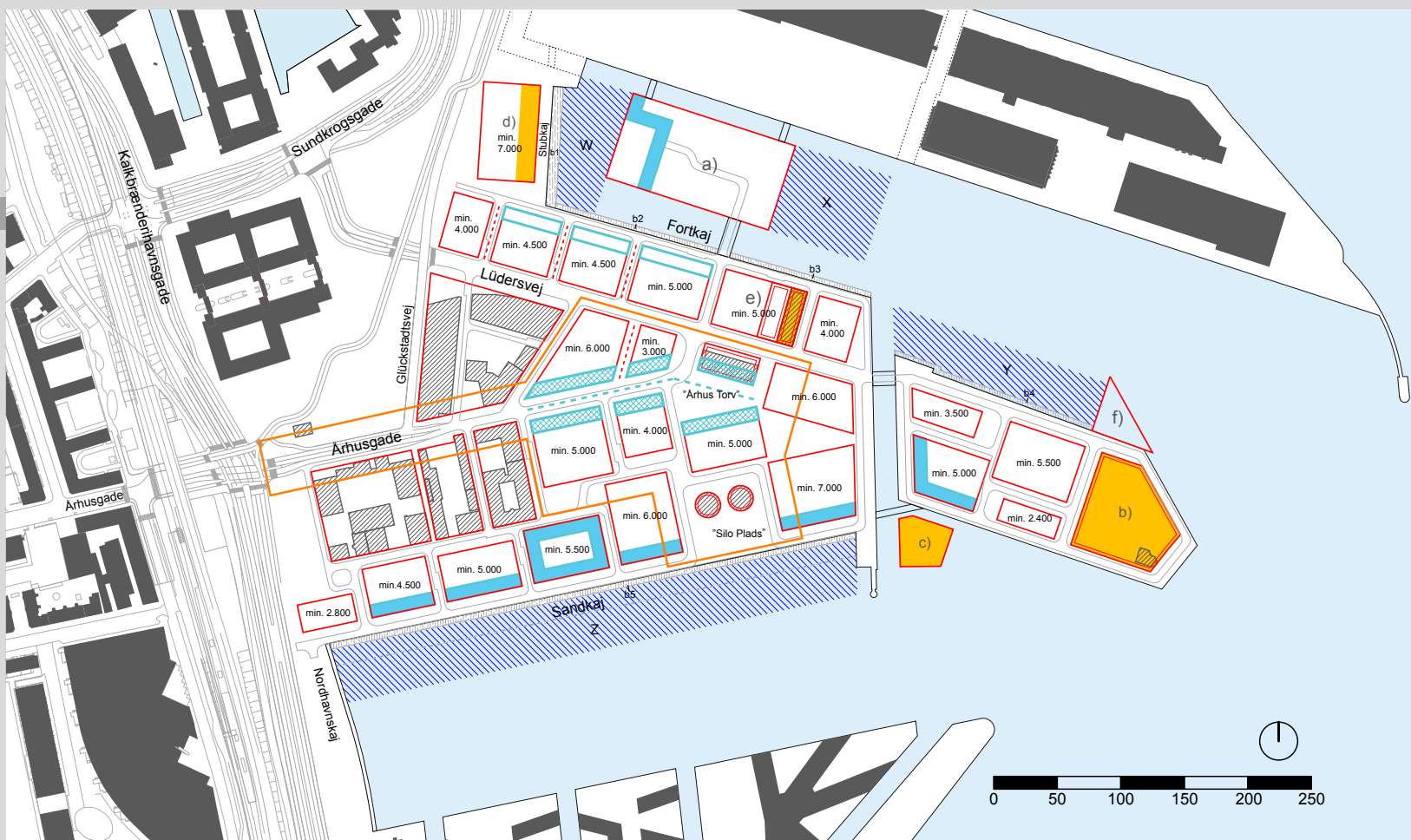
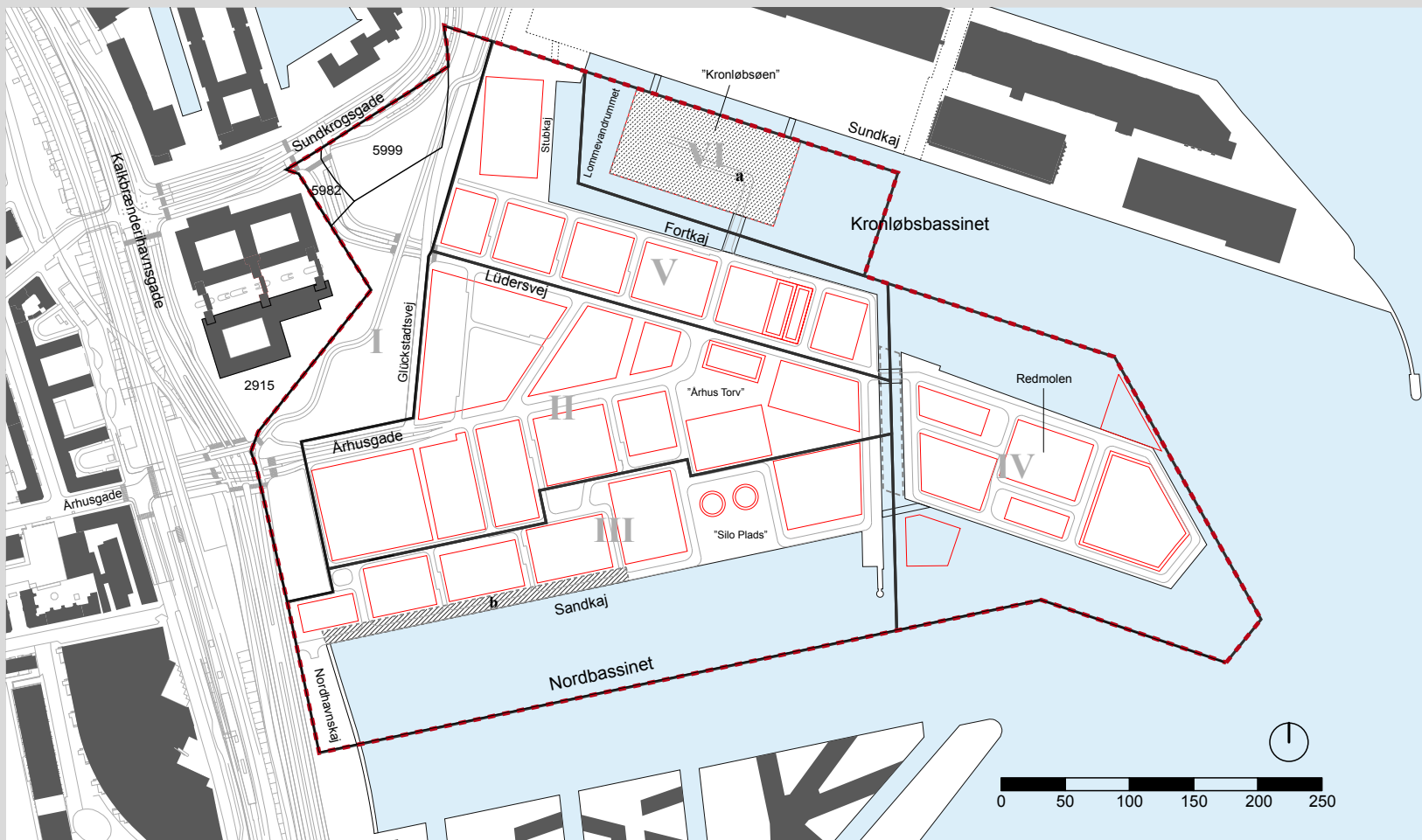
SE LOKALPLANEN PÅ  
[WWW.KK.LOKALPLAN.DK](http://WWW.KK.LOKALPLAN.DK)

#### LOCAL PLAN AREA AND SUB-AREAS

-  Building plots
-  Building plots with tall buildings
-  Local plan area
-  Sub-areas I-VI
-  Structures an reclaimed areas
-  Areas to be excavates for canal

#### BUILDING PLOTS, FUNCTIONS AND PRESERVATION

-  Building plots
-  Building plots with tall buildings
-  At least 75% of the building's floor area above ground floor level must be housing facilities
-  At least 75% of the building's floor area above ground floor level must be housing facilities in at least one of the three plots indicated.
-  At least 75% of the building's floor area must be housing in at least three of the plots indicated, so that there will be housing facilities on at least one side of the entire dotted line.
-  Possible connection between building plots
-  d) Building plots subject to special regulations
-  min. 5.000 Minimum floor area in the building plot in question.
-  Facilities open to the public in some parts of the building
-  Retail zone
-  Wharfs
-  Building to be preserved
-  Areas zoned for water activities





TRÆLASTHOLMEN

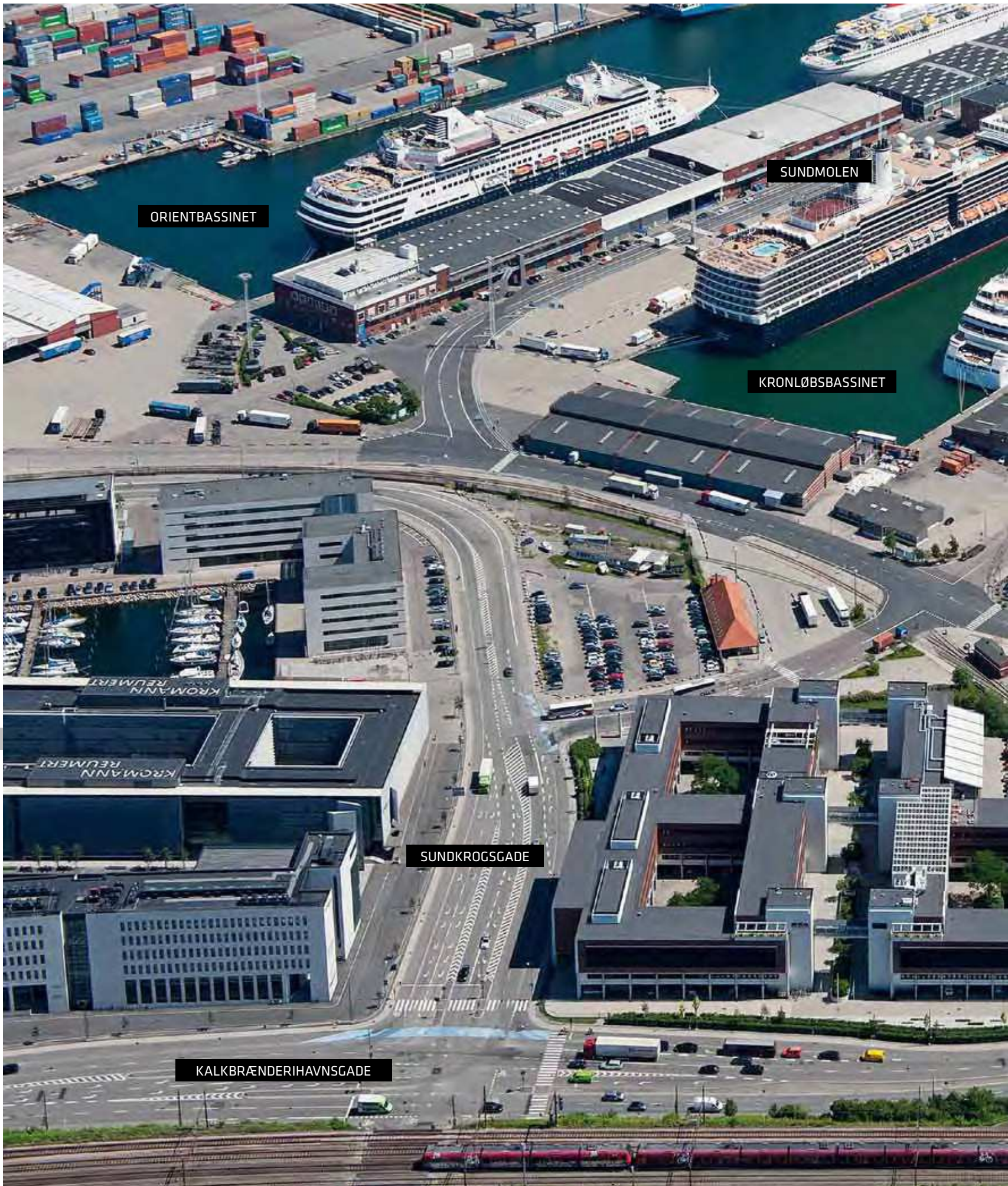
SUNDMOLEN

**INNER NORDHAVN**

ÅRHUSGADEKVARTERET

**INNER NORDHAVN**  
**ÅRHUSGADEKVARTERET**





ORIENTBASSINET

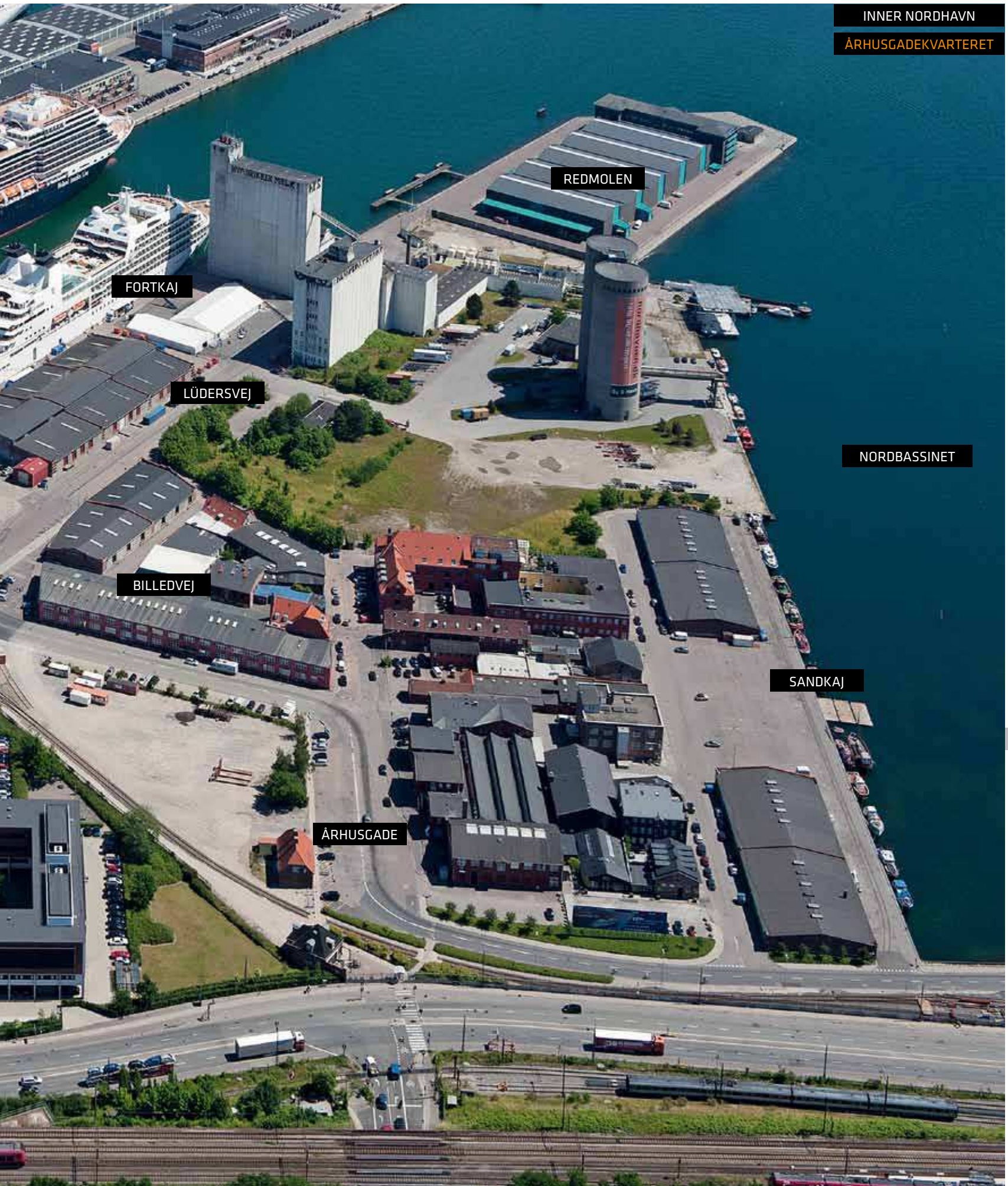
SUNDMOLEN

KRONLØSBASSINET

SUNDKROGSGADE

KALKBRÆNDERIHAVNSGADE





REDMOLEN

FORTKAJ

LÜDERSVEJ

BILLEDVEJ

ÅRHUSGADE

SANDKAJ

NORDBASSINET



## FRIHAVNSTERRAINET 1928



THE FREE PORT AND NORDHAVNEN 1928  
FRI- OG NORDHAVNEN 1928

## INNER NORDHAVN : A COLOURFUL HISTORY ÅRHUSGADEKVARTERET : EN FARVERIG HISTORIE

### HISTORY

The new urban district in Inner Nordhavn will literally be built on top of old Copenhagen, as Nordhavnen has been extended several times over the years using construction rubble and earth from excavations in Copenhagen. Historical maps show how the area has grown over the past 150 years through several land reclamation projects. The history of the harbour is indeed also the history of Copenhagen. The various extensions have not only made Copenhagen larger, but have also provided space for thriving businesses that have generated jobs for people in Copenhagen and ensured rapid growth of the city.

In the middle of the nineteenth century there were several small local ports along the coast north of Copenhagen. Actual harbour operations took place inside the area defined by Toldbommen ('the Customs Barrier'), and it was not until the last decades of that century that the port of Copenhagen grew towards the north and the areas that are now subject to urban development were established. The area now called Nordbassinet was established in the 1880s. The innermost part of Nordhavnen (Inner Nordhavn, Red-

### HISTORIEN

Den nye bydel i Århusgadekvarteret bygges bogstavelig talt oven på det gamle København. Nordhavnen er nemlig gennem tiden blevet udvidet utallige gange med jord fra udgravninger og byggeaffald fra København. På historiske kort kan man se, hvordan området gennem de sidste 150 år er vokset ud fra kysten gennem gentagne opfyldninger. Havnens historie er i høj grad også Københavns historie. Udvidelserne har ikke bare gjort København større, men har også skabt plads til driftige forretninger, der har skaffet mange københavnere job og givet byen vokseværk.

I midten af 1800-tallet var der en række små lokale havne langs kysten nord for København. Den reelle havnedrift fandt stadig sted indenfor Toldbodbommen. Det var først i de sidste årtier af 1800-tallet, at Københavns havn voksede mod nord og efterhånden etablerede de områder, som nu skal byudvikles. Allerede i 1880'erne blev det område, der i dag benævnes Nordbassinet, anlagt. Den indre del af Nordhavnen (Århusgadekvarteret, Redmolen og Sundmolen) er først blevet til i slut-





CONSTRUCTION WORK IN THE FREE PORT AND NORDHAVNEN 1897  
/ PLACEARBEJDER I FRIHAVN OG NORDHAVNEN 1897

1850



1900



1945



2000



2012 -



molen og Sundmolen) were not built until the late nineteenth century, when the land was reclaimed like other large areas in the port of Copenhagen in order to meet the space requirements of a thriving harbour industry and a growing shipping trade.

The current Nordbassin and the smaller Redhavn basin (now filled in) were established between 1885 and 1890. Between 1891 and 1894, the first stage of the Free Port was realised. This project was motivated by a German decision to build a canal between Kiel and the Elbe River. The Kiel Canal was to connect Hamburg to the Baltic Sea, making the city a serious rival of Copenhagen in terms of facilitating transit trade in the Baltic area. The reason for establishing the free port was thus to retain transit trade in the light of intensified competition because goods would not have to undergo customs clearance as long as they remained within the Free Port area. The port also offered modern buildings, state-of-the-art cranes, holsts, etc. The first Free Port area was established to the south of the current Inner Nordhavn area, but was extended considerably in the years around the First World War.

ningen af 1800-tallet, hvor det som andre store områder i Københavns havn blev inddæmmet og fyldt op for at imødekomme pladskrav fra en voksende havneindustri og tiltagende skibsfart.

Det nuværende Nordbassin og det lille havnebassin Redhavn (som i dag er opfyldt) blev anlagt mellem 1885 og 1890. I årene 1891-1894 blev første etape af Frihavnen anlagt. Etableringen af Frihavnen var motiveret af den tyske beslutning om at anlægge en kanal mellem Kiel og Elben. Kielerkanalen skulle forbinde Hamborg med Østersøen og dermed gøre Hamborg til en alvorlig konkurrent til København i at facilitere Østersøens transithandel. Ideen med Frihavnen var således, at særligt transithandlen ville kunne fastholdes i den skærpede konkurrence, fordi varerne ikke skulle fortoldes, så længe de blev på Frihavnens område. Samtidig var havnen udstyret med moderne bygninger, kraner m.m. Det tidligste frihavnsområde blev etableret syd for den nuværende Indre Nordhavn, men allerede i årene omkring 1. verdenskrig blev området udvidet markant.



Nordbassinet, Redmolen and Sundmolen were established in 1915-1918 and included in the Free Port area, with the exception of Redhavn, which was allowed to remain a small pocket in the otherwise customs-free area. Up to 1931, a number of small areas were reclaimed and gradually shaped the area we know today. Redhavnsbassinet was subsequently reclaimed and included in the Free Port. The rest of the Inner Nordhavn area was reclaimed between 1900 and 1930. With the new areas, the port could be modernised and the Free Port extended, just as it became possible to establish an industrial port and for larger vessels to call at the port.

Several well-known enterprises have been located in Nordhavnen over the years, one of them being the Nordisk Film company, which built laboratories on the street that was later named Billedvej ('Picture Road'). However, the Rifle Syndicate (later called the Danish Industry Syndicate) is the company that has left the greatest mark on the area, for example in the form of the pentagonal redbrick building located in the western end of Århusgade.

In the years after World War II, ships became more sophisticated, faster and bigger. As a result, more land was reclaimed and larger basins created, new and larger cranes and hoists were used, containers replaced general cargo and warehouses, and a new ferry basin was established.

From the 1970s, there was a decline in industrial harbour activities, and currently only about half of the area is used for harbour-related activities.

Nordbassinet, Redmolen og Sundmolen blev alle anlagt i årene 1915-1918 og blev inkluderet i Frihavnen med udtagelse af den lille Redhavn, der toldmæssigt fik lov at ligge som en lille lomme i det toldfrie område. Frem til 1931 blev der lavet en række småopfyldninger, som efterhånden formede det område, vi kender i dag. Dog er Redhavnsbassinet siden blevet opfyldt og inkluderet i Frihavnen. Den øvrige del af Indre Nordhavn er opfyldt i perioden 1900-1930. De nye arealer betød modernisering af havnen med udvidelsesmuligheder for Frihavnen, etablering af en industrihavn og mulighed for anløb af større skibe.

Nordhavnen har gennem tiden rummet flere markante virksomheder som eksempelvis Nordisk Film, der bl.a. etablerede laboratorier på det, som kom til at hedde Billedvej. Riffelsyndikatet (det senere Dansk Industri Syndikat) er dog den virksomhed, der har sat de mest markante spor i området, blandt andet med den fem-fløjede rødstensbygning, der ligger i den vestlige del af Århusgade.

I årene efter 2. Verdenskrig blev skibene mere moderne, hurtigere og større. Det betød nyt land og større bassiner, nye og større kraner, containere i stedet for stykgods og pakhuse og et nyt havnebassin beregnet til færgedrift.

1970'erne blev starten på nedgang i erhvervshavneaktiviteterne og i dag er kun ca. halvdelen af arealet benyttet til havne-relaterede funktioner.

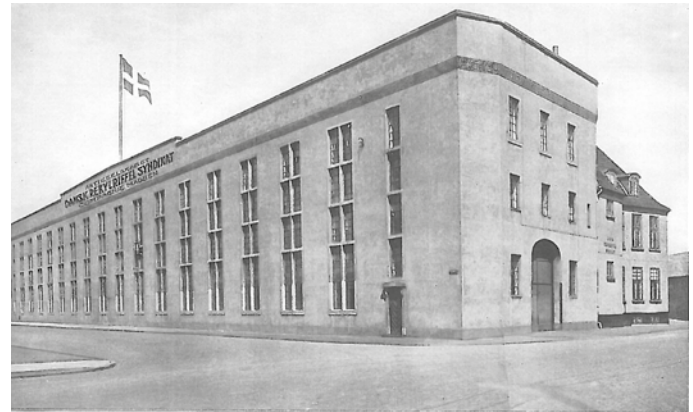




VIBRANT HARBOUR ACTIVITY – SUNDMOLEN 1971  
LIVLIG HAVNEAKTIVITET – SUNDMOLEN 1971



SUNDMOLEN AND REDMOLEN 1978  
SUNDMOLEN OG REDMOLEN 1978



DANSK RIFFELSYNDIKAT BEFORE THE SABOTAGE IN 1943  
DANSK RIFFELSYNDIKAT FØR SABOTAGEN I 1943

## INNER NORDHAVN : PLACES AND NAMES ÅRHUSGADEKVARTERET : STEDER OG NAVNE

### PLACES AND NAMES

A number of places in Inner Nordhavn have been named after people and enterprises associated with the port or activities that took place there. One example is Lüdersvej, which owes its name to harbourmaster F B W Lüders, who was the manager of the Port of Copenhagen from 1872 to 1895 and is often referred to as 'the father of the Free Port'. Billedvej ('Picture Road') owes its name to the Nordisk Film studios, while the name of the Redmolen pier reflects the fact that the port was once a supply port for the ships anchored at Reden outside the port, either waiting for a free mooring place or taking in supplies.

### STEDER OG NAVNE

En række stednavne i Århusgadekvarteret er i dag opkaldt efter personer og firmaer med tilknytning til havnen, eller efter aktiviteter der har foregået her. Lüdersvej er for eksempel opkaldt efter havnekaptajn F. B. W. Lüders, der var chef for Københavns Havn i perioden 1872-1895 og ofte betegnes som "Frihavnens fader." Billedvej har sit navn efter Nordisk Films studier, mens

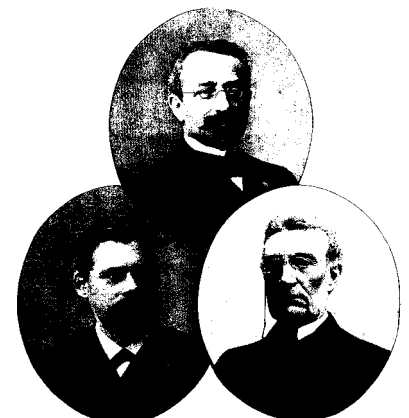
Redmolens navn skyldes at havnen fungerede som forsyningshavn for de skibe, som lå på Reden – altså de skibe som ikke lagde til kaj, men lå opankret udenfor havnen, enten fordi de ventede på en ledig kajplads, eller fordi de provianterede.

"THE FREE PORT FATHERS"  
"FRIHAVNENS FÆDRE"

STATE COUNCILLOR GLÜCKSTADT  
ETATSRAAD GLÜCKSTADT

HARBOUR BUILDING MASTER MØLLER  
HAVNEBYGMESTER MØLLER

HARBOURMASTER LÜDERS  
HAVNEKAPTJN LÜDERS







INNER NORDHAVN AND SURROUNDINGS 2012  
 ÅRHUSGADEKVARTERET OG OMGIVELSER 2012

## INNER NORDHAVN TODAY ÅRHUSGADEKVARTERET I DAG

### INNER NORDHAVN AND ITS SURROUNDINGS

Located in the southern end of Nordhavnen, Inner Nordhavn is a continuation of the Østerbro district, from which it is separated by Kalkbrænderihavnsvej and a railway embankment used by regional and local trains. Nordhavnen Station, which serves the district, is located on this embankment.

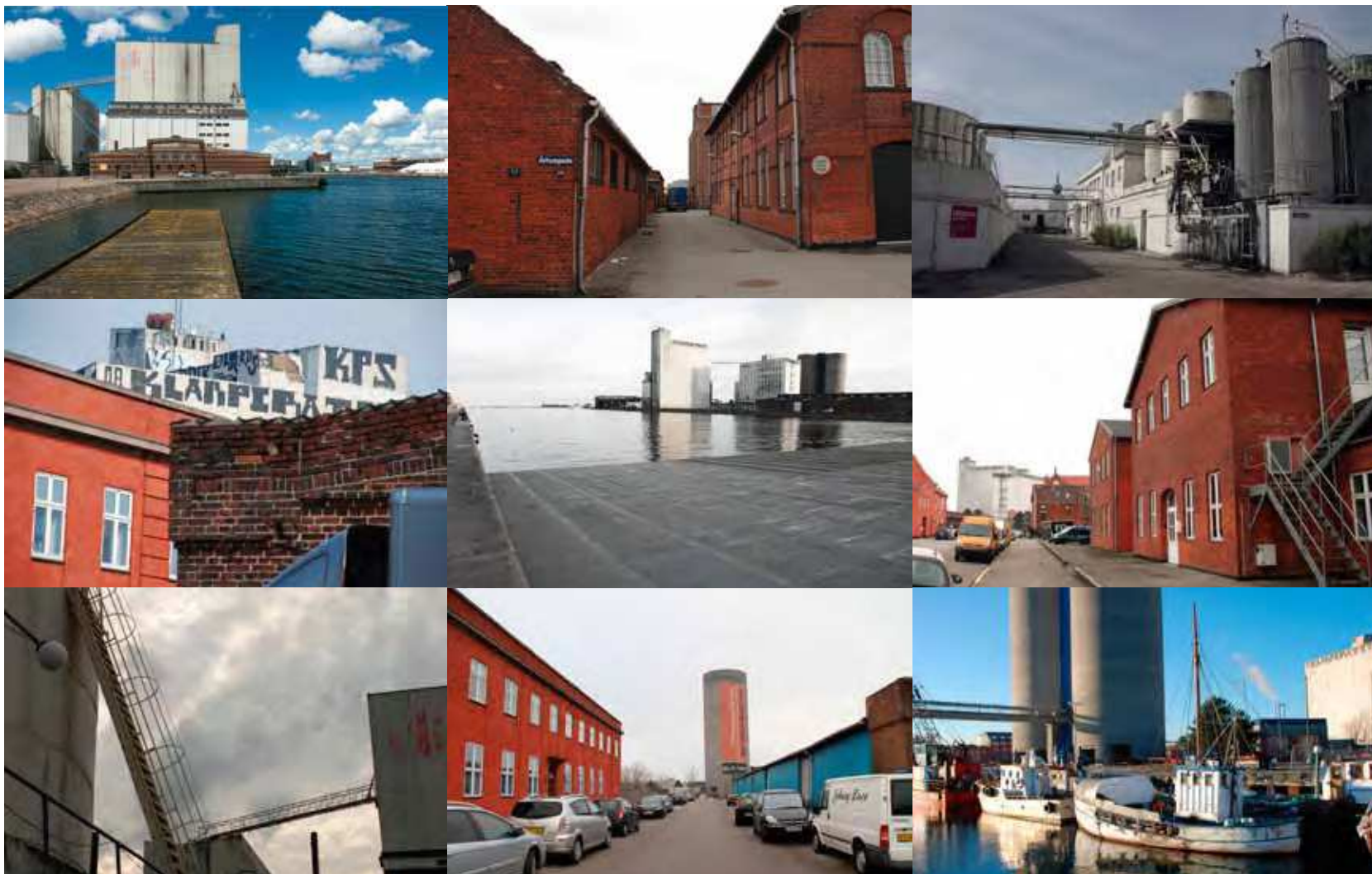
In addition to the Østerbro district, Inner Nordhavn is close to other harbour areas that have developed over time to include new port facilities, new buildings and other urban facilities. To the north-west are the two harbour areas Kalkbrænderihavnen and Svanemøllehavnen, which are now occupied by service trades and used as marinas. To the north of the district is the container terminal and mixed-use areas, and to the east the district is delimited by the port entrance leading to central Copenhagen. South of the district is the Søndre Frihavn district ('the Southern Free Port'), which is currently a mix of residential and service facilities and still being developed. Amerika Plads is almost fully developed and a new UN building is being built on Marmormøllen on the southern side of Nordbassinet, scheduled to open in 2012.

### ÅRHUSGADEKVARTERET OG DETS OMGIVELSER

Århusgadekvarteret ligger i den sydlige del af Nordhavnen i forlængelse af bydelen Østerbro. Kvarteret er adskilt fra Østerbro af Kalkbrænderihavnsvej samt af jernbaneterrænet, hvor regionaltoget og S-togslinier er ført på en dæmning. På dæmningen ligger Nordhavnen Station i umiddelbar tilknytning til kvarteret.

Århusgadekvarterets nære omgivelser er udover Østerbro andre tidligere havnearealer, som over tid er udviklet med nye havneanlæg, nye bebyggelser og anden byudvikling. Nordvest for kvarteret ligger Kalkbrænderihavnen og Svanemøllehavnen, som i dag er omkranset af serviceerhverv og indrettet med marinaer. Nord for kvarteret ligger containerhavnen og arealer med blandet anvendelse. Mod øst er kvarteret afgrænset af havneindløbet mod det centrale København. Syd for kvarteret ligger Søndre Frihavn, som i dag rummer en blanding af bolig- og serviceerhverv, og som stadig er under udbygning. Amerika Plads er næsten udbygget og på sydsiden af Nordbassinet på Marmormøllen indvies den nye FN-bygning i 2012.





INNER NORDHAVN 2012  
 ÅRHUSGADEKVARTERET 2012

### AN URBAN DISTRICT FULL OF CHARACTER

Inner Nordhavn is a special urban environment with a special cultural heritage that includes buildings worth preserving and a visible narrative of the area's history. The oldest buildings date from the early twentieth century. It is a creative environment with many artists and small, very different trades. It features a characteristic low-rise, building structure with solitary monolithic buildings as well as a characteristic urban space structure with narrow alleys and irregular squares. Inner Nordhavn is still part of the Free Port of Copenhagen, a fact to which a number of fences and customs guard buildings testify. Other characteristic elements in the area are railway tracks, engine sheds, cranes and moorage berths used in connection with harbour operations.

The current road infrastructure in the district is relatively simple, with large broad roads and small alleys. Access to the district is currently from Sundkrogs-gade, from which Lüdersvej runs through the district as a main street with side streets running towards Nordbassinet and Kronløbsbassinet.

### EN BYDEL MED MED KARAKTER

Århusgadekvarteret repræsenterer et særligt bymæssigt og kulturhistorisk miljø med bevaringsværdige bygninger og en synlig fortælling om stedets historie. De ældste bygninger er opført i starten af 1900-tallet. Der er et kreativt miljø i området med kunstnere og små og vidt forskellige erhverv. Kvarteret har en særegen bebyggelsesstruktur med en lav tæt bebyggelse og enkeltstående monolitiske bygninger og har derudover en karakteristisk byrumsstruktur af smalle gyder og irregulære pladسدannelser. Århusgadekvarteret er fortsat en del af Københavns Frihavn, hvilket kommer til udtryk i indhegninger og toldvægtsbygninger. Området er derudover præget af transportanlæg i form af togremiser og skinner samt kraner og kajpladser til brug for havnevirksomheden.

Det nuværende vejnet i kvarteret er enkelt med store brede veje og mindre gyder. Adgangen til kvarteret sker i dag via Sundkrogs-gade. Herfra udgår Lüdersvej som kvarterets gennemgående gade med sidegader mod henholdsvis Nordbassinet og Kronløbsbassinet.

**A sustainable district**  
En bæredygtig bydel



**A waterfront district**  
En bydel ved vandet



**A compact district**  
En kompakt bydel



**An active district**  
En aktiv bydel

**A district with contrasts**  
En bydel med kontraster




**INNER NORDHAVN  
FROM PLAN TO PROJECT**

**ÅRHUSGADEKVARTERET  
FRA PLAN TIL PROJEKT**



# INNER NORDHAVN ÅRHUSGADEKVARTERET





”

**A WATERFRONT DISTRICT  
FULL OF CONTRASTS**

**EN BYDEL VED VANDET,  
FYLDT MED KONTRASTER**

”

**A DISTRICT, THAT MAKES IT EASY  
TO HAVE A GREEN CONSCIENCE**

**EN BYDEL, HVOR DET ER LET  
AT HAVE GRØN SAMVITTIGHED**



# MASTERPLAN BEBYGGELSESPLAN



Sundmolen

Pocket water space

Kronløb Island

Sundkrogsgade

Subkaj

Fortkaj

Super bike lane

Lüdersvej

Nordhavn Square

Århusgade

Århus Square

Pocket park

Silo Square

Nordhavn Station

Kalkbrønderhavngade

Sandkaj

Harbour

Harbour bus

Nordbassinnet

Nordhavnskaj





Houseboats

Guest harbour

Redmole Canal

Pocket park

Redmolen

bath

UN-City

## MASTERPLAN AND GUIDELINES

Together with the local plan, the masterplan for Inner Nordhavn sets out the overall framework for future development of the area. The masterplan defines the future spatial structure of the district, including the traffic structure, the treatment of water spaces and the location of building plots, squares and green areas. The masterplan is supplemented by a number of guidelines governing the actual realisation of the project and covering key physical focal points in the district and a number of general project themes to be used in further design and planning. **The guidelines are outlined below.**

The masterplan and the guidelines are based on five main objectives for the future city district.

### A compact district

Inner Nordhavn will be a densely built, compact district. The density will provide a good setting for varied, vibrant urban life with a multitude of facilities and short distances. The density is supplemented with green spaces and open water, which will allow the dense district to breathe.

### A sustainable district

The density will be conducive to creating a sustainable city district. Resource and energy consumption can be reduced, and short distances between facilities ensure that most people with either walk or cycle when they move around in the local area. Furthermore, new principles governing energy supply will optimise sustainability in the district.

### A waterfront district

The masterplan utilises the unique opportunities offered by the waterfront location: new canals, new islets, new bridges and new promenades bring in water as an all-pervasive element of everyday life in the district. It also includes facilities that can attract people from the rest of Copenhagen.

### An active district

Different types of urban spaces and green areas provide room for social interaction, lingering, movement and play. The water in the district also makes it possible to engage in various water-related activities such as bathing, fishing, kayaking and sailing.

### A district with contrasts

Inner Nordhavn will be full of contrasts: between land and water, past and present port history, dense and open, high and low, red brick and light-coloured surfaces, crowded squares and quiet places. It is very much contrasts like these that will help give the district its own unique character and special qualities.

## BEBYGGELSESPAN OG RETNINGSLINJER

Bebyggelsesplanen for Århusgadekvarteret udstikker sammen med lokalplanen de overordnede rammer for den fremtidige udvikling. Bebyggelsesplanen definerer den fremtidige rumlige struktur i kvarteret: placering af byggefelter, placering af byrum og grønne arealer, udlæg af trafikstruktur, bearbejdning af vandrum osv. Bebyggelsesplanen suppleres af en række retningslinjer til styring af den konkrete realisering. Retningslinjerne omfatter dels centrale fysiske fokuspunkter i bydelen, dels en række generelle projektemaer for den videre projektering. **Retningslinjerne gennemgås på de følgende sider.**

Bebyggelsesplan og retningslinjer tager udgangspunkt i fem hovedmålsætninger for den fremtidige bydel.

### En kompakt bydel

Århusgadekvarteret bliver en tæt og kompakt bydel. Tætheden giver mulighed for et varieret og oplevelsesrigt byliv med mange funktioner og korte afstande. Det tætte suppleres af de grønne byrum og af det åbne vand, så den tætte bydel kan ånde.

### En bæredygtig bydel

Tætheden giver gode betingelser for skabelsen af en bæredygtig bydel. Ressourceforbruget og energiforbruget mindskes. Korte afstande mellem funktionerne sikrer, at flertallet af rejser i lokalområdet sker til fods eller på cykel. Nye principper for energiforsyning understøtter derudover bydelens bæredygtighed.

### En bydel ved vandet

Bebyggelsesplanen udnytter de unikke muligheder i placeringen ved vandet. Nye kanaler, nye øer, nye broer og nye promenader er med til at bringe vandet ind som dagligt element i bydelens hverdagsliv. Samtidig udlægges faciliteter, der kan tiltrække brugere fra resten af København.

### En aktiv bydel

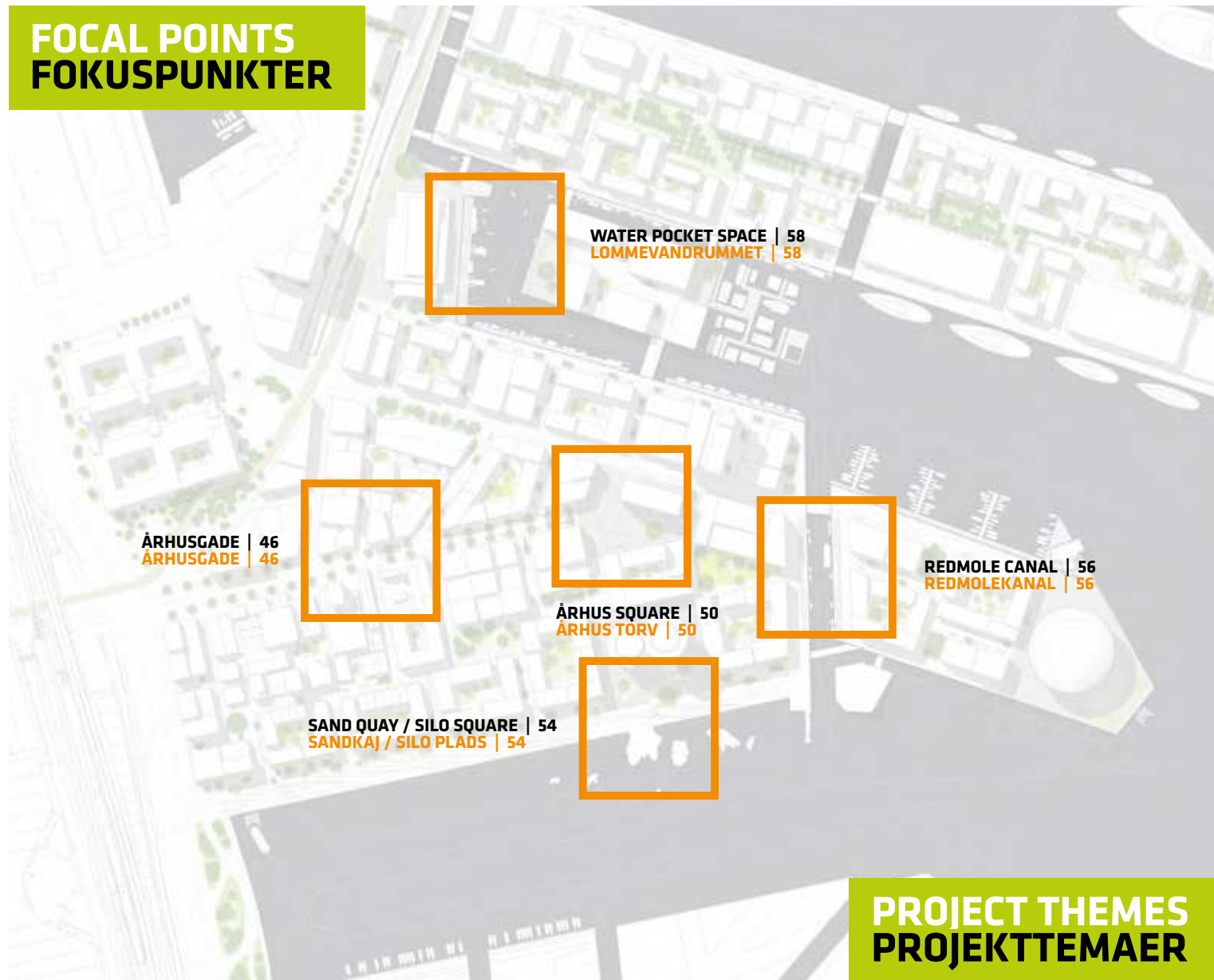
Forskellige typer af byrum og grønne arealer giver plads til samvær, ophold, bevægelse og leg. Derudover giver vandfladerne i kvarteret mulighed for særlige aktiviteter som fx badning, lystfiskeri, kajakroning og sejlads.

### En bydel med kontraster

Århusgadekvarteret bliver fyldt med kontraster – mellem by og vand, havnehistorie og nutid, tæt og åbent, højt og lavt, røde sten og lyse flader, mange mennesker og stille rum. Det er i høj grad kontraster som disse, der skal give bydelen sin helt egen karakter og særlige kvalitet.



# FOCAL POINTS FOKUSPUNKTER



**WATER POCKET SPACE | 58**  
**LOMMEVANDRUMMET | 58**

**ÅRHUSGADE | 46**  
**ÅRHUSGADE | 46**

**REDMOLE CANAL | 56**  
**REDMOLEKANAL | 56**

**ÅRHUS SQUARE | 50**  
**ÅRHUS TORV | 50**

**SAND QUAY / SILO SQUARE | 54**  
**SANDKAJ / SILO PLADS | 54**

## PROJECT THEMES PROJEKTTEMAER

- |  |  |
|--|--|
| 36   <b>SPECIAL IDENTITY</b>   KVARTERETS EGENART            | 65   <b>ADD-ONS</b>   ADD-ONS                            |
| 38   <b>PLOT RATIO 180</b>   BEBYGGELSESPROCENT 180          | 66   <b>BUILDINGS ON WATER</b>   BYGNINGER PÅ VANDET     |
| 39   <b>MANAGEABLE SCALE</b>   OVERSKUELIG SKALA             | 66   <b>OLD PORT BUILDINGS</b>   HAVNENS GAMLE BYGNINGER |
| 39   <b>MIXED USE</b>   BLANDEDE FUNKTIONER                  | 67   <b>THE SILOS</b>   SILOERNE                         |
| 40   <b>STAGGERED BUILDING PLOTS</b>   FORSKUDTE BYGGEFELTER | 68   <b>VARIED FACADES</b>   VARIEREDE FACADER           |
| 40   <b>ACTIVE GROUND FLOORS</b>   AKTIVE STUEETAGER         | 69   <b>GREEN DISTRICT</b>   GRØN BYDEL                  |
| 41   <b>FLEXIBLE ZONES</b>   FLEXZONER                       | 69   <b>ROBUST PLANTS</b>   ROBUST BEPLANTNING           |
| 41   <b>EDGE ZONES</b>   KANTZONER                           | 70   <b>GREEN FACADES</b>   GRØNNE FACADER               |
| 42   <b>ALLEYS</b>   STRÆDER                                 | 71   <b>GREEN PLANT BEDS</b>   GRØNNE BEDE               |
| 44   <b>ISLET STREETS</b>   HOLMEGADER                       | 71   <b>GREEN ROOFS</b>   GRØNNE TAGE                    |
| 48   <b>ACTIVE URBAN SPACES</b>   AKTIVE BYRUM               | 72   <b>TRAFFIC STRUCTURE</b>   TRAFIKSTRUKTUR           |
| 52   <b>PROMENADES</b>   PROMENADER                          | 73   <b>FIVE-MINUTES DISTRICT</b>   FEM-MINUTTERS BY     |
| 52   <b>CANALS AND BRIDGES</b>   KANALER OG BROER            | 74   <b>BICYCLE DISTRICT</b>   CYKELBYDEL                |
| 53   <b>NEW ISLANDS</b>   NYE ØER                            | 75   <b>PARKING</b>   PARKERING                          |
| 60   <b>POCKET PARKS</b>   LOMMEPARKER                       | 76   <b>METRO CONNECTION</b>   METROFORBINDELSE          |
| 64   <b>NEW LOW-RISE BUILDINGS</b>   NY LAV BEBYGGELSE       | 78   <b>SUSTAINABLE DISTRICT</b>   BÆREDYGTIG BYDEL      |
| 65   <b>NEW LARGE BUILDINGS</b>   NYE STØRRE BYGNINGER       | 80   <b>BUILDING UP A DISTRICT</b>   EN BYDEL BYGGES OP  |

# SPECIAL IDENTITY KVARTERETS EGENART

## SPECIAL IDENTITY OF THE DISTRICT

The point of departure of the masterplan is the special harbour-related history of Inner Nordhavn and its unique location by the water. Inner Nordhavn is currently characterised by its interwoven urban fabric consisting of new and old elements and by the large silos that are monuments of cultural heritage testifying to the history of the port. Another distinctive feature is the peninsular shape of the district that offers unique opportunities to use the water as an added value in future development. The special identity of Inner Nordhavn is highlighted and reinforced in all aspects of development in the district.

## DISTRICT PROFILE

The skyline of Inner Nordhavn will be an important aspect of the district's identity. It can be regarded as a particular variant of the skyline of historical Copenhagen, which is characterised by uniform building heights – four to six storeys – locally interrupted by towers, spires and domes. Nordhavnen is currently characterised by varied low-rise buildings that are locally broken up by large industrial monoliths in the form of large horizontal warehouses and silos that are up to 60 metres tall. These clashes between high and low make up the special, strong identity of Nordhavnen that is further developed in the masterplan.

## KVARTERETS EGENART

Bebyggelsesplanen tager udgangspunkt i Århusgadekvarterets særlige havnehistorie og unikke beliggenhed ved vandet. Århusgadekvarteret er i dag karakteriseret ved mødet mellem den sammenflettede bygningsstruktur af nyt og gammelt og ved de store siloer, der som kulturhistoriske monumenter fortæller om havnens historie. Kvarteret er samtidig karakteriseret ved sin halvølignende struktur, der giver en unik mulighed for at udnytte vandet som en værdiskabende faktor i den nye udvikling. Århusgadekvarterets egenart understreges og forstærkes i alle aspekter af udviklingen.

## KVARTERETS PROFIL

Nordhavnens fysiske profil bliver en vigtig del af kvarterets egenart. Nordhavnens byprofil kan betragtes som en særegen variant af byprofilen for det historiske København, som er kendetegnet ved en ensartet bygningshøjde i 4-6 etager, som stedvist brydes af tårne, spir og kupler. Nordhavnen er i dag præget af en varieret lav bebyggelse, der sine steder brydes af store industrielle monolitter som store horisontale pakhuse og op til 60 meter høje siloer. Disse sammenstød mellem lavt og højt er en helt særlig og stærk identitet ved Nordhavnen, som bliver videreudviklet i bebyggelsesplanen.



NORDHAVNEN'S CURRENT SKYLINE: LOW-RISE STRUCTURES AND LARGE VOLUMES  
NORDHAVNENS BYPROFIL I DAG – LAVE STRUKTURER OG STORE VOLUMENER



COPENHAGEN SKYLINE: HIGH-DENSITY AND SLIM TOWERS  
KØBENHAVNS BYPROFIL – TÆT BY OG SLANKE TÅRNE



## INNER NORDHAVN ÅRHUSGADEKVARTERET



NORDHAVNEN'S FUTURE SKYLINE: HIGH-DENSITY WITH VARIATION AND LARGE VOLUMES  
NORDHAVNENS FREMTIDIGE BYPROFIL - TÆT VARIERET BY OG STORE VOLUMENER







**PLOT RATIO 1.8**  
**BEBYGGELSESPROCENT 180**







TIETGEN KOLLEGIET

8-TALLET



AMERIKA QUAY  
AMERIKA KAJ

VÄSTRA HAMNEN, MALMØ  
VÄSTRA HAMNEN, MALMØ

ØRESTAD SOUTH  
ØRESTAD SYD

INNER NORDHAVN  
ÅRHUSGADEKVARTERET

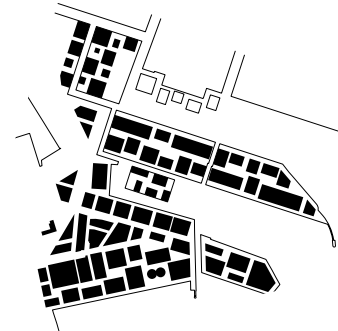
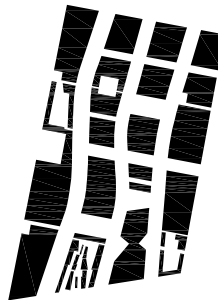
## MANAGEABLE SCALE OVERSKUELIG SKALA

### SMALL BUILDING PLOTS

Inner Nordhavn will be a high-density, green district with a plot ratio of 1.8: a plot ratio similar to that of the most densely built districts in Copenhagen and one which makes it possible to achieve intense and varied urban life. Moreover, the scale of the district will be manageable due to the use of many small building plots with several relatively small building complexes that will generate intimacy and proximity and form a contrast to the scale of the large open water surfaces.

### SMÅ BYGGEFELTER

Århusgadekvarteret bliver en tæt men grøn bydel med en bebyggelsesprocent på 180. Det svarer til de tætteste bebyggede bykvarterer i København og giver mulighed for et intenst og varieret byliv. Bydelen får samtidig en overskuelig skala gennem udlæg af små byggefelter med mange mindre bebyggelser, som skaber intimitet og nærhed i kontrast til skalaen i de store åbne vandflader.



## MIXED USE BLANDEDE FUNKTIONER

# 40%

MINIMUM 40% COMMERCIAL FACILITIES  
- OFFICES, SERVICE TRADES, SHOPS, SCHOOLS, INSTITUTIONS  
MINIMUM 40% ERHVERV  
- KONTORER, SERVICE, HANDEL, SKOLER, INSTITUTIONER

# 40%

MINIMUM 40% HOUSING - DIFFERENT TYPES AND SIZES  
MINIMUM 40% BOLIGER - FORSKELLIGE TYPER OG STØRRELSER

# 20%

20% FLEXIBILITY IN THE DEVELOPMENT  
20% FLEKSIBILITET I UDVIKLINGEN

### MIXED USE

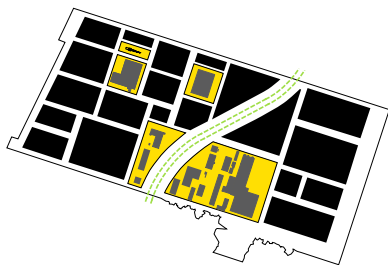
The masterplan features a mix of facilities that will create a vibrant, varied urban district. The overall goal is 40% residential facilities, 40% commercial facilities and 20% flexibility. Some areas (for example along Sundkrogs-gade) and some building structures (eg the large warehouses) are particularly well suited for commercial facilities. Other areas, such as the quay areas facing south, work well as residential sections. Retail facilities and public institutions will basically be located along main traffic arteries and around squares.

### BLANDEDE FUNKTIONER

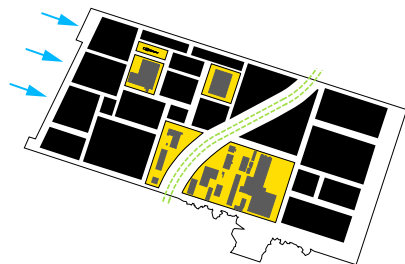
Bebyggelsesplanen indeholder en blanding af funktioner, så der skabes en levende og varieret bydel. Det overordnede mål er 40% bolig, 40% erhverv og 20% fleksibilitet. Nogle arealer (fx langs Sundkrogs-gade) og nogle bygningsstrukturer (fx de store pakhuse) er særligt velegnede til erhverv. Andre arealer (fx sydvendte solfyldte kajkanter) er særligt egnede til beboelse. Detailhandel og offentlige institutioner lokaliseres som udgangspunkt ved de centrale trafikstrøg og byrum.



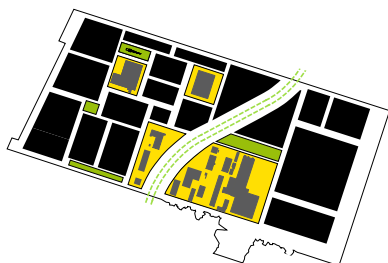
## STAGGERED BUILDING PLOTS FORSKUDTE BYGGEFELTER



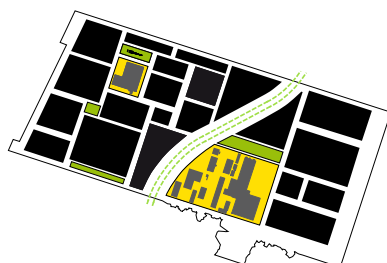
BASIS GRID SET UP  
BASIS-GRID UDLÆGGES



ADJUSTMENT OF GRID  
TO AVOID WIND TUNNELS  
GRID'ET JUSTERES FOR  
AT UNDGÅ VINDTUNNELLER



STAGGERED GRID DESIGN  
CREATES PUBLIC SPACES  
FORSKYDNINGER I GRID'ET  
SKABER OFFENTLIGE RUM



BUILDING PLOTS MAY CHANGE  
SHAPE, FUNCTION AND SIZE  
BYGGEFELTERNE KAN ÆNDRE  
FORM OG FUNKTION

### STAGGERED BUILDING PLOTS

The building plot structure is made up of several small building plots laid out on the basis of the orthogonal structure of the port, governed by the smart grid principle: building plots and buildings are shifted in relation to each other to create staggered flows and well-defined urban spaces in the urban structure. The grid creates spatialities with good climate conditions, variation and differences in scale. This diversity is conducive to the creation of urban spaces able to generate all aspects of vibrant urban life. The variation in the building stock ensures flexibility and makes it possible to accommodate many different functions and facilities.

### FORSKUDTE BYGGEFELTER

Byggefeltstrukturen består af mindre byggefelter, der udlægges efter havnens ortogonale struktur og princippet om det intelligente grid. Byggefelter og bygninger forskydes indbyrdes, så der skabes forskudte forløb og velafgrænsede byrum i bystrukturen. Det intelligente grid skaber rumligheder med gode klimatiske forhold, variation og skalamæssige forskelle. Denne forskellighed danner grobund for skabelsen af byrum, der understøtter alle aspekter af et levende byliv. Variationen i bygningsmassen skaber fleksibilitet og mulighed for at op-tage mange forskellige funktioner.

## ACTIVE GROUND FLOORS AKTIVE STUEETAGER

### ACTIVE GROUND FLOORS

Active, interesting street facades help create a vibrant urban district. All ground floors must have a height of at least four metres above ground level as well as a high degree of detailing. They must also be primarily vertical in their design, and ground floors must be flexible so that they can be used as housing, retail facilities and commercial facilities.

### AKTIVE STUEETAGER

Aktive og oplevelsesrige gadefacader er med til at skabe en levende bydel. Alle stueetager skal have en højde på mindst fire meter over terræn og skal samtidig have en høj detaljeringsgrad og overvejende vertikal karakter. Høje stueetager sikrer fleksibilitet, så etagerne kan bruges både til bolig, erhverv og kommercielle aktiviteter.



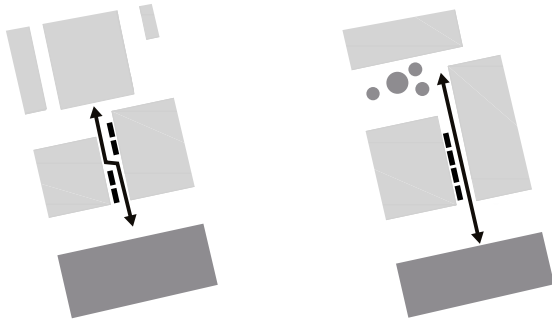
## FLEXIBLE ZONES FLEXZONER

### FLEXIBLE ZONES

Flexible zones are marked areas in the streetscape that can be used for lounging, outdoor cafés and restaurants, planting or car and bicycle parking. The zones may be located alternately on the two sides of the streets, thus causing a natural slow-down of traffic, or they may be laid out linearly to allow attractive views of water or green urban spaces.

### FLEXZONER

Flexzoner er markerede områder i gaderummet, som kan bruges til eksempelvis ophold, udeservering, beplantning, cykel- og bilparkering. Flexzonerne kan ligge skiftevis i de to sider af gaden og dermed naturligt sænke tempoet i trafikken, eller de kan udlægges lineært og dermed muliggøre attraktive udsyn mod vand eller grønne byrum.



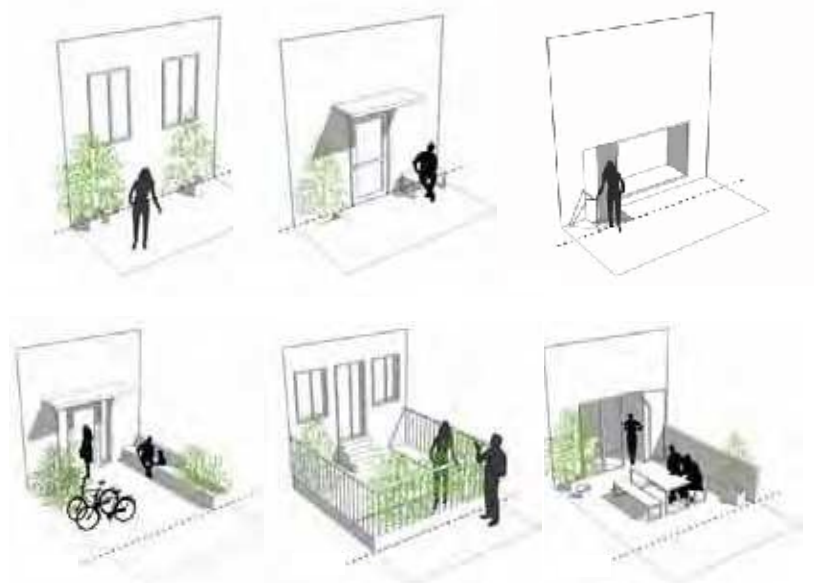
## EDGE ZONES KANTZONER

### EDGE ZONES

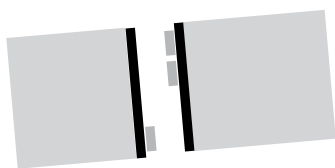
Edge zones facilitate the transition between street spaces and urban spaces to buildings. They may vary in width, from very narrow zones to zones in the nature of front gardens. The edge zones allow retailers and residents to occupy the streetscape, and this helps create variation and introduces personal elements into streets and alleyways.

### FLEXZONER

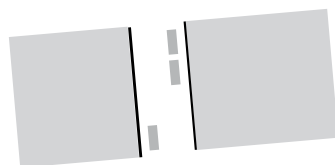
Kantzonerne formidler overgangen fra gaderum og byrum til bygning. Det er en zone der kan variere i bredden fra helt smal til egentlig forhavekarakter. Kantzonen giver butikker og beboere mulighed for at indtage gaderummet og vil være med til at skabe variation og personlige udtryk i de forskellige gader og stræder.



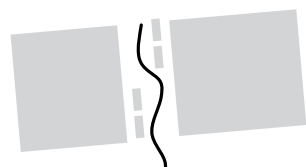




"SAFE SPACE" ON BOTH SIDES OF ALLEYS  
"SAFE SPACE" I BEGGE SIDER AF STRÆDER



NARROW EDGE ZONE IN ALLEYS  
SMALLE KANTZONER I STRÆDER



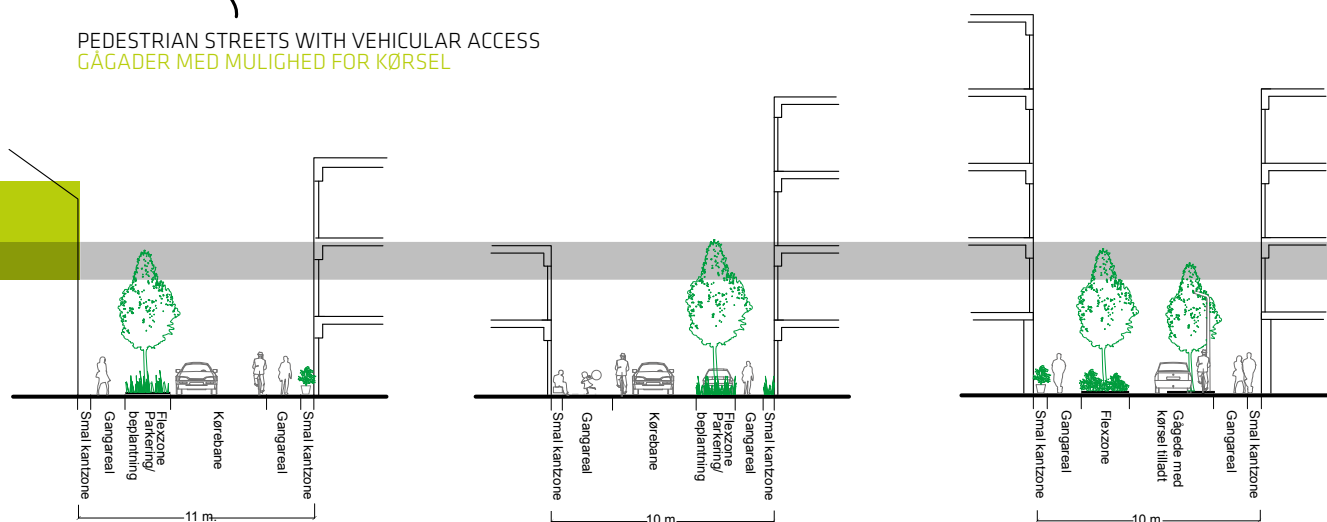
PEDESTRIAN STREETS WITH VEHICULAR ACCESS  
GÅGADER MED MULIGHED FOR KØRSEL

## ALLEYS

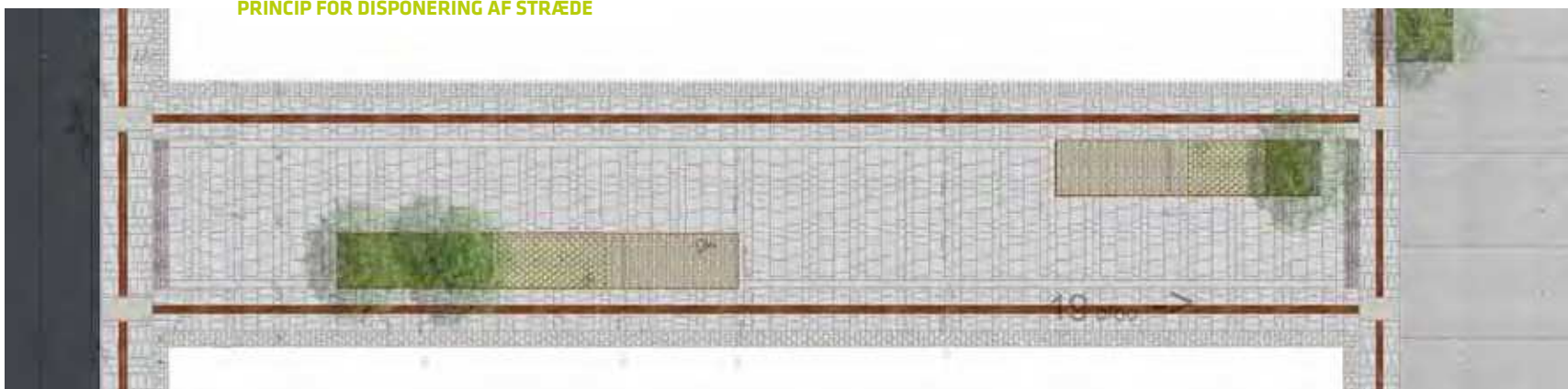
The alleys are the local traffic and urban spaces that form a grid across the entire district. They have safe spaces on either side to create calm and safe walking routes along them. Edge zones are narrow in alleys, and the spatial impression of them is one of a dense urban context with intimate spaces. The alleys are laid out as pedestrian areas in which some vehicular access is allowed. People can walk or cycle freely on the surfaces.

## STRÆDER

Stræderne er kvarterets lokale trafik- og byrum og ligger som et net over hele kvarteret. Stræderne er indrettet med "safe space" i begge sider, der skaber en sikker og rolig gangroute i hele forløbet. Kantzonerne er smalle i stræderne. Den rumlige oplevelse præges af den tætte by og de intime rum. Stræderne udlægges som gågade med tilladt kørsel. Man kan bevæge sig frit rundt på fladen til fods eller på cykel.



PRINCIPLE GOVERNING THE LAYOUT OF ALLEY  
PRINCIP FOR DISPONERING AF STRÆDE







VISUALISATION SKETCH - ALLEY TOWARDS SANDKAJ  
VISUALISERINGSSKITSE - STRÆDE MOD SANDKAJ



# ISLET STREETS HOLMEGADER

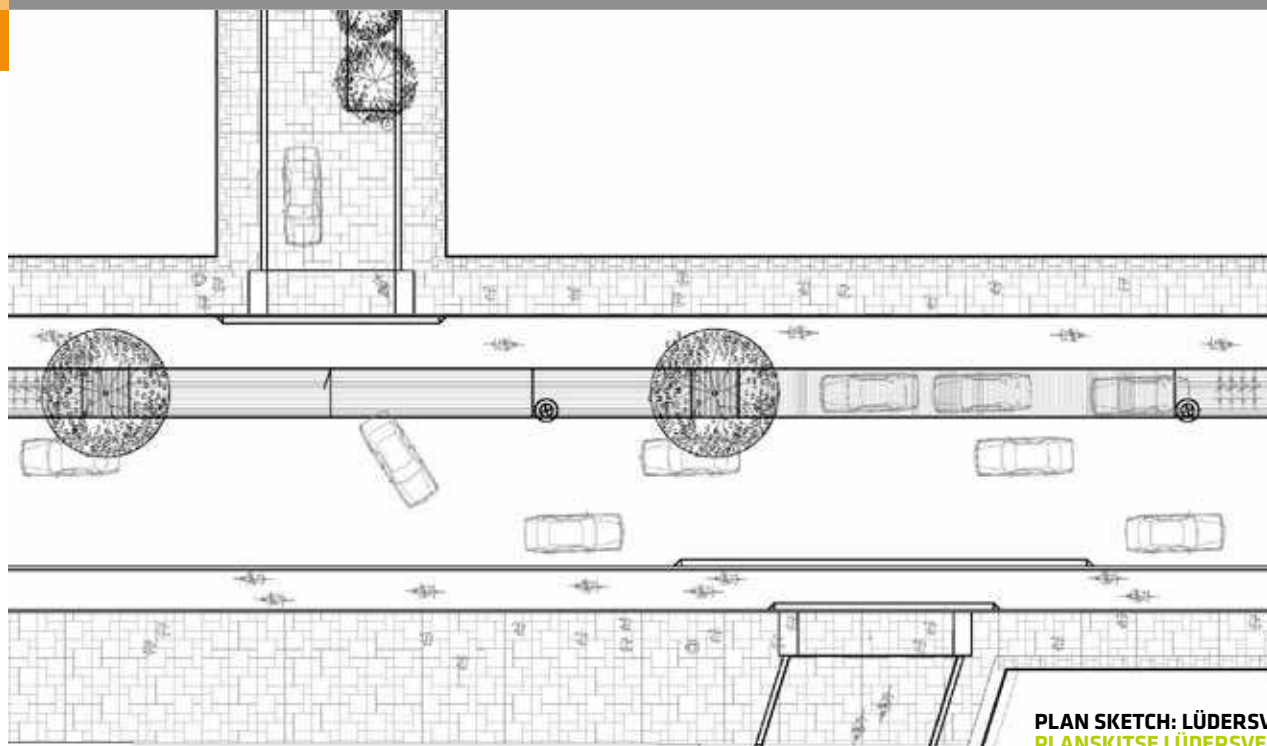


## ÅRHUSGADE AND LÜDERSVEJ

In addition to the Sundkrogsgade main road, the district will have two major traffic arteries and urban spaces: Århusgade and Lüdersvej. Those are the two islets streets that distribute traffic in the district. Århusgade also serves as the central high street and experience area. The two islet streets will be laid out differently so that Århusgade is a tree-lined boulevard and Lüdersvej features a greater variation of urban spaces. Both islet streets will end in distinctive visual focal points at the tip of the islet.

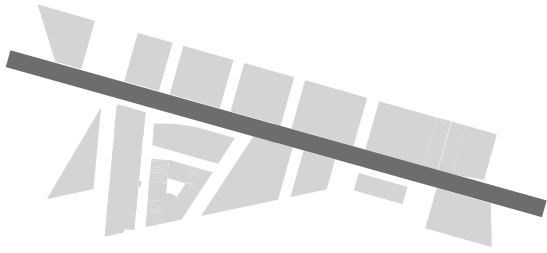
## ÅRHUSGADE OG LÜDERSVEJ

Kvarteret får udover forsyningsvejen Sundkrogsgade to overordnede trafik- og byrum, nemlig Århusgade og Lüdersvej. Det er kvarterets to holmegader. Holmegaderne fordeler trafikken gennem kvarteret og Århusgade fungerer samtidig som kvarterets centrale handelsstrøg og oplevelsesområde. De to holmegader udformes forskelligt med sammenhængende allépræg i Århusgade og mere varierede byrum i Lüdersvej. Begge holmegader ender op i markante visuelle fikspunkter på spidsen af holmen.

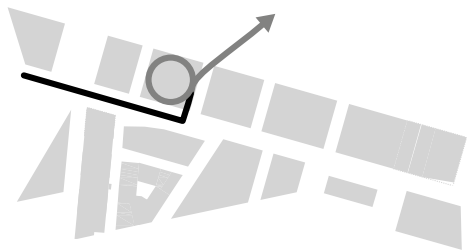


PLAN SKITSE: LÜDERSVEJ  
PLANSKITSE LÜDERSVEJ

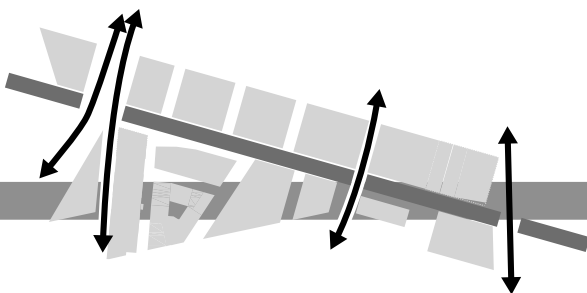
**LÜDERSVEJ**  
LÜDERSVEJ



FUNCTIONAL VARIATION AND VARIED LAYOUT OF URBAN SPACES  
VARIATION I FUNKTIONER OG BYRUMSINDRETNING



CONNECTION TO CAR PARK ON KRONLØB ISLAND  
FORBINDELSE TIL PARKERINGSANLÆG I KRONLØBSØEN

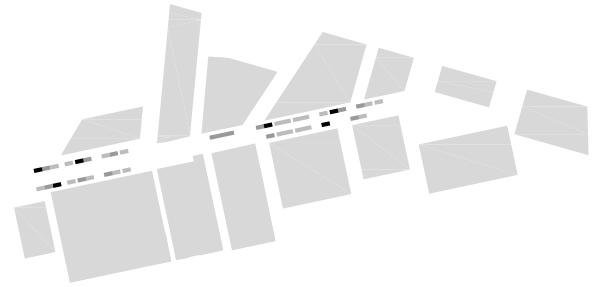


SPEED REDUCTION BY TRANSVERSING CONNECTIONS:  
THE LOOP, THE URBAN SPACE FLOW AND THE REDMOLE CANAL  
HASTIGHEDSDÆMPNING VED TVÆRGAENDE FORBINDELSER:  
LOOPET, BYRUMSFØRLØBET SAMT REDMOLEKANALEN

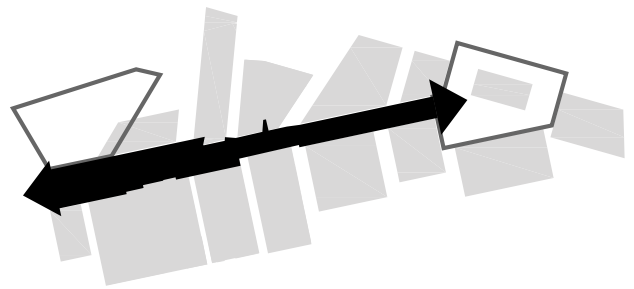


GREENING IN GROUPS AND ALONG THE ROAD  
BEGRØNNING I GRUPPER OG LANGS VEJEN

**ÅRHUSGADE**  
ÅRHUSGADE



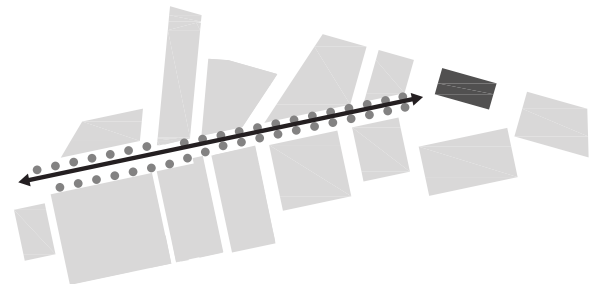
FLEXIBLE ZONES WITH PARKING, PLANTING, ETC  
FLEXZONER MED PARKERING, BEPLANTNING, MM.



CONNECTION BETWEEN THE NORDHAVN AND ÅRHUSGADE SQUARES  
FORBINDELSE MELLEM NORDHAVN PLADS OG ÅRHUSGADE TORV



WIDE PAVEMENT ON THE SUNNY SIDE, WHERE THE HIGHEST NUMBER  
OF PEDESTRIANS, SHOPPERS AND RESIDENTS ARE EXPECTED  
BREDE FORTOVE PÅ SOLSIDEN, HVOR DER FORVENTES FLEST GÆNDE,  
HANDLENDE OG BEBOERE



THE GREENING FRAMES A LONG VIEW TOWARDS THE SILO  
AT THE END OF THE STREET  
BEGRØNNINGEN INDRAMMER ET LANGT KIG MOD SILOEN,  
DER AFSLUTTER GADEFØRLØBET





VISUALISATION SKETCH - ÅRHUSGADE  
VISUALISERINGSSKITSE - ÅRHUSGADE



### ÅRHUSGADE HIGH STREET

Århusgade is the district's high street: shops are on ground level, and above the shops are offices and residential units. This mix helps create an active and versatile urban district. Buildings feature great variation in facade design and building heights. Pavements in Århusgade are wider than in the rest of the district, and the street has outdoor restaurants, cafés and bicycle parking facilities.

### HANDELSSTRØGET ÅRHUSGADE

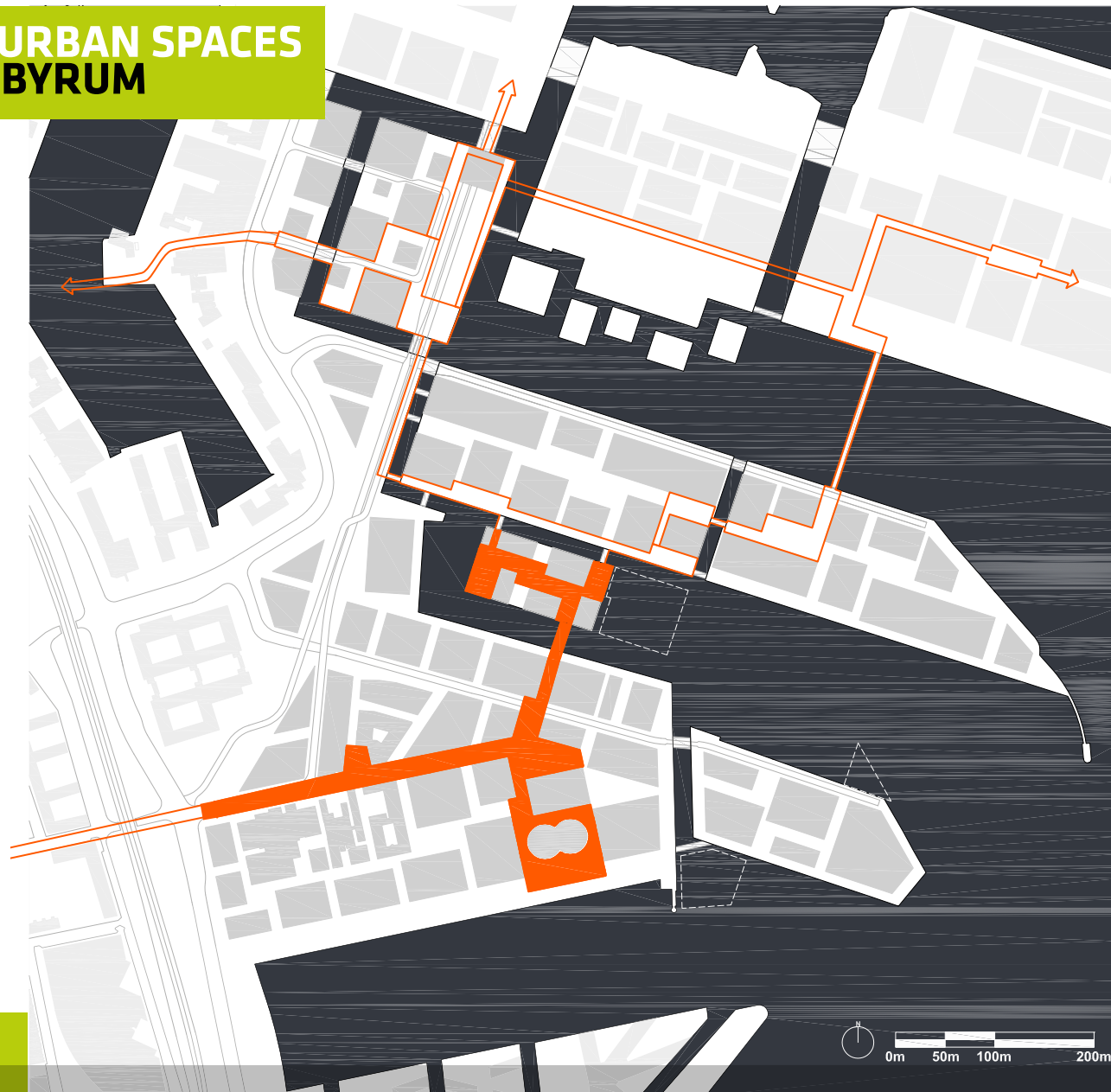
Århusgade er kvarterets handelsgade. Her ligger butikker i stueetagen, og ovenover ligger både boliger og kontorer. På den måde skabes en aktiv og mangfoldig bydel. Bygningerne er varierede både hvad angår facadeudtryk og højder. Fortovene er bredere i Århusgade end i resten af bydelen, og her er der plads til både udeservering og cykelparkering. Bygningerne er varierede både hvad angår facadeudtryk og højder.



**PLAN SKETCH: ÅRHUSGADE**  
**PLANSKITSE ÅRHUSGADE**



# ACTIVE URBAN SPACES AKTIVE BYRUM



PRIMARY FLOW  
OF URBAN SPACES  
PRIMÆRT  
BYRUMSFORLØB

## ACTIVE URBAN SPACES

Eventful, engaging urban spaces are key elements in the master-plan: a hierarchy of new urban spaces that form a coherent flow in Inner Nordhavn that will later continue into the entire Nordhavnen district.

The new urban spaces are a broad spectrum of squares, pocket parks, promenades, alleys and canals. The largest spaces will attract people who are not resident in the area. Nordhavns Plads will be the district's transit square at Nordhavnen Station. A new district square will be established at the silos, connected with the promenade running along Sandkaj, while Århus Torv in Århusgade will be a neighbourhood square with retail facilities and opportunities for lingering. A network of small pocket parks will be ideal for local rest and relaxation.

The urban spaces will have different atmospheres and offer a multitude of activities: shops, cafés, lingering, sport, play, art, water activities, green areas and more. The active, outward-oriented ground floors will create urban life in the streetscape.

## AKTIVE BYRUM

Oplevelsesrige og aktiverende byrum er et centralt element i bebyggelsesplanen. Der indrettes et hierarki af byrum, som udgør et sammenhængende forløb i Indre Nordhavn og på sigt også videre ud i Nordhavnen.

De nye byrum dækker over et bredt spekter af pladser, lommeparker, promenader, stræder og kanaler. De større byrum har en tiltrækningskraft, som rækker udover kvarterets beboere. Nordhavn Plads er kvarterets transitplads ved Nordhavnen Station. Ved siloerne indrettes en bydelsplads med tilknytning til promenaden langs Sandkaj, mens Århus Torv i Århusgade bliver kvartersplads med handel og ophold. Der udlægges et net af mindre lommeparker med lokale opholdsmuligheder.

Byrummene får forskellige stemninger og vil rumme mange forskellige funktioner; butikker, caféer, ophold, leg, sport, kunst, aktiviteter på vandet, grønne områder og meget mere. De aktive og udadvendte stueetager bidrager til at skabe liv i gadebilledet.

- CITY SQUARE  
BYDELSPLADS
- DISTRICT SQUARE  
KVARTERSPLADS
- TRANSIT SQUARE  
TRANSITPLADS
- POCKET PARK  
LOMMEPARK
- GREEN LOOP  
DET GRØNNE LOOP

**URBAN SPACE HIERARCHY**  
**BYRUMSHIERARKI**



**URBAN SPACES AT THE SILOS**  
**BYRUM VED SILOERNE**





## ÅRHUS SQUARE

Århus Square is located at the silo at the end of Århusgade. The various scales and building idioms meet in this square, as the other sides of the square are new buildings three to six storeys tall. The characteristic triangular shape opens up towards Århusgade, and there are shops, cafés and other public activities on all ground floors. Combined with the mix of functions around the square, this will create urban life at almost all hours.

The square has a simple and open layout. At its centre, the two directions of Nordhavnen intersect in a dramatic faultline that creates a gathering place. The faultline is a countersunk steel element that contrasts with the large, light-coloured concrete tiles used in the rest of the square. Water, light and mist emerge from the faultline, which thus becomes a changeable attention-attracting element. People can walk across and along the faultline or sit next to it, and light and water will create a special atmosphere in the evening. A large copper beech is the only element that stands tall. Wooden seating around it is the natural gathering place in the square. Together with accentuating lighting, the general lighting induces a sense of security and stages the urban space after dark.

## ÅRHUS TORV

Århus Torv ligger for enden af Århusgade for foden af den eksisterende silo. Her mødes forskellige skalaer og bygningsudtryk, da pladsens øvrige sider består af nye bygninger i 3-6 etager. Den karakteristiske trekantede form åbner sig op mod Århusgade med butikker, cafeer og andre udadvendte aktiviteter i alle stueetager. Sammen med blandede funktioner rundt om pladsen skaber det byliv det meste af døgnet.

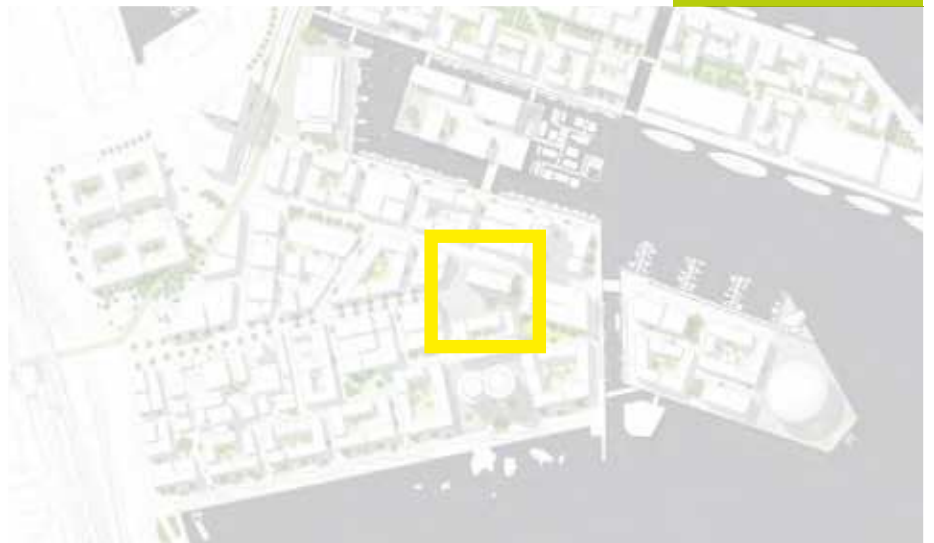
Torvet har en enkel og åben indretning. Midt på torvet mødes Nordhavnen's to retninger i en dramatisk brudflade, der skaber et samlingssted. Brudfladen er en forsænkning udført i stål, som står i kontrast til de store lyse betonfliser på resten af torvet. Vand, lys, damp og dis trænger op af brudfladen, som bliver et foranderligt element der tiltrækker opmærksomhed. Man kan gå henover brudfladen, langs med den eller sidde ved den, og effekten af lys og vand giver en særlig stemning til torvet om aftenen. En stor rødæg-bøg udgør det eneste større element, der stikker i højden. Omkring rødæg-bøgen er en siddeplint i træ pladsens naturlige mødested. Belysningen skaber sammen med effektbelysningen i brudfladen tryghed, og iscenesætter byrummet når mørket sænker sig.

## SECTION ÅRHUS SQUARE PRINCIPSNIT ÅRHUS TORV





**PLAN ÅRHUS SQUARE 1:500**  
**PLAN ÅRHUS TORV 1:500**



**VISUALISATION SKETCH - ÅRHUS SQUARE**  
**VISUALISERINGSSKITSE - ÅRHUS TORV**



## PROMENADES PROMENADER



### QUAYS AND PROMENADES

The masterplan draws the city all the way out to the water's edge. All waterfront and quay areas will be open to the public, and there will be easy access to the water along stairs and ramps. Promenades will be individually designed and offer different activities such as rest and relaxation, seating, berths, harbour bathing, winter bathing and water sports.

### KAJKANTER OG PROMENADER

Bebyggelsesplanen trækker byen helt ud til vandkanten. Alle havnefronter og kajarealer bliver offentligt tilgængelige og adgangen til vandet tilgodeses med trapper og ramper. De enkelte promenader udformes med forskellige udtryk og anvendelsesmuligheder – som fx ophold, siddemuligheder, anløbspladser, havnebad, vinterbad og vandsportsfaciliteter.



### SECTION REDMOLEKAJ SNIT REDMOLEKAJ

## CANALS AND BRIDGES KANALER OG BROER

### CANALS AND BRIDGES

New canals highlight the islet structure of the district. Bridges provide connections between the islets across canals and basins, ensuring that small boats can sail into and through the area. The bridges will be linked to the urban space connections in the district and will be so high that canal tour boats, small motorboats and rowing boats can pass underneath them. The bridges will be made of materials that stand out and emphasise the movement from one islet to another, for example steel structures or light structures combined with glass.

POSSIBLE LATTICE BRIDGE  
EKSEMPEL PÅ GITTERBRØ



POSSIBLE ROAD BRIDGE  
EKSEMPEL PÅ VEJBRØ



### KANALER OG BROER

Nye kanaler understreger holmekarakteren i bydelen. Broer skaber forbindelser mellem holmene på tværs af kanaler og bassiner, og sikrer, at roere og små både kan sejle ind i og igennem området. Broerne kobles op på byrumsforbindelserne i bydelen og får en højde, så kanalbåde, mindre motorbåde og robåde kan sejle under. Broerne udformes i materialer, som skiller sig ud og tydeliggør bevægelsen fra en holm til en anden – fx stålkonstruktioner eller lette konstruktioner med glas.



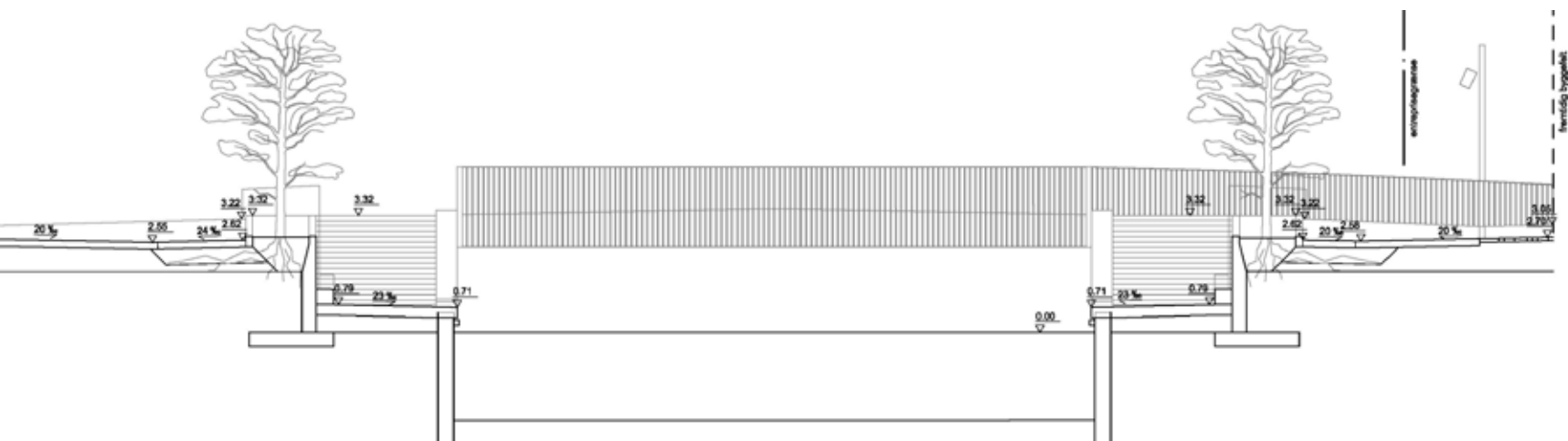
# NEW ISLANDS NYE ØER

## KRONLØB ISLAND

Kronløb Island will be a small new island in the basin between Inner Nordhavn and Sundmolen. The island will serve as a 'stepping stone' between the two neighbourhoods, breaking up the harbour basin into a number of intimate canals and small basins. Kronløb Island will have a three-storey underwater car park and urban spaces that will make it an attractive gathering point in the area. A houseboat marina is planned for the island.

## KRONLØBSØEN

Kronløbsøen bliver en ny lille ø i bassinet mellem Århusgadekvarteret og Sundmolen. Øen fungerer som 'trædesten' mellem de to kvarterer og opløser havnebassinet i en række intime kanaler og mindre bassiner. Kronløbsøen får plads til et parkeringsanlæg i tre etager "under vand" og rummer byrum, som vil gøre stedet til et attraktivt samlingspunkt i kvarteret. I tilknytning til øen er planlagt et område til husbåde.





# SANDKAJ / SILO SQUARE SANDKAJ / SILO PLADS



## SANDKAJ / SILO SQUARE

Sandkaj is the sunny, south-facing promenade quay of Inner Nordhavn. Four- to six-storey buildings with a great deal of facade variation will be the district's face to the south. The outdoor space will be laid out as an elongated, coherent system of stairs leading down to the water. Ground floors facing the promenade will include public facilities such as cafés and shops.

Next to the distinctive Silo Square, an area has been set aside for a future harbour bath laid out with archipelago-like rocks that people can use for sunbathing or jumping into the water.

## SANDKAJ / SILO PLADS

Sandkaj er Århusgadekvarterets sydvendte og solfyldte promenadekaj. Bygningsfacaderne udformes i fire til seks etager med stor variation som kvarterets ansigt mod syd. Uderummet anlægges med et langstrakt og sammenhængende trappeanlæg ned mod vandet. Stueetagen mod promenaden fyldes blandt andet med publikumsorienterede funktioner, som caféer og butikker.

Ud for det markante byrum Silo Plads er der gjort plads til et fremtidigt havnebad tematiseret med skærgårdsklipper, hvor man kan sole sig og springe i vandet fra.



SANDKAJ – SECTION FROM BUILDING TO BASSIN  
SANDKAJ – SNIT FRA BYGNING TIL BASSIN

12,5 m. 13 m.

**VISUALISATION SKETCH - SILO SQUARE**  
**VISUALISERINGSSKITSE - SILO PLADS**



**VISUALISATION SKETCH - SANDKAJ**  
**VISUALISERINGSSKITSE - SANDKAJ**





**VISUALISATION SKETCH - REDMOLE CANAL**  
**VISUALISERINGSSKITSE REDMOLEKANALEN**

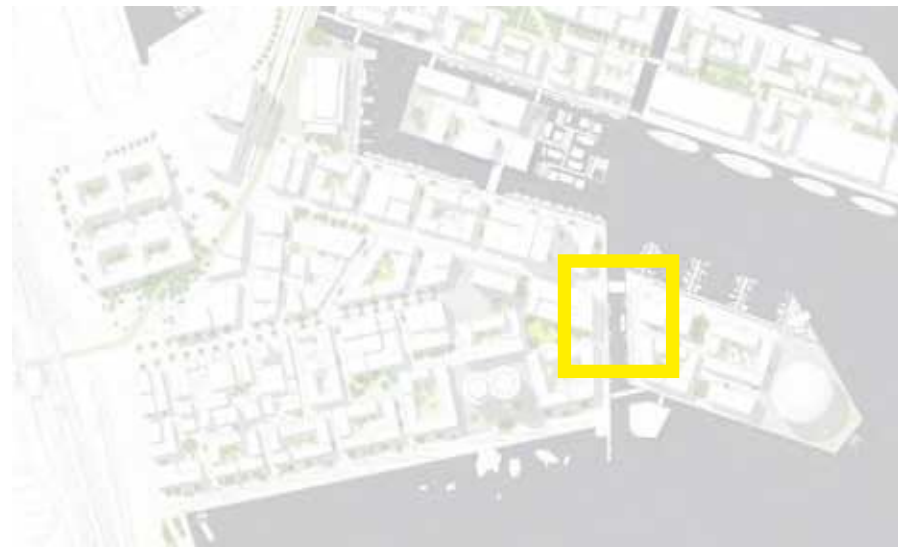
# REDMOLE CANAL REDMOLEKANALEN

## REDMOLE CANAL

Redmole Canal connects Nordbassinet and Kronløbsbassinet and offers sunny spots for rest and relaxation most of the day. People can come close to the water and enjoy life at the canal at a pleasant distance from the hustle and bustle of the traffic on the promenade. On both sides of Redmole Canal people can go close to the water's edge on low plateaus along the quays only 75 cm above the water surface. There will be access to the plateaus along ramps and stairs. Pine trees will be planted along the canal to make the area green and provide shelter from the prevailing winds. The low plateaus, the supporting walls and the ramps and stairs will be made of concrete cast on site, which is not only a highly robust material but also a material that gives the structure a solid, rough appearance. Various light fixtures will shed light on the plateaus, making them attractive for people to go to in the evening as well.

## REDMOLEKANALEN

Redmolenkanalen er forbindelsen mellem Nordbassinet og Kronløbsbassinet og tilbyder opholdssteder i sol det meste af dagen. Her kan man komme tæt på vandet, og nyde livet ved kanalen lidt på afstand af trafikken på promenaden. På begge sider af Redmolekanalen bliver det muligt at komme tæt på vandkanten på de lave plateauer langs kajkanterne. Her er der kun 75 cm ned til vandoverfladen, hvortil der er adgang via ramper



og trapper. Langs kanalen findes plantebede med fyrretræer, der giver et grønt præg og skaber læ for vinden. De lave plateauer, støttmure, ramper og trapper udføres som promenaderne i pladsstøbt beton, der dels er meget robust og samtidigt giver anlægget et solidt og rå udtryk. Lysarmaturer kaster et let lys på plateauerne, så de også er attraktive at opholde sig på om aftenen.



REDMOLE CANAL  
REDMOLEKANALEN



# WATER POCKET SPACE LOMMEVANDRUMMET

## WATER POCKET SPACE

At the innermost end of Kronløbsbassinet is the 'water pocket space'. This space is delimited by quays on all sides and thus protected against wind and waves. Two wide stairways on the sides and an open square provide good facilities for lounging in the sun and enjoying the view of the basin in the morning, afternoon and evening. Ramps, stairs and slipways make direct physical contact with the water possible. Facilities such as a rowing club and a kayak hotel in the western building help promote water-related activities.

The water pocket space is flanked by small open squares along its eastern and northern edges. Cafés and restaurants will serve people who come to watch the activities.

## LOMMEVANDRUMMET

Inderst i Kronløbsbassinet ligger 'Lommevandrummet'. Vandrummet er beskyttet og afgrænset af kajkanter på alle sider og er således i læ for både vind og bølger. To store sidde-trapper og en plads skaber gode opholdsmuligheder i solen både morgen, middag og aften med udsigt over bassinet. Muligheden for direkte fysisk kontakt til vandet sikres med ramper, trapper og slæbesteder. Vandaktiviteterne understøttes af eksempelvis roklub og kajakhotel i den vestlige bygning. Lommevandrummet flankeres af mindre pladser på den østlige og nordlige kant. Her kan caféer og restauranter servere for tilskuere til bassinets aktiviteter.

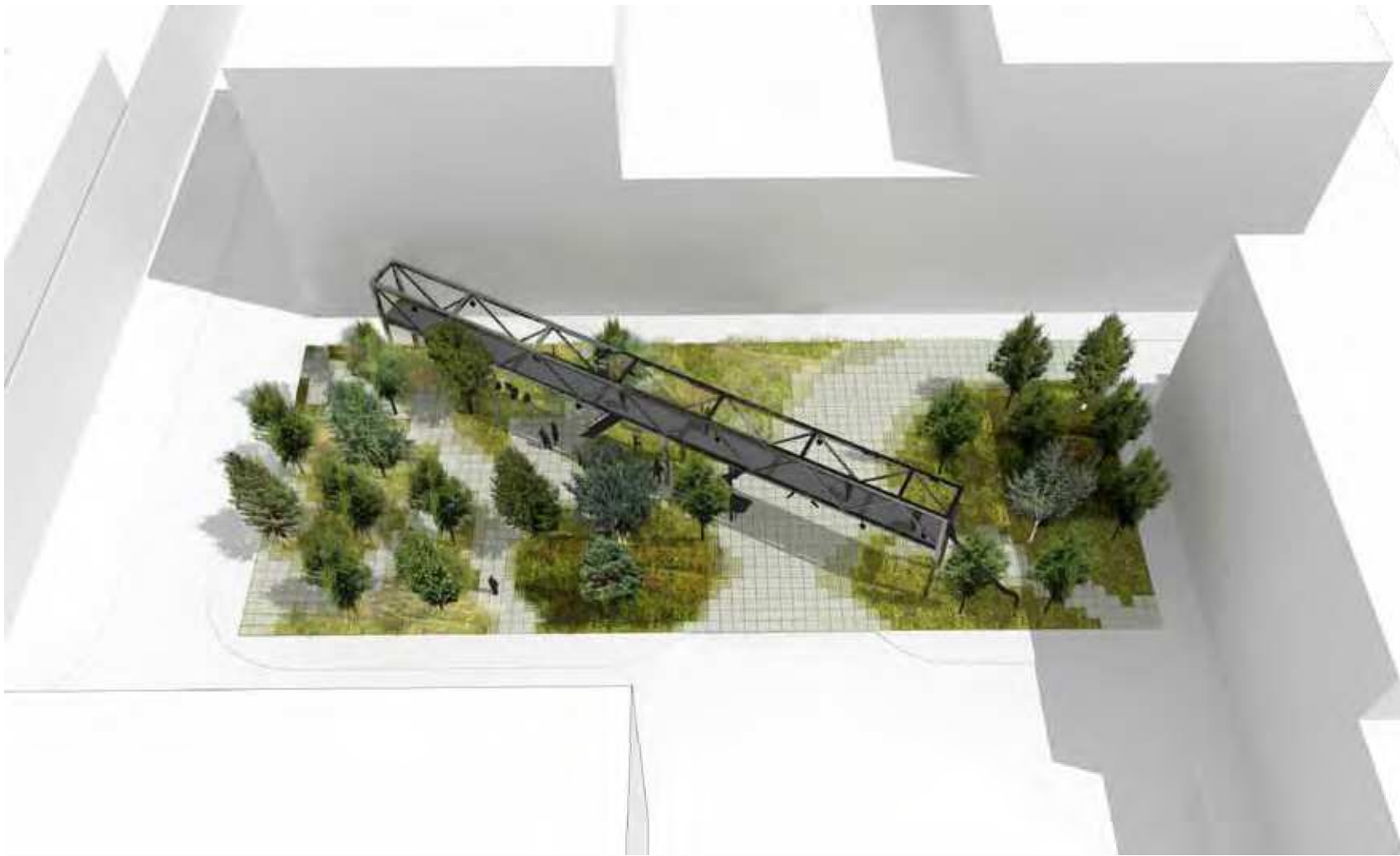


PLAN 1:500  
PLAN 1:500









**SKETCH OF POCKET PARK AT JERNVEJ**  
**SKITSE TIL LOMMEPARK VED JERNVEJ**



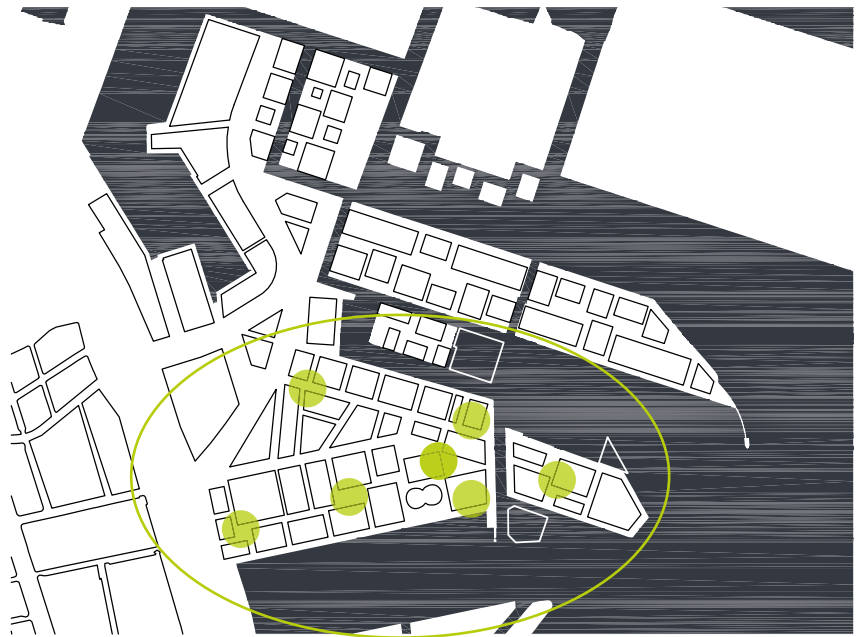
# POCKET PARKS LOMMEPARKER

## POCKET PARKS

The Inner Nordhavn district will have a number of small parks (urban gardens) located in small pockets created by shifts in the building structure. These pocket parks will serve as open local spaces and quiet places of refuge in an otherwise densely built area. They provide room for small playgrounds, trees and recreational activities in residents' immediate environment. They also serve as green oases with various types of trees and other plants. Pocket parks will generally be located a bit away from main squares and pedestrian areas, which means they also serve as local passageways.

## LOMMEPARKER

Århusgadekvarteret får en række mindre parker (byhaver), der ligger som små lommer skabt af forskydninger i bebyggelsesstrukturen. Lommeparkerne er lokale byrum og fristeder i en ellers tæt bebyggelse. Her er plads til små legepladser, træer og rekreativt ophold i lokalmiljøet. Lommeparkerne fungerer samtidig som grønne oaser og rummer varieret træbeplantning og øvrige vækster. Lommeparkerne placeres oftest tilbagetrukket fra de centrale pladser og strøg og fungerer derfor også som lokale passager.







SKETCH OF POCKET PARK AT THE REDMOLE CANAL  
SKITSE TIL LOMMEPARK VED REDMOLEKANALEN



SKETCH OF POCKET PARK AT REDHAVNSVEJ  
SKITSE TIL LOMMEPARK VED REDHAVNSVEJ





SKETCH OF POCKET PARK AT THE TRIANGLE  
SKITSE TIL LOMMEPARK VED TREKANTEN



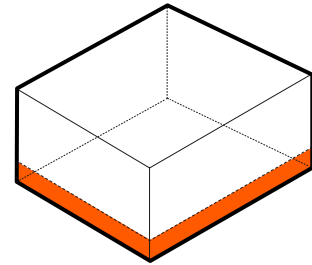
# NEW LOW-RISE BUILDINGS NY LAV BEBYGGELSE

## HEIGHTS AND SHAPES

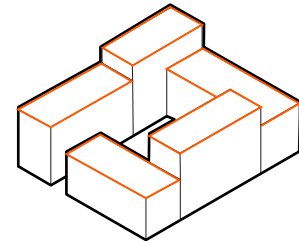
New buildings in Inner Nordhavn will mainly be buildings with three to six storeys. To highlight the individual identity of the district and ensure architectural variation, a number of rules and requirements will apply to buildings. The new low-rise buildings must follow the external boundaries of the building plots, and there must be at least three shifts in height within each building plot. This approach will delimit the urban spaces very sharply and create building height variation. New low-rise buildings must be in red, brown and dark colours that match those of existing buildings.

## HØJDER OG FORMER

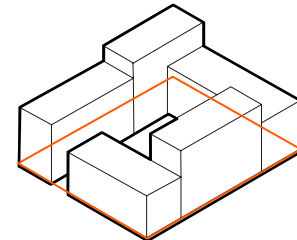
Den nye bebyggelse i Århusgadekvarteret opføres overvejende med bygninger i 3-6 etagers højde. For at styrke kvarterets egenart og sikre arkitektonisk variation opstilles en række regler og krav til bebyggelsen. Den nye lave bebyggelse skal følge den ydre afgrænsning af byggefeltene og have minimum tre etagespring indenfor hvert byggefelt. Herved afgrænses byrummene præcist og der skabes variation i bygningshøjderne. Den nye lave bebyggelse udføres i rødlige, brunlige og mørke nuancer, der matcher den eksisterende bebyggelse.



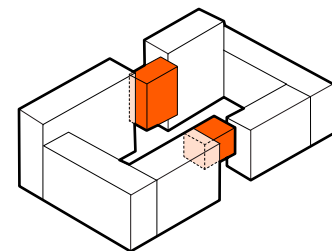
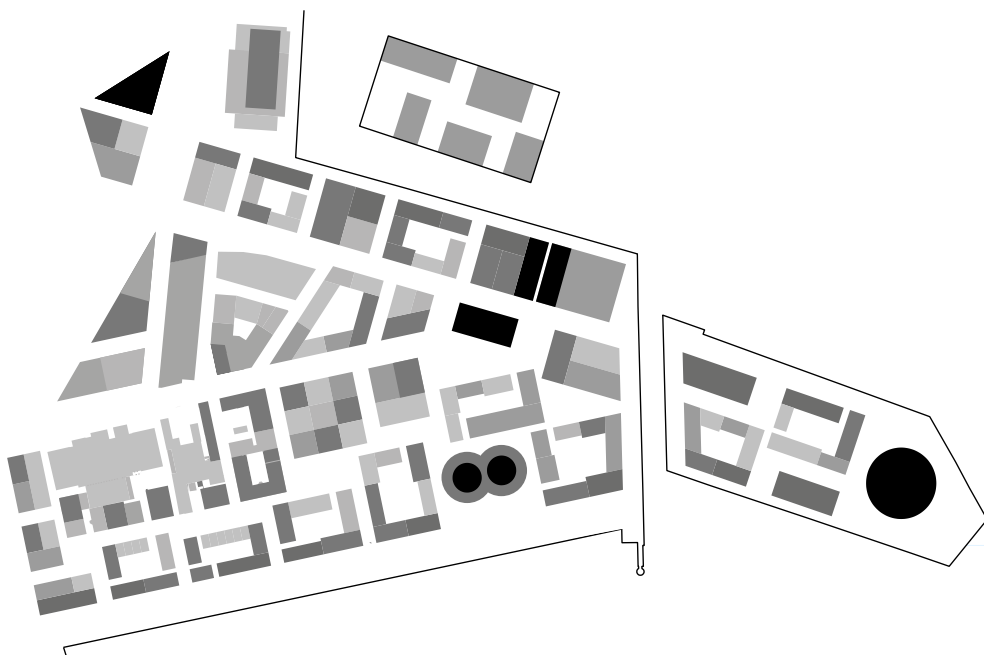
HIGH GROUND FLOOR LEVELS WITH A WEALTH OF DETAILS  
HØJE STUEETAGER MED STOR DETALJERIGDOM



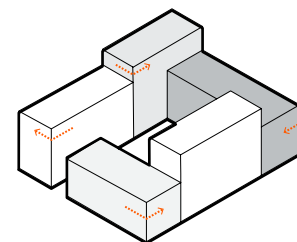
DIVERSITY THROUGH DIFFERENT BUILDING HEIGHTS  
DIVERSITET GENNEM SPRING I BYGNINGSHØJDER



UNINTERRUPTED BUILDINGS WITH GATE OPENINGS ALONG EDGES  
SLUTTET RANDBEBYGGELSE MED PORTÅBNINGER



CONNECTIONS ABOVE TERRAIN CREATE PASSAGES  
SAMMENBYGNING I HØJDEN GIVER PASSAGER



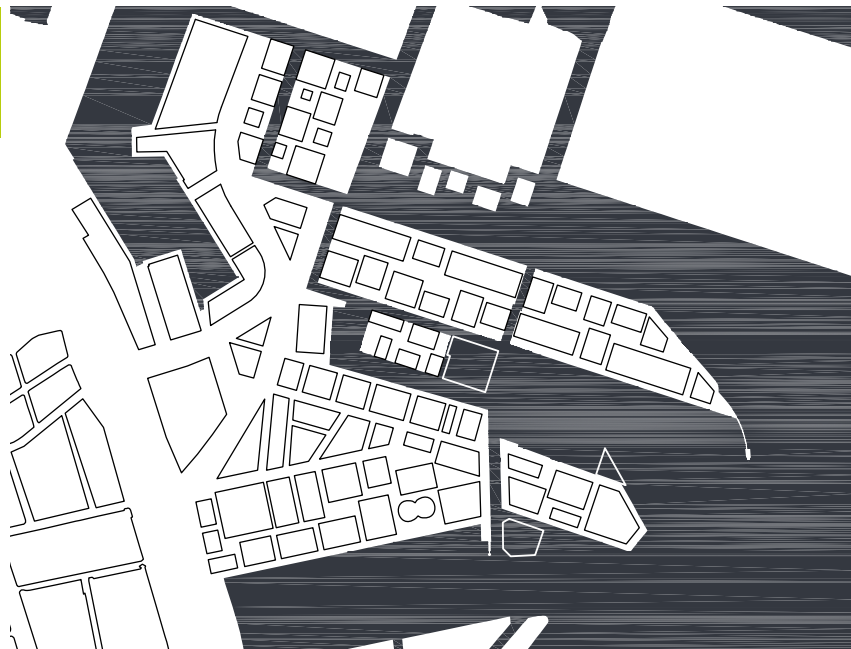
VARIATION BY MEANS OF DIFFERENT FACADE DESIGNS  
VARIATION GENNEM SKIFT I FACADEUDTRYK

## NEW LARGE BUILDINGS NYE STØRRE BYGNINGER

### SPECIAL BUILDINGS

Four new large buildings are planned to complement the low-rise buildings: a large, sculptural building with special attraction value at the tip of Redmolen; a building next to the existing silos; a building at Stubkaj; and a building on Trælastkaj.

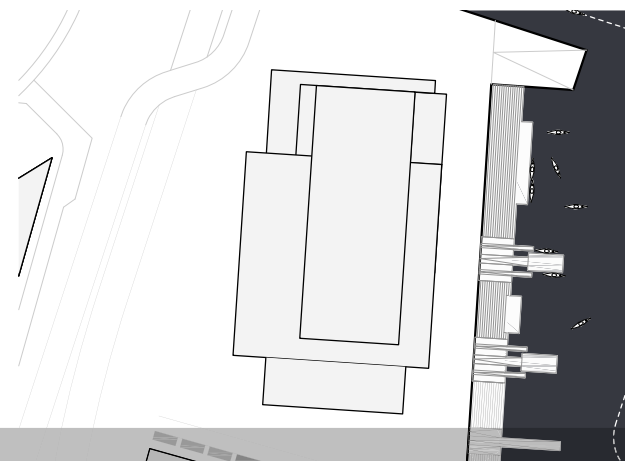
The new large buildings will be designed as monolithic structures in the densely built district, and they may be up to sixteen storeys high. The architecture of the building volumes will be sculptural, featuring recesses, staggered and cantilevered elements, and relief effects. To form a contrast with the low-rise buildings, the colours of the large buildings will be various shades of light grey.



### SÆRLIGE BYGNINGER

Der planlægges fire nye større bygninger til at komplementere den lave bebyggelse: en stor skulpturel bygning med særlig attraktionsværdi på spidsen af Redmolen, en bygning ved de nuværende siloer, en bygning ved Stubkaj samt en på Trælastkaj. De nye store bygninger udformes, så de opfattes som monolitiske strukturer i den tætte bydel og kan være op til 16 etager høje. Bygningsvoluminerne bearbejdes med udsparringer, forskydninger, udkragninger og reliefvirkninger for at skabe skulpturel arkitektur. Som kontrast til den lave bebyggelse holdes de i lyse grålige nuancer.

### SKETCH STUBKAJ IDESKITSE STUBKAJ



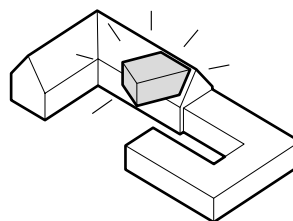
### ADD-ONS

Add-ons are new building volumes or building elements added to existing buildings. Add-ons may be building extensions, superstructures, roof extensions or infill between buildings. The add-ons will be particularly distinctive points in the city, designed so that they differ from the original idiom of the buildings, which means that they will not be subject to the architectural guidelines applying to the other buildings.

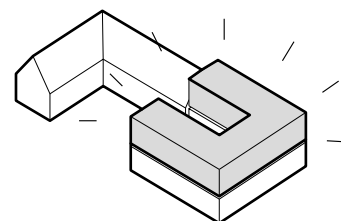
### TILBYGNINGER

Add-ons er nye bygningskroppe eller bygningsdele, som tilføjes til den eksisterende bygningsmasse. Add-ons kan have form af både påbygninger, overbygninger, tagudvidelser eller infill mellem bygninger. Add-ons bliver særligt markerede punkter i byen, som designes, så de adskiller sig fra bygningens oprindelige udtryk og er derfor ikke underlagt de arkitektoniske retningslinjer, der gælder de øvrige bygninger.

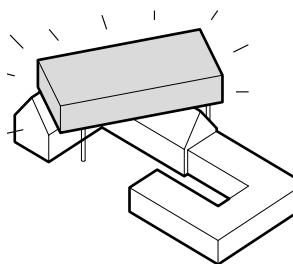
## ADD-ONS TILBYGNINGER



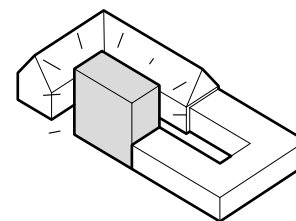
BUILDING EXTENSION  
PÅBYGNING



ROOF EXTENSION  
TAGUDVIDELSE



SUPERSTRUCTURE  
OVERBYGNING



INFILL  
INFILL



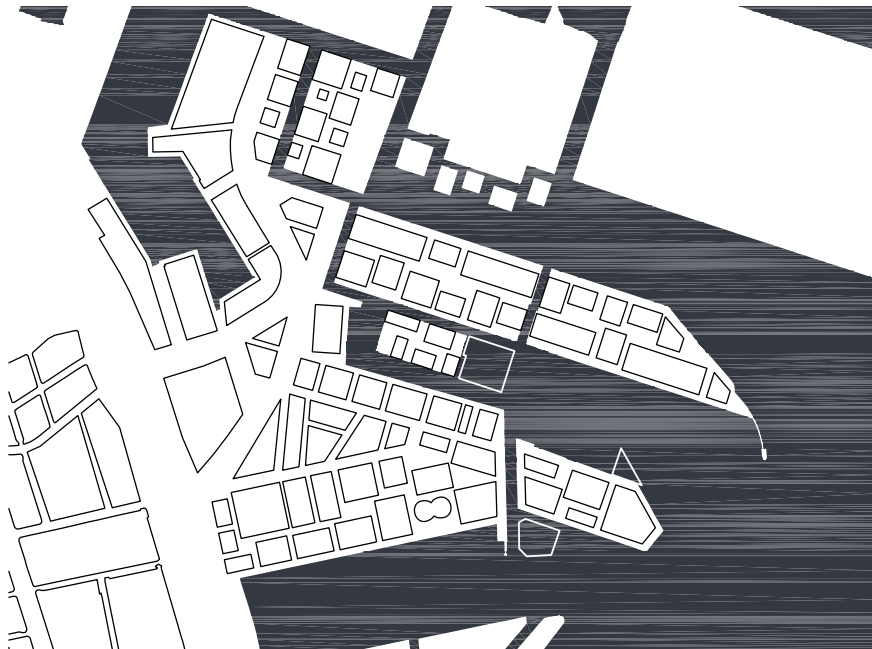
## BUILDINGS ON WATER BYGNINGER PÅ VANDET

### BUILDINGS ON WATER

The masterplan indicates a few building plots in water areas along quays. These building plots dissolve the sharp edges of the district and can be seen as 'urban gemmation' on existing islets. A new 'water town' consisting of 15-20 houseboats will be established at the Kronløb Island. A wooden wharf will provide connection to the island. The water town will be a colourful place without architectural constraints in terms of materials and colours. Small building plots close to berthing areas may be used for club houses or similar facilities.

### HUSE PÅ VANDET

Enkelte steder udpeger bebyggelsesplanen byggefelter i vandet langs kajkanterne. Disse byggefelter på vandet opløser bydelens skarpe kanter og fungerer som 'knopskydninger' på de eksisterende holme. Ved Kronløbsøen anlægges en ny by på vandet i form af 15-20 husbåde, som forbindes til øen via en træbrygge. Byen på vandet bliver et farverigt sted uden arkitektoniske begrænsninger på materialer og farver. Endelig kan der i forbindelse med bådpladser udlægges mindre byggefelter til klubfaciliteter og lignende.



## OLD PORT BUILDINGS HAVNENS GAMLE BYGNINGER

### CULTURAL HERITAGE

Inner Nordhavn comprises several buildings with great cultural heritage value and a distinctive architecture. These buildings must remain prominent elements of the architecture that shapes the special character of the district. The masterplan identifies the buildings that should be preserved because they are vital to the future nature of the district, either individually or as part of the entire urban environment.

### KULTURARVEN

Århusgadekvarteret har flere eksisterende bygninger med kulturhistorisk værdi og arkitektonisk karakter. Disse bygninger skal også fremover præge karakteren af området. Bebyggelsesplanen udpeger de bygninger, der bevares, fordi de i sig selv eller som del af det samlede bymiljø er af afgørende betydning for den fremtidige karakter i kvarteret.





**SKETCH IDEAS FOR TRANSFORMATION OF SILO BUILDING**  
**IDESKITSER TIL TRANSFORMATION AF SILOBYGNING**

## THE SILOS SILOERNE

### THE SILOS

The silos in Inner Nordhavn are unique buildings that are very important in shaping the district's special identity. Even at great distances, the silos bear testimony to the district's maritime and industrial history, and also serve as landmarks and as focal points in the various axes of the area. The masterplan preserves the silos and suggests that, through transformation projects, they can become contemporary buildings with urban functions.

### SILOERNE

Århusgadekvarterets silobygninger er unikke bygninger, som udgør en helt særlig del af kvarterets identitet. Silobygningerne fortæller allerede på lang afstand om kvarterets maritime og industrielle historie og fungerer samtidig som fysiske pejlemærker og fikspunkter for de aksiale forløb i kvarteret. Bebyggelsesplanen bevarer silobygningerne og der lægges op til, at siloerne gennem transformationsprojekter kan udvikles til moderne byggeri med byfunktioner.





## VARIED FACADES VARIEREDE FACADER



### VARIED FACADES

The masterplan aims at facade variation, as this will help create an attractive district. One means of achieving variation is to let the facades reflect the small units in the building plots and to use different facade designs in different building plots.

A varied facade rhythm, varied materials and varied colours are other tools used to achieve overall variation. To ensure variation in the urban landscape, the masterplan also suggests distinctive housing facilities featuring terraces, balconies and bay windows as well as apertures in the building volume or recessed facade elements.

### VARIEREDE FACADER

Bebyggelsesplanen tilstræber en variation i kvarterets facader, som er med til at give en oplevelsesrig bydel. Variationen opnås blandt andet ved at facaderne afspejler de små enheder i byggefeltene og skifter karakter fra byggefelt til byggefelt.

Skiftende rytme samt skiftende materialer og farver er andre redskaber til at opnå et varieret udtryk. Der lægges også op til at udforme specielt boligbyggeri med altaner, balkoner og karnapper samt udsparringer i bygningskroppen eller tilbagerkninger af dele af facaden for at skabe yderligere variation i bybilledet.



**EXAMPLES OF VARIED BUILDING FACADES  
EKSEMPLER PÅ BYGGERI  
MED VARIERET FACADEUDTRYK**

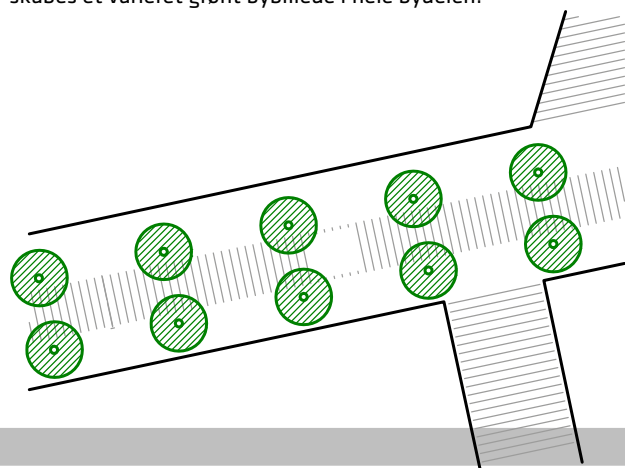
# GREEN DISTRICT EN GRØN BYDEL

## GREEN DISTRICT

Inner Nordhavn will be a green district on many levels. Small groups of trees will be planted in the pocket parks and solitary trees in open squares. The entire stretch of Århusgade will be tree-lined. This, in combination with green plant beds and green facades, will create a highly varied green cityscape throughout the district.

## EN GRØN BYDEL

Århusgadekvarteret bliver grønt på mange måder. I lomme-parke-kerne plantes mindre trægrupper, på pladserne solitære træer og i Århusgade skabes en allébeplantning i hele gadens udstrækning. Sammen med blandt andet grønne bede og grønne facader skabes et varieret grønt bybillede i hele bydelen.



SWEDISH WHITEBEAM **SELJERØN**  
SNOWY MESPIBUS **BÆRMISPEL**

## TREES LINING ÅRHUSGADE ALLÉBEPLANTNING ÅRHUSGADE



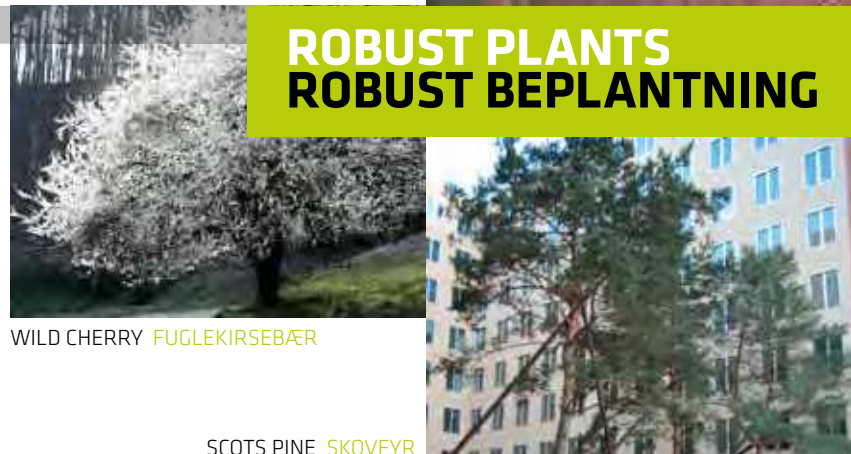
## ROBUST PLANTS

The trees and plants in the district will be suitable for the climate of the port. Hardy, indigenous species able to tolerate the coastal climate will be planted along the promenades, while more sensitive species will be used in the district's inner urban spaces, where they will create local oases featuring different plants.

## ROBUST BEPLANTNING

Træer og planter tilpasses klimaet ved havnen. Langs promenaderne plantes hårdføre og hjemmehørende arter, der kan klare kystklimaet, mens mere skrøbelige arter placeres i kvarterets indre byrum og her skaber lokale oaser med forskellige planter.

## ROBUST TREE SPECIES ROBUSTE TRÆSORTER



## ROBUST PLANTS ROBUST BEPLANTNING

WILD CHERRY **FUGLEKIRSEBÆR**

SCOTS PINE **SKOVFYR**

SCOTS PINE **SKOVFYR**  
HAWTHORN **TJØRN**  
ROWAN TREE **RØN**  
SNOWY MESPIBUS **BÆRMISPEL**  
ROBINIA **ROBINIA**  
CONFERENCE PEAR **VILDPÆRE**  
COMMON ELDER **HYLD**

COPPER BEECH **RØDBØG**  
HORSE CHESTNUT **HESTEKASTANJE**  
EARED WILLOW **ØRET PIL**  
FIELD MAPLE **NAVR**  
SWEDISH WHITEBEAM **SELJERØN**  
WILD CHERRY **FUGLEKIRSEBÆR**  
AUSTRIAN PINE **ØSTRIGSK FYR**



# GREEN FACADES GRØNNE FACADER



## GREEN FACADES

Green facades are vertical gardens, green balconies or plants growing on facades in edge zones. These facades make the urban landscape greener and, together with green roof gardens, they are conducive to sustainable solutions such as rainwater harvesting and building insulation.

## GRØNNE FACADER

Grønne facader er vertikale haver, grønne altaner eller beplantninger i kantzonen, som vokser op ad facaden. Disse facader gør bybilledet mere grønt og understøtter sammen med grønne taghaver muligheden for bæredygtige løsninger med opsamling af regnvand og isolering af bygninger.

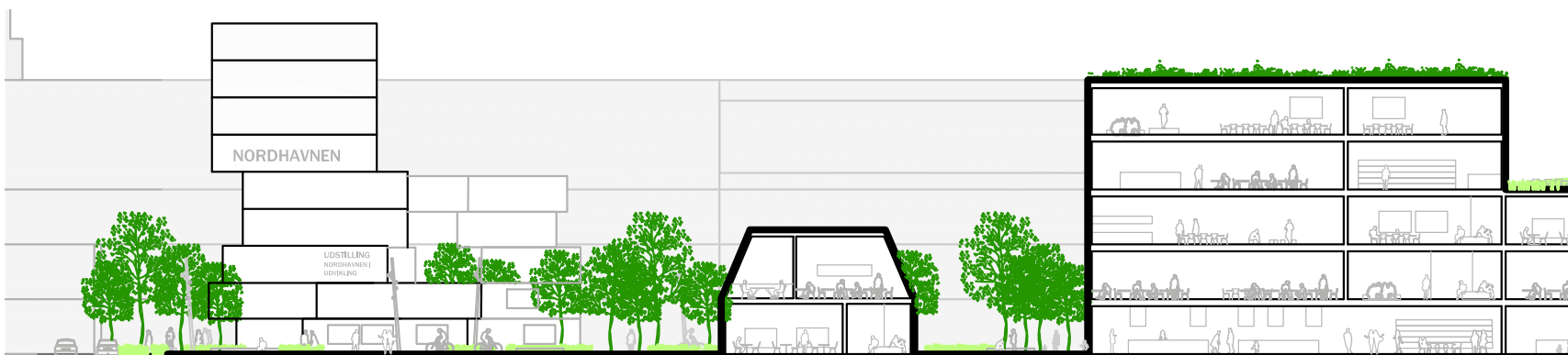


## GREEN ROOFS

Green roofs are landscape elements that provide attractive opportunities for outdoor stays. Green roofs with various types of stonecrop, grass, moss and other small plants also offer a number of environmental benefits by absorbing rainwater, counteracting temperature increases, abating noise and insulating buildings.

## GRØNNE TAGE

Grønne tage er et landskabeligt element, som rummer attraktive muligheder for udeophold. Grønne tage med forskellige former for stenerter, græs, mos og andre mindre planter har samtidig en række miljømæssige fordele i retning af at absorbere regnvand, modvirke temperaturstigninger, dæmpe støj og isolere bygningerne.



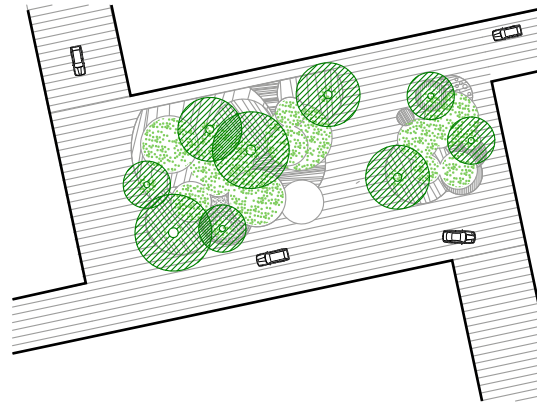
## GREEN PLANT BEDS GRØNNE BEDE

### GREEN PLANT BEDS

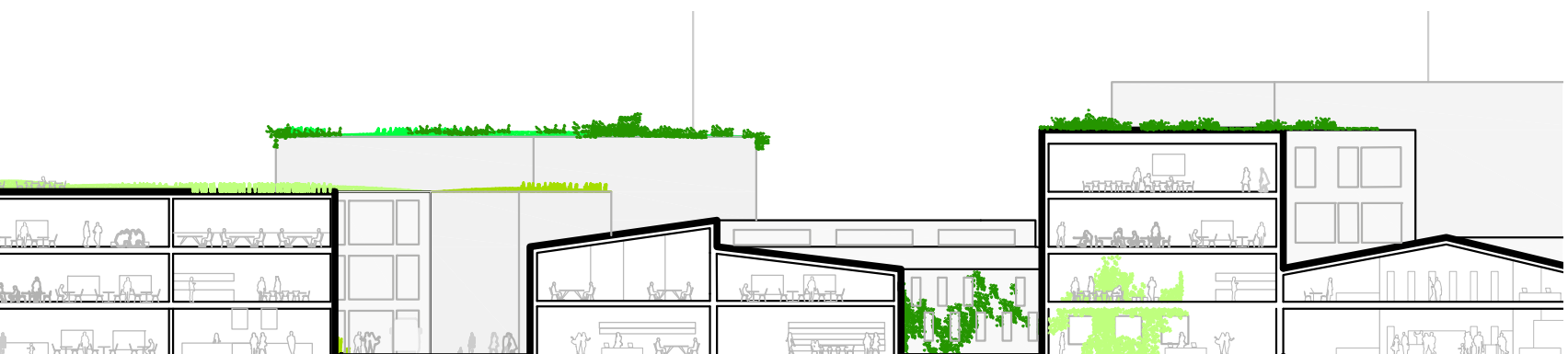
Green plant beds in streets and alleys and on promenades are part of the strategy of making Inner Nordhavn a green city district. The beds will be located alternately on the left and right side of the streets, alleys and promenades and will thus be highly visible. They will contain grasses, shrubs and trees able to withstand the salty climate of the port.

### GRØNNE BEDE

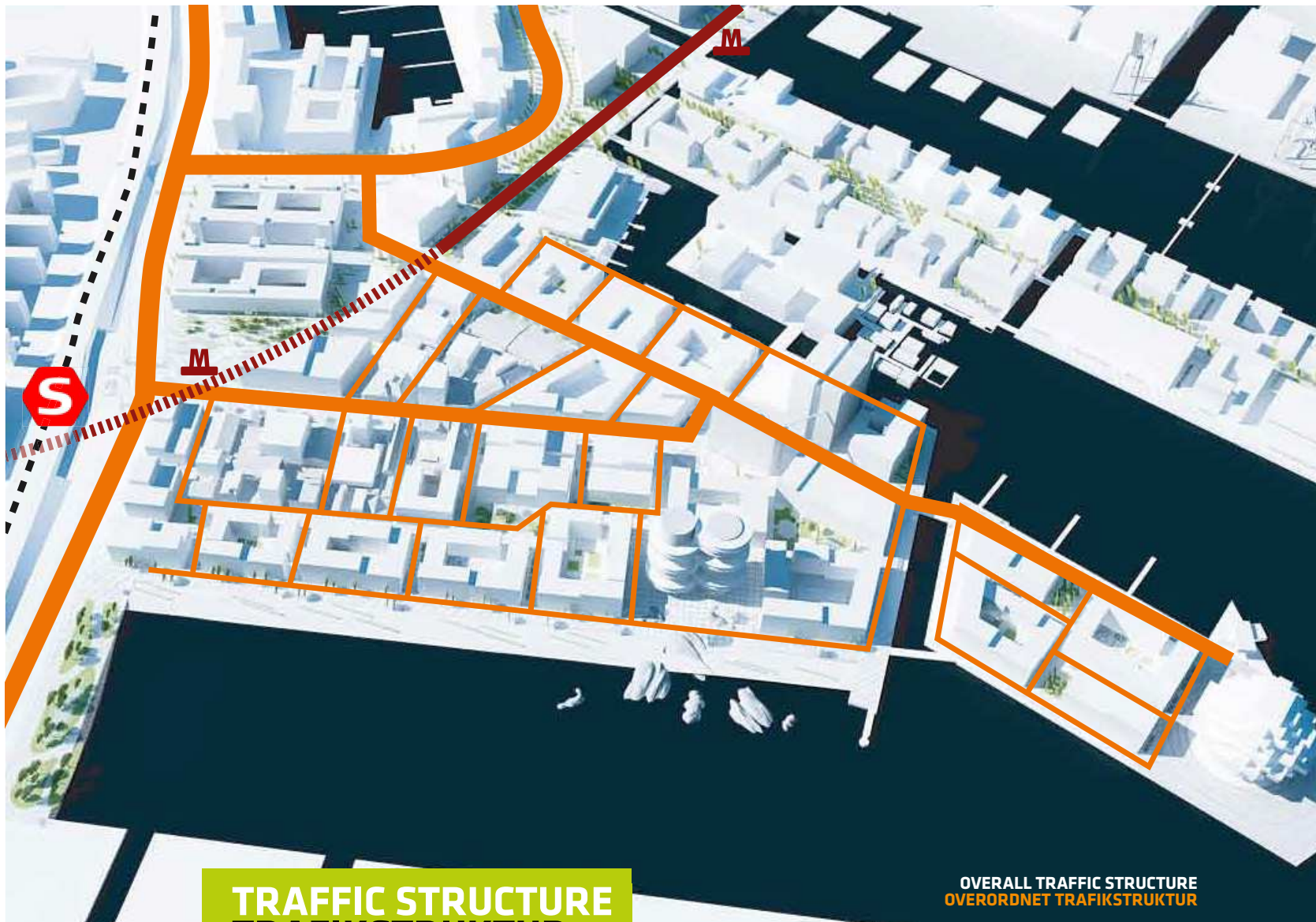
Grønne bede i gader, stræder og på promenader er en del af strategien om at skabe en grøn bydel i Århusgadekvarteret. Bedene ligger skiftevis i højre og venstre side af gaderummet og er derfor meget synlige. I bedene vokser græsser, buske og træer som tåler det saltholdige klima ved havnen.



## GREEN ROOFS GRØNNE TAGE

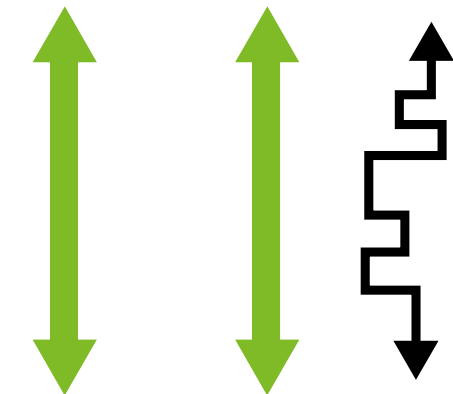






## TRAFFIC STRUCTURE TRAFIKSTRUKTUR

OVERALL TRAFFIC STRUCTURE  
OVERORDNET TRAFIKSTRUKTUR



PUBLIC TRANSPORT  
KOLLEKTIV TRAFIK

BICYCLES  
CYKEL

CARS  
BIL

PRIORITISED ACCESS FOR GREEN TRAFFIC  
PRIORITERET TILGÆNGELIGHED FOR GRØN TRAFIK

### TRAFFIC STRUCTURE

Inner Nordhavn will have a green traffic structure with easy access to effective public transport and prioritisation of vulnerable road-users. Most of the district will be within a radius of 600 metres from Nordhavn Station, which means that there will be easy access by public transport to the rest of Copenhagen and Denmark. The establishment of a Metro line, a cycle superhighway and a bus lane in the green loop will make all of Nordhavnen accessible to cyclists and people using public transport.

### TRAFIKSTRUKTUR

Århusgadekvarteret får en grøn trafikstruktur med god kollektiv tilgængelig og prioritering af den bløde trafik. Det meste af kvarteret ligger indenfor en radius af 600 meter til Nordhavn station. Det betyder at der fra Århusgadekvarteret er nem adgang til resten af København og Danmark med offentlig transport. Etableringen af metro og supercykelsti og busbane i det grønne loop tilgængeliggør hele Nordhavnen for cyklister og rejsende med kollektiv transport.



# FIVE-MINUTE DISTRICT FEM MINUTTERS BY



## INNER NORDHAVN ON FOOT

Nordhavnen will be a 'five-minute' district in which sustainable modes of transport will be supported, and it must therefore be easy to walk, cycle and use public transport in the area. The phrase 'five-minute district' refers to the time it takes to walk 400 metres. Short distances from residential facilities and workplaces to public transport, cycle routes, green areas, public institutions and commercial facilities will therefore be characteristic of the district.

## ÅRHUSGADEKVARTERET TIL FODS

Nordhavnen struktureres ud fra et princip om "fem-minutters byen", som sigter imod at understøtte bæredygtige transportformer, og det skal derfor være nemt at gå, cykle og benytte kollektiv trafik. "Fem-minutters by" refererer til den tid, det tager at tilbagelægge 400 meter til fods, og korte afstande fra boliger og arbejdspladser til kollektiv trafik, cykelruter, grønne områder, offentlige institutioner og kommercielle tilbud vil derfor være gennemgående i bydelen.

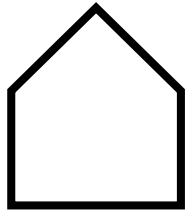






ONE BICYCLE  
EN CYKEL

PER  
PR



40 M2 HOUSING  
40 M2 BOLIG

## INNER NORDHAVN ON BIKE

An extensive system of bicycle paths that are easy to negotiate for cyclists will help achieve the objective of at least one-third of all traffic to and from the area being bicycle traffic. The system comprises a cycle superhighway in the green loop, cycle paths along the main roads and cycling opportunities in islet streets and alleys as well as along promenades. Good bicycle parking facilities will be provided in the district, especially at public facilities.

## ÅRHUSKVARTERET PÅ CYKEL

Et udbygget cykelsitinet med høj fremkommelighed understøtter målsætningen om, at mindst 1/3 af trafikken til og fra kvarteret skal ske på cykel. Cykelstinet består af en supercykelsti i det grønne loop, cykelstier langs de overordnede veje samt af cykelmulighed i holmegader, stræder og promenader. Det sikres, at der i bydelen, og specielt ved publikumsorienterede faciliteter, er gode parkeringsforhold for cyklister.



# PARKING PARKERING

## PARKING

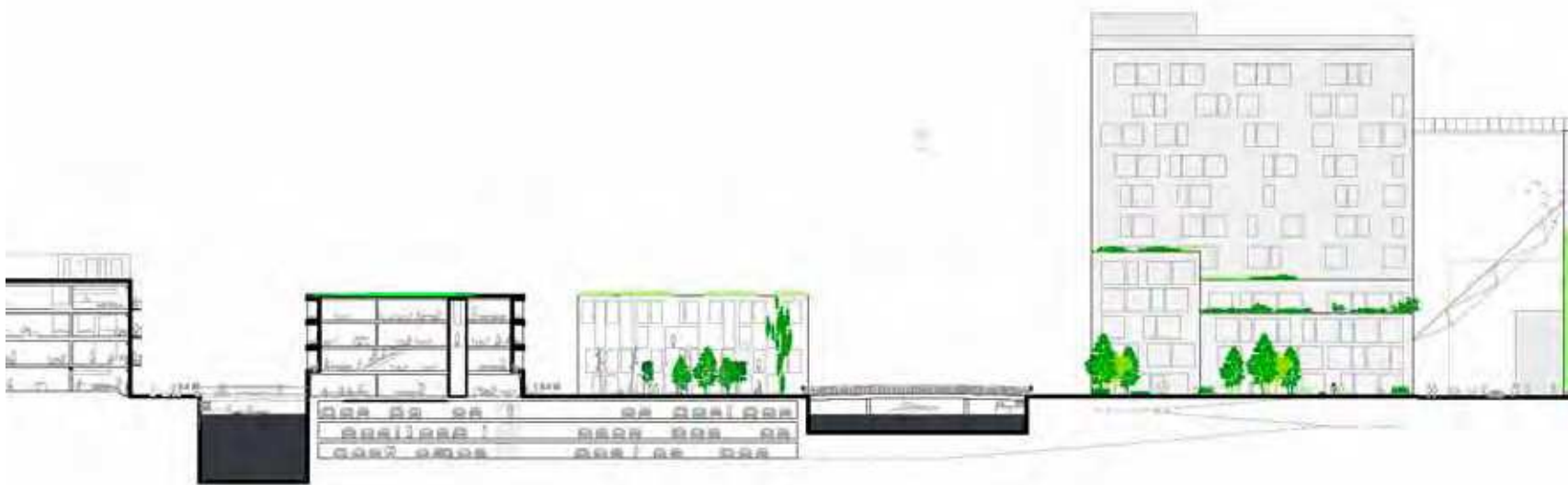
Parking needs in the district will to a great extent be catered to by special car parks, and there will be relatively little on-street parking. Parking will be available in three multi-storey car parks, all of which have easy access from either Århusgade or Lüdersvej. The three car parks will be located at the beginning of Århusgade, at Århus Square and in an underground facility under the Kronløb Island. The car parks will be combined with various ground level facilities in order to avoid closed, lifeless facades.

## PARKERING

Parkeringsbehovet i bydelen vil i vid udstrækning blive dækket gennem parkering i særlige anlæg og kun i mindre omfang gennem parkering i gaderne. Parkeringen placeres i tre parkeringsanlæg, der alle har nem adgang fra Århusgade eller Lüdersvej: ved starten af Århusgade og ved Århus Torv, samt under Kronløbsøen. Parkeringsanlæggene kombineres med funktioner i dele af stueetagen for at undgå døde, lukkede facader uden liv.



**MULTI-STOREY CAR PARK AT ÅRHUS SQUARE**  
**PARKERINGSKÆLDER UNDER KRONLØBSØEN**



**UNDERGROUND CAR PARK UNDER KRONLØB ISLAND**  
**PARKERINGSKÆLDER UNDER KRONLØBSØEN**





## METRO CONNECTION

The new Nordhavnen district will have a high-class public transport connection in the form of an elevated Metro line laid out as a loop with seven stations. As a result, all future urban districts will be located close to a station, ie within a radius of about 600 metres from a Metro station.

The first stage of the Metro line, which includes two stations, will open in 2019. It is the result of an agreement between the Danish parliament and the City of Copenhagen on the establishment and funding of a Metro line to Nordhavnen that will be a branch line of the City Line. One of the two stations will be an underground station close to the Nordhavn Station for local S-trains in Århusgade, where people can change to an S-train or a bus; the other will be an elevated station at the Orient Basin, which will also be served by buses. The plan is that it will later become possible to change to a harbour bus at both stations. The Nordhavn Metro will be an integral part of the City Line, and users of Nordhavnen will thus benefit from direct connections to central areas of Copenhagen. The Metro will provide Inner Nordhavn with efficient public trans-

port and link it closely to the rest of Copenhagen; it will also be a very good stepping stone for the future Sundmolen and Trælastholmen districts, which are next in line for development. The Nordhavn Metro Station will be located close to a large building complex with shops and offices. The proximity of the station will make those shops and workplaces easily accessible and thus highly attractive, which will help provide a good passenger basis and reduce the use of private cars.

## METROFORBINDELSE

Det er hensigten, at den nye bydel Nordhavnen skal have en højklasset kollektiv trafikforbindelse i form af en metro på højbane udformet som et loop med 7 stationer. Det vil indebære, at alle de kommende bykvarterer bliver "stationsnære" – med en afstand på ca. 600 m fra en station på metrolinien. Første etape af Metroen med to stationer åbner i 2019. Det er resultatet af en aftale mellem Folketinget og Københavns Kommune om etablering og finansiering af en metroforbindelse til Nordhavnen som en afgrænsning af Cityringen. Den ene



station etableres som en underjordisk station i sammenhæng med Nordhavn S-togsstation (Århusgade), hvor det vil være muligt at skifte til S-tog og bus, den anden som en højbanestation ved Orientbassinet, der ligeledes får busbetjening. Ved begge stationer forventes det på sigt muligt tillige at omstige til havnebus. Nordhavnsmetroen etableres som en integreret del af Cityringen, hvilket betyder at beboere og brugere af Nordhavnen får en direkte forbindelse til Københavns centrale bydele uden togskit.

Metroen vil betyde, at Århusgadekvarteret får en effektiv kollektiv transportform og vil blive tættere knyttet til det øvrige København, ligesom den vil betyde et stærkt afsæt for udvikling af de næste bykvarterer – Sundmolen og Trælstholmen. Nordhavn Metrostation tænkes sammen med et større byggeri med butikker og kontorarbejdspladser. Nærheden til stationen vil gøre arbejdspladser og butikker meget attraktive med stor tilgængelighed og dermed fremme passagergrundlaget på bekostning af brugen af privatbiler.





# SUSTAINABLE DISTRICT BÆREDYGTIG BYDEL



## ENERGY PARTNERSHIP ENERGIPARTNERSKAB

### A SUSTAINABLE DISTRICT

Inner Nordhavn will be a sustainable district in the broadest sense of the word. Sustainability is not just a matter of green initiatives but also of social diversity, health, long-term value addition and sustained robustness. We call this holistic approach 'Sustainability the Copenhagen Way'.

The strategy for creating an environmentally sustainable city district is to implement well-proven solutions from the start while at the same time ensuring flexibility that will make it possible to cater to future needs and benefit from future opportunities. In order to achieve these ambitions, the City of Copenhagen, DONG Energy, Copenhagen Energy and CPH City & Port Development have formed a partnership 'observed' by the Danish Ministry of Energy to ensure, through a number of joint projects, that Nordhavnen will be a district with innovative green energy solutions.

### ENERGY SUPPLY OF THE FUTURE

*Smart energy:* The power grid will be a smart grid that ensures an optimum use of capacity and a high level of supply security.

PLANNING PLANLÆGNING

SITE DEVELOPMENT BYGGMODNING

2012

	SMART ENERGY	SMART ENERGY
	SMART HOUSES	SMART HOUSE
	STREET LIGHTING	GADEBELYSNING
	ELECTRIC CARS	ELBILER
	LOW-TEMPERATURE DISTRICT HEATING	LAVTEMPERATUR FJERNVARME
	DISTRICT COOLING	FJERNKØLING
	HEAT STORAGE	VARMELAGER
	GEO THERMAL ENERGY	GEOTERMI
	SHARED ENERGY DATA	FÆLLES ENERGIDATA

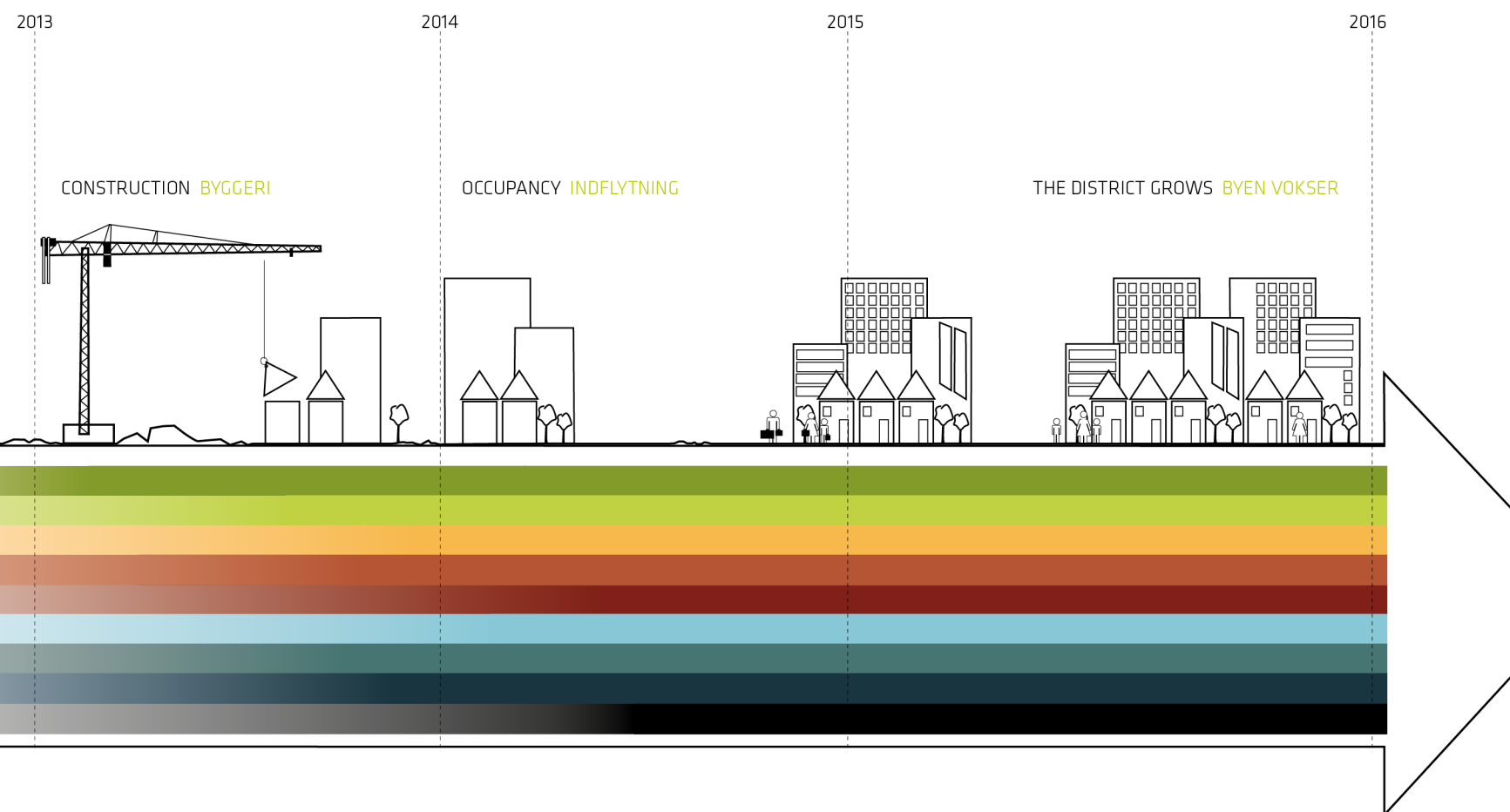
### BÆREDYGTIG BYDEL

Århusgadekvarteret bliver en bæredygtig bydel i bred forstand. Bæredygtighed handler ikke kun om grønne tiltag, men også om social diversitet, sundhed, langsigtet værdiskabelse og tidsmæssig robusthed. Vi kalder denne helhedsorienterede tilgang "Bæredygtighed på den københavnske måde".

Strategien for den miljømæssigt bæredygtige bydel fokuserer på at implementere kendte løsninger fra start og samtidig skabe fleksibilitet i forhold til fremtidige behov og muligheder. For at kunne indfri disse ambitioner har Københavns Kommune, Dong, KE og By & Havn med Energiministeriet som 'observatør' dannet et partnerskab med henblik på gennem en række konkrete projekter at sikre, at Nordhavnen bliver en bydel med innovative grønne energiløsninger.

### FREMTIDENS ENERGIFORSYNING

*Smart Energy:* Elnettet udlægges som et Smart Grid elnet, der sikrer høj kapacitetsudnyttelse og leverings sikkerhed.



**IMPLEMENTATION OF ENERGY SOLUTIONS IN THE DEVELOPMENT OF NORDHAVNEN**  
**IMPLEMENTERING AF ENERGILØSNINGER I UDBYGNINGEN AF NORDHAVNEN**

*Smart house:* A concept for smart solutions in individual buildings has been developed. It includes intelligent systems, installations, lighting, heat control and thermo-active elements.

*Street lighting:* New types of stand-alone street lighting using wind and solar energy are currently being tested.

*Electric cars:* A car pooling programme for electric cars will be introduced, and it will be possible to charge batteries in the communal multi-storey car parks.

*Low-temperature district heating:* A low-temperature district heating grid with 70 degree feed will be established from the start.

*District cooling.* Both groundwater and seawater will be used for cooling purposes instead of power-based cooling.

*Heat storage:* A heat storage reservoir will make it possible to move heat generation from peak periods to quieter periods, and it will also be possible to move heat generation between several plants.

*Geothermal energy:* Instead of wind turbines and solar panels with limited product lifetimes, the focus will be on energy generated by geothermal systems.

*Shared energy data:* Energy audits will be used to illustrate and visualise correlations in the area's energy consumption and help reduce it.

*Smart House:* Koncept for smarte løsninger i den enkelte bygning, herunder intelligente systemer og installationer, belysning, varmestyring og termoaktive elementer.

*Gadebelysning:* Nye typer af stand-alone-gadebelysning med udnyttelse af sol- og vindenergi afprøves.

*Elbiler:* Der kan indføres eldelebsordninger og der etableres opladningsmuligheder i de fælles parkeringshuse.

*Lavtemperaturløsnings fjernvarme:* Der etableres fra start et lavtemperaturnet med 70 grader fremløbstemperatur.

*Fjernkøling:* Udnyttelse af såvel grundvand som havvand til køling frem for elbaseret køling.

*Varmelager:* Varmeproduktion kan flyttes fra spidsbelastnings-tider til mere stille perioder, ligesom produktionen kan flyttes mellem flere værker.

*Geotermi:* I stedet for vindmøller og solpaneler med begrænset levetid sættes der på energiforsyning fra et geotermisk anlæg.

*Fælles energidata:* Nordhavns energiregnskab skal illustrere og visualisere sammenhænge i byens energiforbrug og medvirke til at reducere forbruget.



# BUILDING UP A DISTRICT EN BYDEL BYGGES OP

## LAYER ON LAYER

The development of Inner Nordhavn can be described as a composition of different layers of the masterplan into a well-functioning, varied whole characterised by contrasts. The individual layers are described on the preceding pages. A general overview is given here.

## LAG PÅ LAG

Udviklingen af Århusgadekvarteret kan beskrives som en sammenlægning af forskellige lag i bebyggelsesplanen til en velfungerende, varieret og kontrastfuld helhed. De enkelte lag er nærmere beskrevet i det foregående og er her vist i en samlet oversigt.

1. ADD-ONS, EXISTING LOW-RISE BUILDINGS

1. ADD-ONS PÅ DEN EKSISTERENDE LAVE BEBYGGELSE

2. EXISTING SILOS

2. DE EKSISTERENDE SILOER

3. SPECIAL WATER-RELATED BUILDING ZONES

3. SÆRLIGE VANDRELATEREDE BYGGEFELTER

4. NEW LARGE BUILDINGS

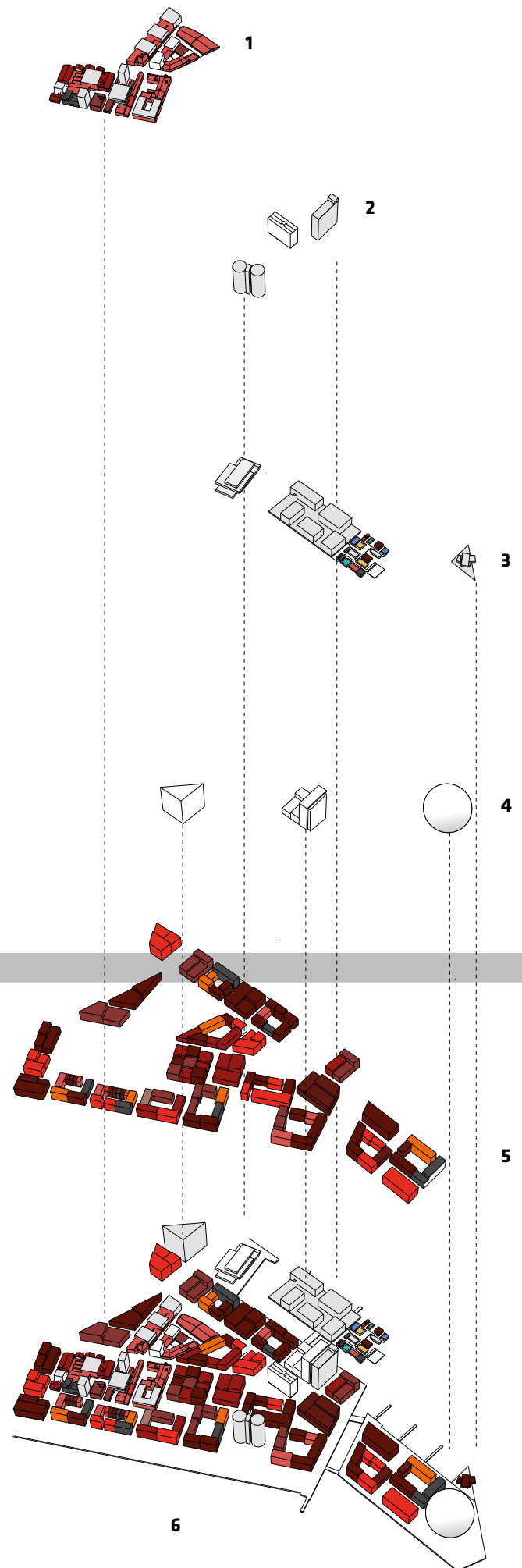
4. STORE NYE BYGNINGER

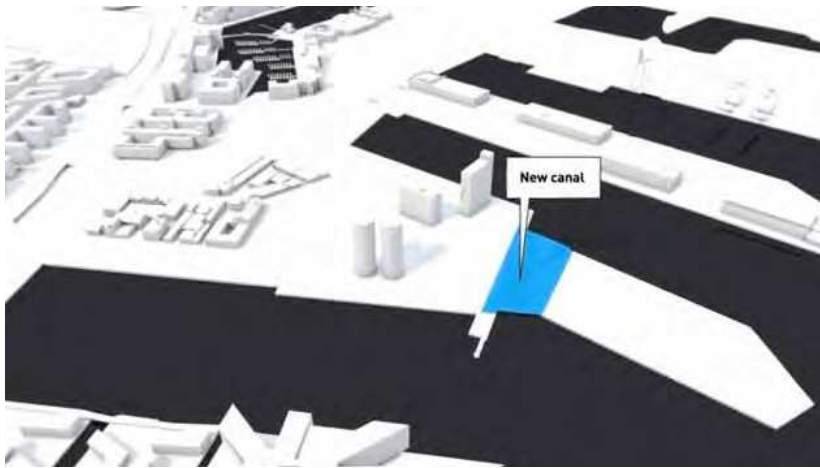
5. GENERAL BUILDING STOCK

5. DEN GENERELLE BYGNINGSMASSE

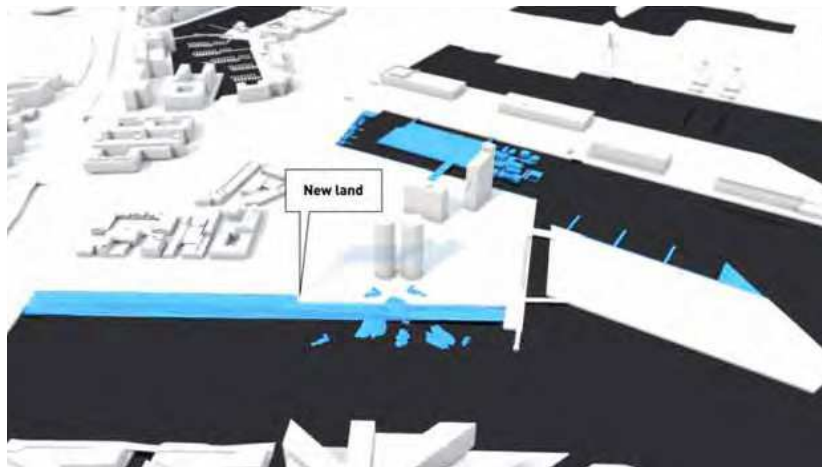
6. OVERALL MASTERPLAN FOR INNER NORDHAVN

6. SAMLET BEBYGGELSESPÅN ÅRHUSGADEKVARTERET





**NEW CANAL NY KANAL**



**NEW LAND NYT LAND**



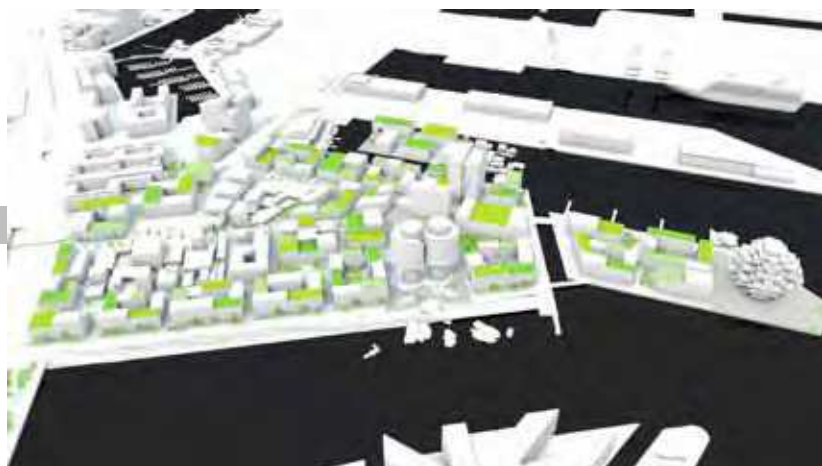
**MIXED BUILDINGS BLANDET BEBYGGELSE**



**LARGE BUILDINGS STORE BYGNINGER**



**ADD-ONS TILBYGNINGER**



**GREEN ROOFS GRØNNE TAGE**



**URBAN SPACES BYRUM**



**METRO STATIONS METROSTATIONER**



# BUILDING UP A DISTRICT EN BYDEL BYGGES OP





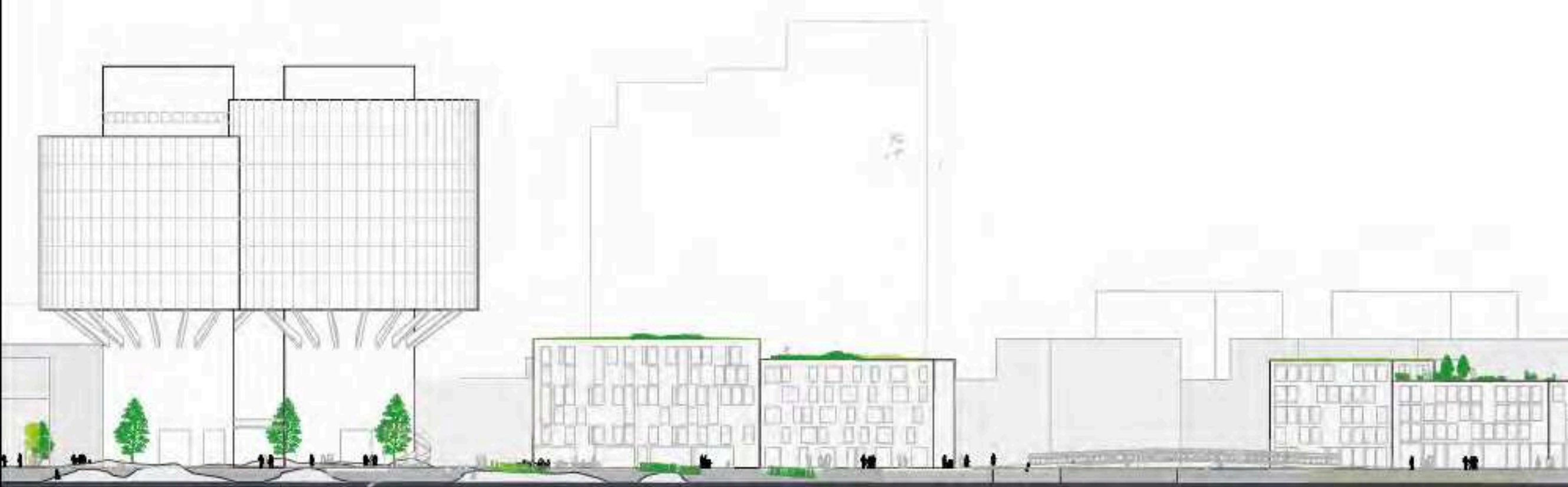


LÜDERSVEJ

ÅRHUS SQUARE

SILD SQUARE

SANDKAJ



SILD SQUARE

REDMOLE CANAL



WATER POCKET SPACE

KRONLØB ISLAND



2020. I get off the Metro at Nordhavn Square to take a tour of the new Inner Nordhavn district. Busy people are enjoying a quick cup of coffee in a café before heading to work. I cross the square in the direction of the tree-lined street Århusgade, carefully avoiding the cyclists on the new cycle superhighway in Nordhavnen. Århus-gade is now an active shopping street in which the historical port buildings create a special setting for the varied and colourful business community. At the end of the street, another café and several interesting specialist shops in Århus Square are tempting me. I've heard there is a market on the square on Saturdays and make a mental note to come back. I continue south towards the water and am a bit overwhelmed when I step into the new Silo Square: above me, the two preserved silos tower like giant cylindrical monuments. In front of me, the square opens up towards the water, offering a full view across the basin to the new UN Building and the characteristic Copenhagen skyline with its towers and spires. A group of students are sitting in the sun, working on their laptops, and children from a crèche are eating their packed lunches on the stairs leading down to the water. On my right I can see the sunny promenade running along Sandkaj and the characteristic harbour bath. The water is still too cold for swimming, but in the summer months there are crowds of people coming from the district and from all over Østerbro. I walk along the promenade towards Redmolen, where the view across the Sound is staged by a spectacular building at the tip of the jetty. Out

2020. Stiger ud af metroen på Nordhavn Plads for en rundtur i det nye Århusgadekvarter. På pladsens café nyder travle mennesker en hurtig kop kaffe på vej mod arbejde. Krydser hen over pladsen med kurs mod træalleen i Århusgade og passerer forsigtigt de kimende cyklister på Nordhavns nye hurtige cykelrute. Århusgade er nu en aktiv handelsgade, hvor de historiske havnebygninger skaber en særlig stemning omkring det brogede forretningsliv. For enden af gaden lokker Århus Torv med endnu en cafe og flere spændende specialbutikker. Har hørt, at der er marked på pladsen hver lørdag, må komme igen. Går mod syd mod vandet og overvældes en smule, da jeg træder ud på den nye Silo Plads. Over hovedet på mig rejser de to bevarede siloer sig som kæmpemæssige cylindriske monumenter. Foran åbner pladsen sig mod vandet og der er fuldt udsyn over bassinet til den nye FN-bygning og hele Københavns karakteristiske tårnfylde skyline. En flok studerende sidder med de bærbare i solen og en vuggestue nyder madpakken på trappen mod vandet. Til højre ser jeg den solbeskinnede promenade langs Sandkaj og det karakteristiske havnebad. Vandet er endnu for koldt, men i sommermånederne myldrer badet med både lokale og folk fra hele Østerbro. Går langs promenaden mod Redmolen hvor udsigten over Øresund sættes i scene af den spektakulære bygning på spidsen af molen. Herude dufter det af hav og man har virkelig

here, I can smell the sea and really feel the wind in my hair. I look at the residential buildings along the Redmole quay and slightly envy the people who can enjoy the view from their green balconies every day. The new Redmole Canal has stairs on both sides that can be used to sit on or to put kayaks into the water from. Nice planning. I continue my stroll to Fortkaj, where there is a lowered wooden wharf putting you right at the water's edge. Several small wooden boats are moored here, and there's a smell of olden days amongst all the new things. There is now a gym in the old silo. Not bad to work up a good sweat with that view. I take a discreet look into one of the small private courtyards, where residents have created a luxurious place with rhoicissus on all the facades. It looks amazing. On my way back to the Metro station at Orientkaj, I take a look across the 'water pocket' towards the new Kronløb Island. The new buildings there now make up the extreme end of Nordhavnen, but later the urban conglomeration will expand at Sundmolen and Trælastholmen – and even further away in Nordhavnen.

fornemmelsen af at få "vind i håret". Kigger ind mod boligerne langs Redmolekajen og bliver lidt misundelig på de mennesker, der dagligt kan nyde udsigten fra de grønne altaner. Den nye Redmolekanal er designet med trapper på begge sider, så der er gode siddemuligheder og det er nemt at sætte sin kajak i vandet – godt tænkt. Slentrer videre til Fortkaj, hvor man kan gå på en sænket træbrygge, der bringer én helt tæt på vandet. Her ligger flere mindre træbåde og der dufter lidt af gamle dage i alt det nye. Der er nu motionscenter i den gamle silo – ikke dårligt at sidde og svede med den udsigt. Kigger diskret ind i et af de små private gårdrum, hvor beboerne har valgt at skabe frodighed med kongevin på alle facaderne, det ser fantastisk ud. På vej tilbage til metrostationen ved Orientkaj kigger jeg udover Lommevandrummet mod den nye Kronløbsø. De nye huse på øen er i dag det yderste af det nye Nordhavnen, men senere vil der blive endnu mere by ved vandet på Sundmolen og Trælastholmen, og også længere ude i Nordhavnen.

**LIFE ON THE WATERFRONT  
ET LIV VED VANDET**





**LIFE FULL OF CONTRASTS  
ET LIV MED KONTRASTER**







**SUSTAINABLE LIFE  
ET BÆREDYGTIGT LIV**



# THE COMING YEARS DE KOMMENDE ÅR



## THE NEXT STEPS TOWARDS REALISATION

The realisation of the development of Inner Nordhavn begins in the autumn of 2012, when roads and squares will be established and the first cranes put in place. Inner Nordhavn is expected to be fully developed within ten years, and in the coming years the entire Inner Nordhavn district will be a vibrant building site where many buildings will be erected and a new Metro line built. However, the district will remain the home of a number of enterprises that are already located in the area and currently occupy buildings that will be preserved. With the development of Inner Nordhavn, the area will cease to be a free port. Consequently, the existing gate guard building will be removed, but a new one will be built further out into Nordhavnen.

Inner Nordhavn is just the first of a series of urban districts in Nordhavnen, and the time has already come to begin planning of the next districts, Sundmolen and Trælstholmen, so we can keep abreast of developments. The demand for both housing and commercial facilities suggests that the pace of progress is likely to be very high.

## REALISERINGEN STARTER

Realiseringen af Århusgadekvarteret starter i efteråret 2012 med anlæg af veje og pladser, ligesom de første byggekraner vil blive opstillet. Hele Århusgadekvarteret forventes realiseret inden for en 10 års periode. Århusgadekvarteret vil i den kommende årrække være en pulserende byggeplads for bygninger og Metro, men den vil samtidig fortsætte med at være hjemsted for en række virksomheder, som allerede er lokaliseret i området i bygninger, som bevares. Udbygningen af Århusgadekvarteret betyder, at områdets frihavnsstatus nedlægges, og dermed også portvagten. Til erstatning opføres en ny portvagt længere ude i Nordhavnen.

Århusgadekvarteret udgør kun det første af en række af bykvarterer i Nordhavnen, og det er allerede aktuelt at påbegynde planlægningen af de næste bykvarterer, Sundmolen og Trælstholmen, så vi kan være på forkant med udviklingen. Efterspørgslen på både boliger og erhverv indikerer, at det kan komme til at gå meget stærkt.

## INNER NORDHAVN – FROM IDEA TO PROJECT

This publication was prepared by CPH City and Port Development in collaboration with COBE, SLETH, Polyform and Rambøll.

Translation:

Mette Aarslew, OVRZ

Photos:

CPH City and Port Development, City of Copenhagen, COBE, Jens V. Nielsen

Graphic design:

Tegnestuen Jens V. Nielsen

Production:

Vilhelm Jensen & Partnere

Copies issued: 3,000

© CPH City and Port Development, August 2012

## ÅRHUSGADEKVARTERET – FRA IDE TIL PROJEKT

Publikationen er udarbejdet af By & Havn I/S i samarbejde med COBE, SLETH, Polyform og Rambøll.

Oversættelse:

Mette Aarslew, OVRZ

Fotos:

By & Havn, Københavns Kommune  
COBE, Jens V. Nielsen

Grafisk tilrettelæggelse:

Tegnestuen Jens V. Nielsen

Produktion:

Vilhelm Jensen & Partnere

Oplag: 3.000

© Udviklingselskabet By & Havn I/S, august 2012

# NORD

## FURTHER INFORMATION

Information on further urban development of the Nordhavnen area is available at

[www.nordhavnen.dk](http://www.nordhavnen.dk)

[www.nordhavn.kk.dk](http://www.nordhavn.kk.dk)

## MERE INFORMATION

Information om den videre udvikling af Nordhavnen kan ses på

[www.nordhavnen.dk](http://www.nordhavnen.dk)

[www.nordhavn.kk.dk](http://www.nordhavn.kk.dk)



# HAVNEN

BY&HAVN



**CPH CITY AND PORT DEVELOPMENT  
UDVIKLINGSELSKABET BY & HAVN I/S**

Nordre Toldbod 7  
DK 1013 København K  
Tel 3376 9800  
info@byoghavn.dk

[www.byoghavn.dk](http://www.byoghavn.dk)

# NORDHAVN

Revision af strukturplanen fra 2009

December 2018

BY&HAVN

COBE

SLETH

SANDBERG

RAMBOLL









<b>Introduktion</b>	<b>4</b>
Strukturplanen	10
Holme og kanaler	16
Identitet og kulturspor	24
Blå og grøn by	30
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	48
CO2 venlig by	54
Arealopgørelser	58
Opsamling	64



# Introduktion

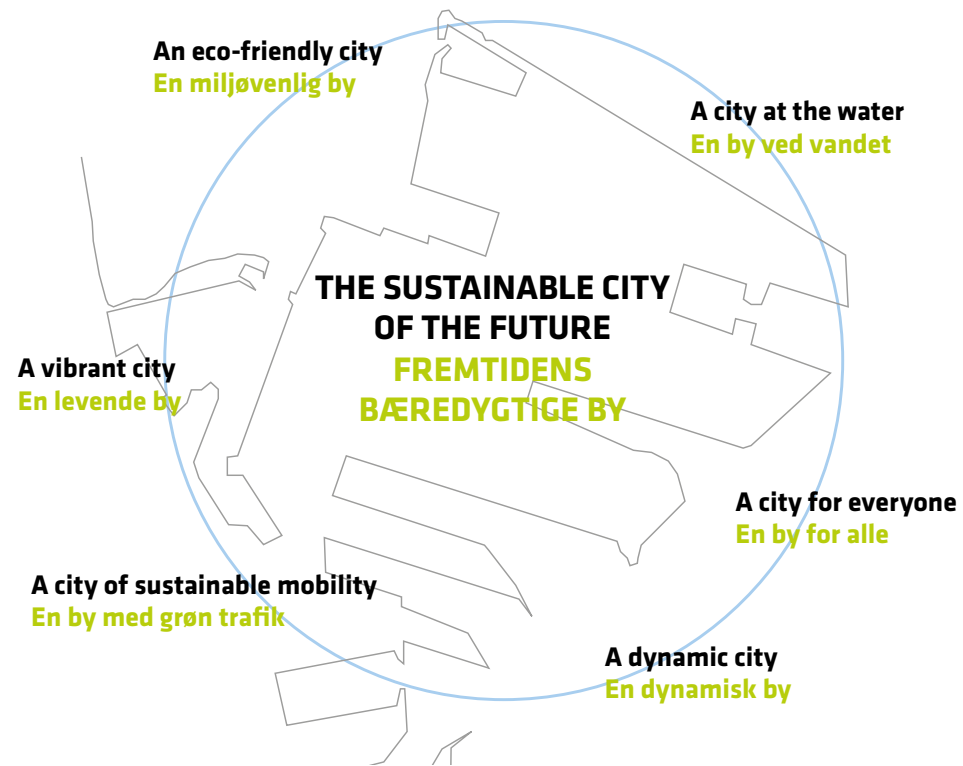
Dette dokument beskriver forslaget til en revision af strukturplanen for byudviklingsprojektet i Københavns Nordhavn fra 2009.

Strukturplanens formål er at fastlægge de overordnede rammer for byudviklingsprojektet i Nordhavn, både de overordnede fysiske sammenhænge i bydelen samt de strategiske aspekter af udviklingen. Strukturplanen bygger på den oprindelige vision om fremtidens bæredygtige by samt de seks temaer, som vinderforslaget fra arkitektkonkurrencen i 2009 om Nordhavn introducerede. Visionen for byudviklingsprojektet i Nordhavn har fra starten været at omdanne de industrielle havneområder til en bæredygtig bydel, der kan medvirke til at styrke København, som bæredygtig by. Den vision synes mere aktuell end nogensinde før.

Strukturplanen blev kvalificeret og bearbejdet i årene efter arkitektkonkurrencen, men er siden 2011 ikke blevet revideret. Siden da har der hovedsageligt været fokus på byudviklingen i Indre Nordhavn, hvorimod Ydre Nordhavn stadig fortrinsvis anvendes til industri- og erhvervsformål. I de kommende år tages der hul på byudviklingen i Ydre Nordhavn, og derfor er strukturplanen for Nordhavn igen i fokus – nu med særligt fokus på Ydre Nordhavn.

Strukturplanen handler i særlig grad om at fastlægge de overordnede strukturerende elementer; den blå og grønne struktur (herunder klimasikring), metroen og det grønne loop, den overordnede vejstruktur, fordelingen af bebyggelser, bebyggelsestæthed og til dels funktioner samt eksisterende strukturer, bygninger og anlæg, der skal indgå i bydelen i fremtiden.

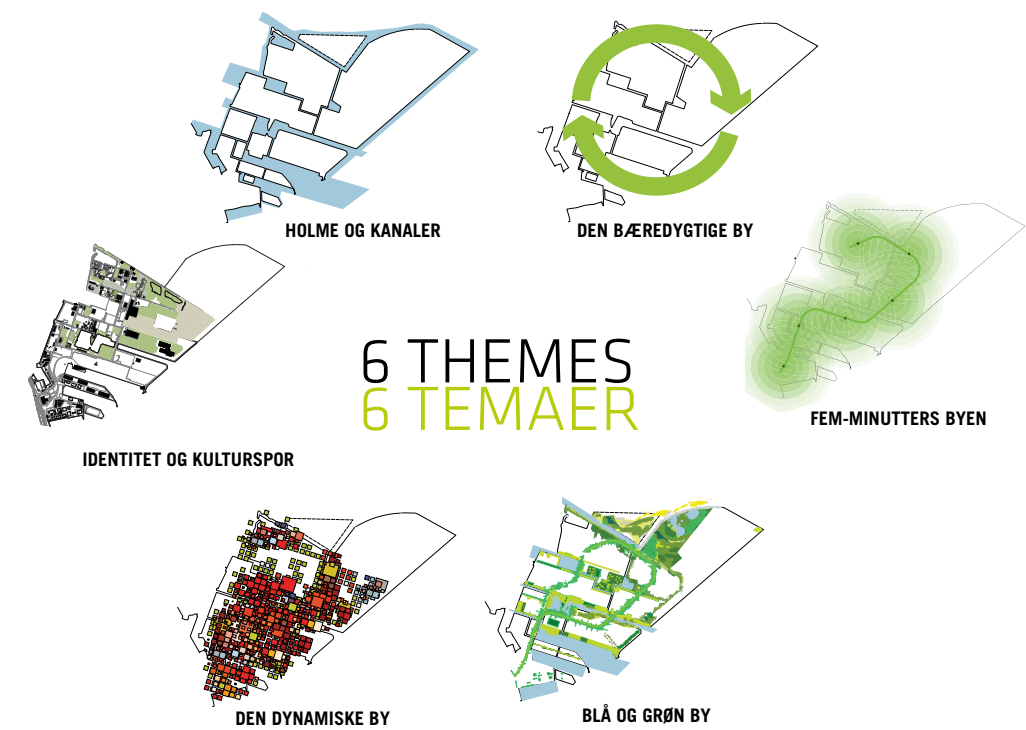
Samtidig skal strukturplanen være robust, så der sikres fleksibilitet i udviklingen. Et bærende princip i planen er, at bydelen opdeles i mindre kvarterer, der udvikles hver for sig, med hver sin egenart og til hver sin tid. Dette sikrer, at der skabes variation i bydelen, samt at udviklingen af de enkelte kvarterer kan foregå over lang tid og tilpasses de omstændigheder, der findes på det tidspunkt, hvor udviklingen finder sted. Hver generation får på denne måde mulighed for at, sætte præg



## VISION



Konkurrenceforslag 2009



## TEMAER



Strukturplan 2011



STRUKTURPLANREVISION 2018

på og være med til at udvikle sit eget kvarter. Strukturplanen skal således på den ene side sikre at byudviklingsprojektet følger visionens målsætning og sikrer sammenhængen i hele bydelen. På den anden side skal strukturplanen sikre, at de enkelte kvarterer kan udvikles hver for sig og til hver sin tid, så de gives hver deres egenart, der fortolker stedet, visionen og de seks temaer på hver sin måde.

Byudviklingen i Nordhavn har hidtil været rod-fæstet i den oprindelige vision for fremtidens bæredygtige bydel og de 6 overordnede temaer, som vinderforslaget fra arkitektkonkurren-cen var baseret på. Visionen og de seks temaer handlede om at understøtte en bæredygtig byudvikling, at strukturere bydelen samt skabe en særlig egenart i Nordhavn funderet på havnens eksisterende identitet. Temaerne ud-sprang alle af projektets kontekst og omhand-lede historie og kulturspor, holme og kanaler, CO2 venlig by, fem-minutters byen, en by af blå og grønt samt det intelligente grid.

Både visionen og de seks temaer har vist sig at være stærke strategiske styringsredskaber: De har både været operationelle i forhold til at styre byudviklingsprojektet i en klar retning. Samtidigt har de været robuste nok til at kunne fungere over tid og under forskel-lige omstændigheder. De er blevet brugt til at rammesætte projekter på flere niveauer: Fra helhedsplanen for Indre Nordhavn og lokal-planer for fem kvarterer til en bred vifte af anlægsprojekter og byggeprojekter. Erfarin-gen fra Indre Nordhavn har været, at de seks temaer sammen med visionen har fungeret godt som grundlag for at udvikle projektet og kvalificere projektet undervejs. Derfor ønskes det at fastholde visionen og de seks temaer, som rammen om den kommende byudvikling i Ydre Nordhavn.

Igennem udviklingen af Indre Nordhavn er der skabt værdifulde erfaringer, der kan medvirke til at kvalificere den videre udvikling i Nord-havn. Samtidig har en lang række forhold, i og omkring Nordhavn, ændret sig igennem åre-ne: Nye muligheder er opstået, nye udfordrin-ger er kommet og nye beslutninger er truffet, hvilket tilsammen skaber nye forudsætninger

for byudviklingsprojektet. På den baggrund blev arbejdet med revisionen af strukturpla-nen igangsat.

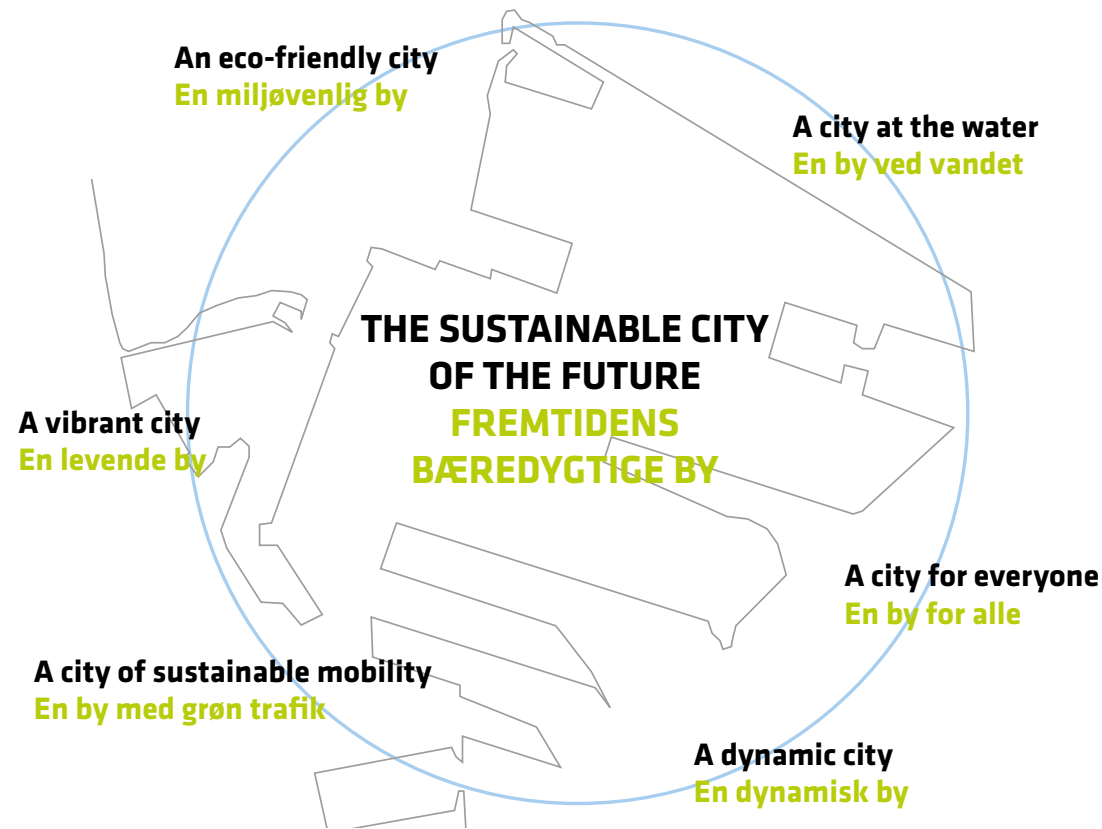
Dette dokument er bygget op således, at vi-sionen og projektets nye forudsætninger gen-nemgås først. Dernæst beskrives strukturplan-revisionen og de seks temaer foldes ud hver for sig, igennem tekst, tegninger, diagrammer og billeder. Til sidst i dokumentet findes en arealopgørelse samt en opsamling. Struktur-planen suppleres af en illustrationsplan, der har karakter af en skitse, hvis formål er at vise et billede af, hvordan fremtidens Nordhavn måske kan ende med at se ud.

Strukturplanrevisionen er udarbejdet af By & Havn med Cobe, Sleth og Sangberg Architets som rådgivere for By og Havn. Undervejs er strukturplanen løbende blevet drøftet med Københavns Kommune, ligesom en række forskellige interessenter er blevet involveret i arbejdet med strukturplanen.

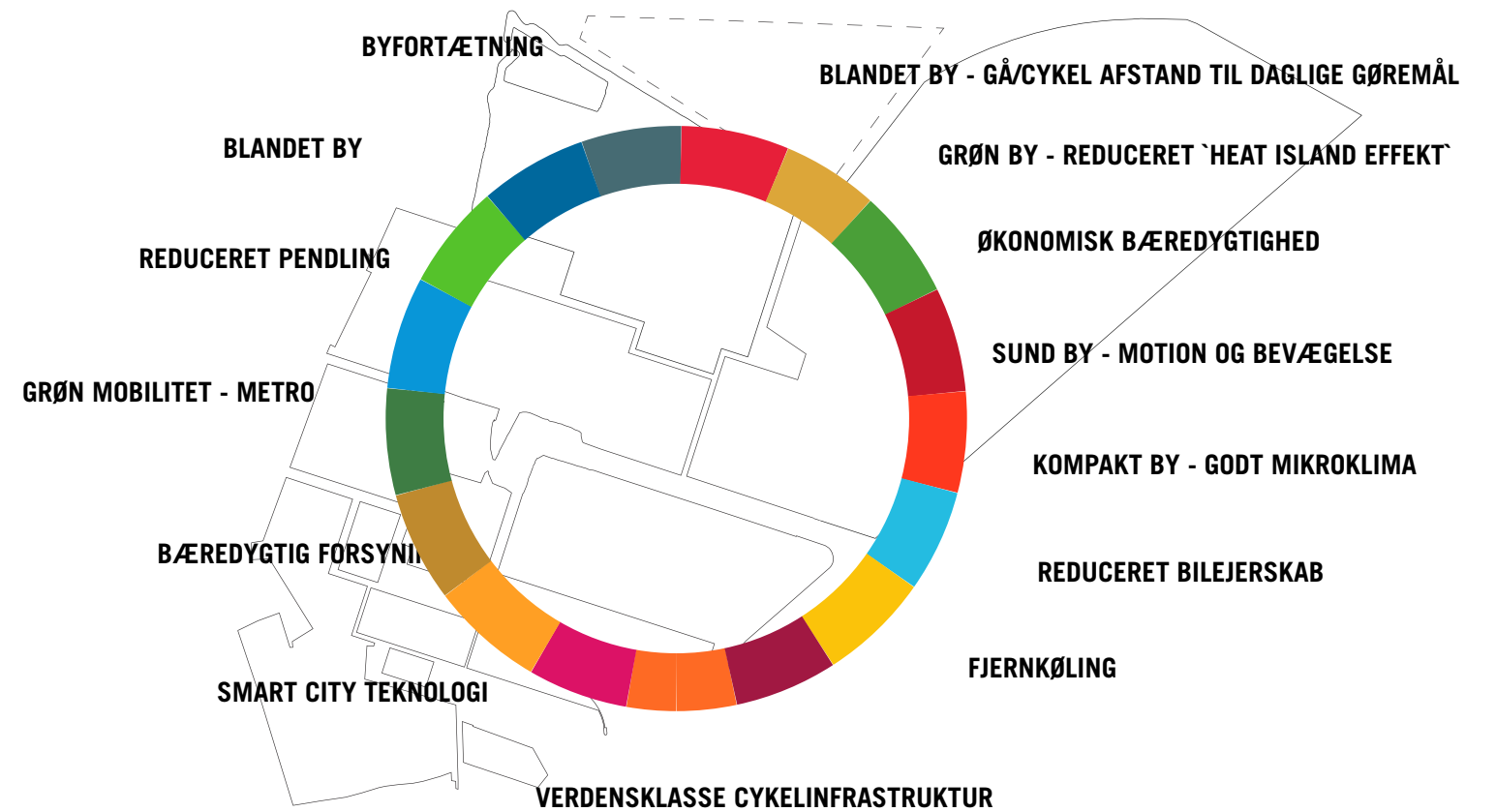


# Vision

Fremtidens bæredygtige by



VISIONEN  
FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BY



FN'S VERDENSMÅL  
SUMMEN AF MANGE TILTAG



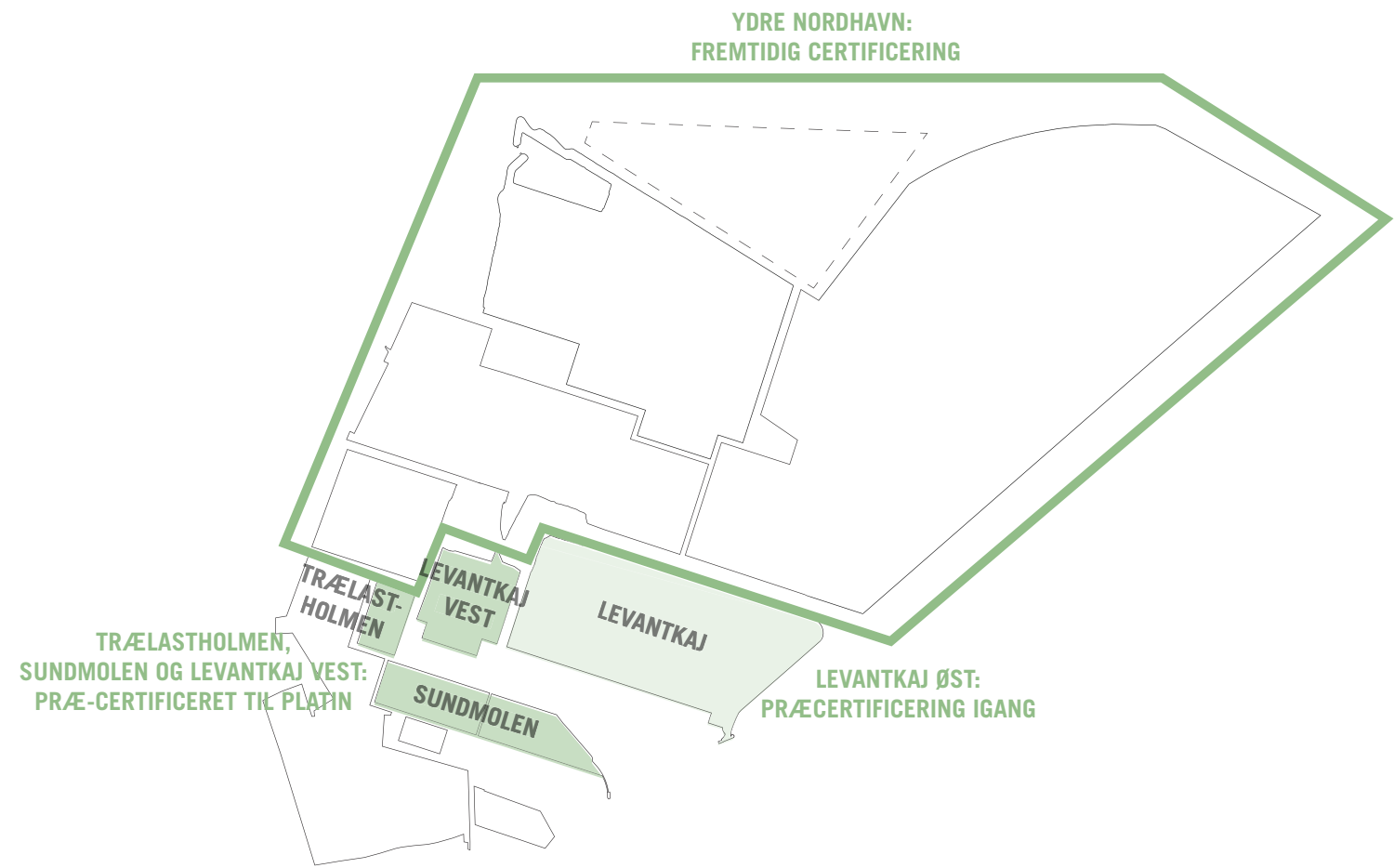
FN'S VERDENSMÅL



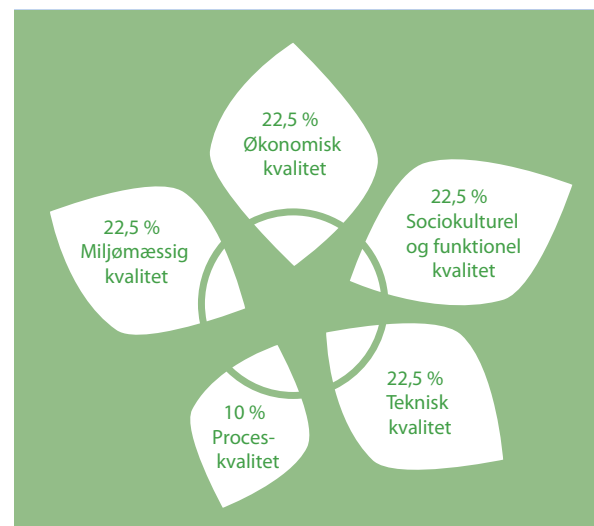
NORDHAVNS BIDRAG

# Vision

## Holistisk bæredygtighed



DGNB-CERTIFICERING AF BYKVARTERER I NORDHAVN



DGNB SYSTEMETS FEM OVERORDNEDE KVALITETER

**Fremtidens bæredygtige by**  
 Visionen for Nordhavn er at skabe fremtidens bæredygtige bydel i København. En bæredygtig by handler om miljømæssig ansvarlighed, om værdiskabelse, om social diversitet og andre tiltag, der kommer samfundet til gavn. Visionen rummer følgende seks temaer, som fremgår af illustrationen på side 6.

**En miljøvenlig by**  
 Nordhavn skal styrke Københavns identitet som miljømetropol. Vedvarende energi og nye energiformer, optimal ressourceudnyttelse samt miljøvenlige transportformer skal være med til at gøre Nordhavn til et foregangseksempel for bæredygtig byudvikling og miljørigtigt byggeri.

**En levende by**  
 Nordhavn skal ånde af liv. Her skal være et alsidigt byliv med mangfoldige typer aktiviteter og et bredt udbud af butikker, kultur og idræt. Byrummene, naturen og ikke mindst vandet skal invitere til oplevelser, begejstring og udfoldelser for alle.

**En by for alle**  
 Der skal være plads til alle i Nordhavn. Derfor skal der opføres varierede boligtyper, ligesom byens funktioner skal blandes og integreres. Nordhavn skal være en imødekommende by, hvorfor dialogen med borgere og brugere er et centralt aspekt i udviklingen af bydelen.

**En by ved vandet**  
 Nordhavn er Københavns nye adgang til vandet, hvor alle skal have muligheden for at nyde vandet. Boliger og udadvendte aktiviteter skal så vidt muligt knyttes direkte til vandet, ligesom vandet skal kunne opleves og bruges overalt i byen. Havnefronter, kajarealer og kyststrækninger skal være offentligt tilgængelige.

**En dynamisk by**  
 Nordhavnen skal være en dynamisk bydel, med miljøer der inviterer til nye initiativer. Her skal være et rigt udvalg af institutioner, indkøbsmuligheder og oplevelsestilbud, som danner grundlag for nye arbejdspladser og initiativer. Nordhavnen medvirker derved til at styrke København som markant international vidensby.

**En by med grøn trafik**  
 I Nordhavn sættes der på bæredygtige trafikale løsninger. Det naturlige valg skal være at benytte cyklen, den kollektive trafik eller at bevæge sig til fods, fremfor at tage bilen.

**Bæredygtig byudvikling**  
 Samlet set udgør visionens seks temaer rammen om en bæredygtig byudvikling i Nordhavn. De fungerer som pejlemærker, der skal følges i alle sammenhænge, i alle skalaer og til alle tider. Fra strukturplanniveau og hele vejen ned til de mindste detaljer i udførelsen. Fra planlægning, udførelse og ibrugtagning til, i sidste ende, levestilslinjen i Nordhavn.

**FN's verdensmål**  
 FN's verdensmål indbefatter emner som ulighed, bæredygtige byer og lokalsamfund, ligestilling mellem kønnene mv. og beskriver en holistisk bæredygtighedstænkning, hvor summen af mange tiltag tilsammen skal løfte verden i en mere bæredygtig retning. Byudviklingsprojektet i Nordhavn, herunder strukturplanen skal holdes op imod disse mål.

**DGNB**  
 DGNB er et certificeringssystem og evalueringværktøj, der benyttes til at fastslå niveauet af bæredygtighed i projekter. I forbindelse med planlægningen af nye bykvarterer, kan man vurdere bæredygtigheden via en såkaldt præcertificering.

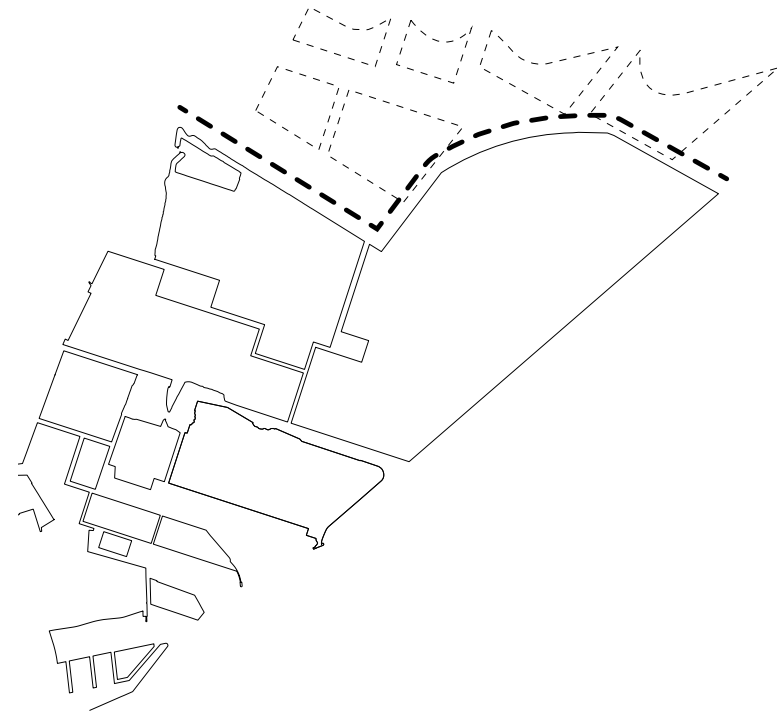
Tre områder i Nordhavn; Sundmolen, Trælastholmen og Levantkaj Vest blev præcertificeret i 2014 og opnåede den højeste udmærkelse, platin. Levantkaj er næste byområde hvor masterplanen er i gang med at blive præcertificeret. Fremadrettet skal DGNB også benyttes som redskab til at vurdere bæredygtigheden i byudviklingsprojektet i Ydre Nordhavn.

DGNB bruges også til at certificere bygninger, hvilket der stilles krav om i alle byggeprojekter i Nordhavn.

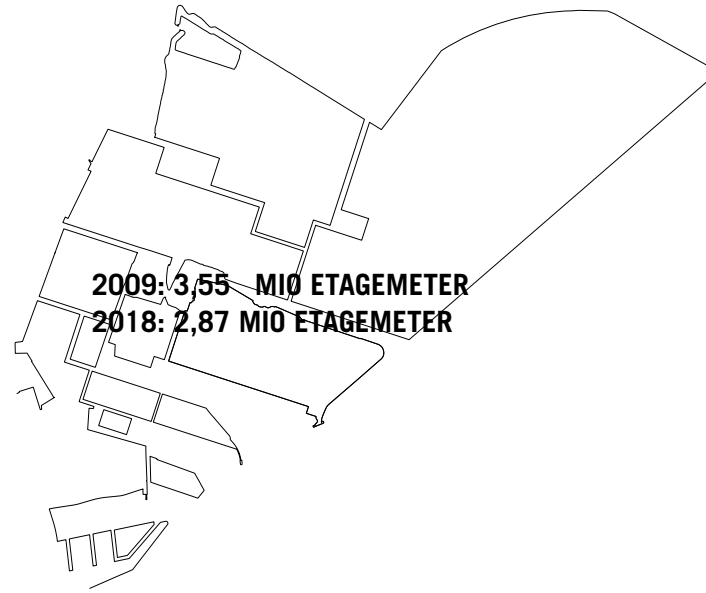
DGNB er således et reelt designværktøj, der løbende bruges til at kvalificere og dokumentere, at projektet lever op til den grundlæggende vision om at skabe fremtidens bæredygtige by - på planlægningsniveau såvel som på bygningsniveau.



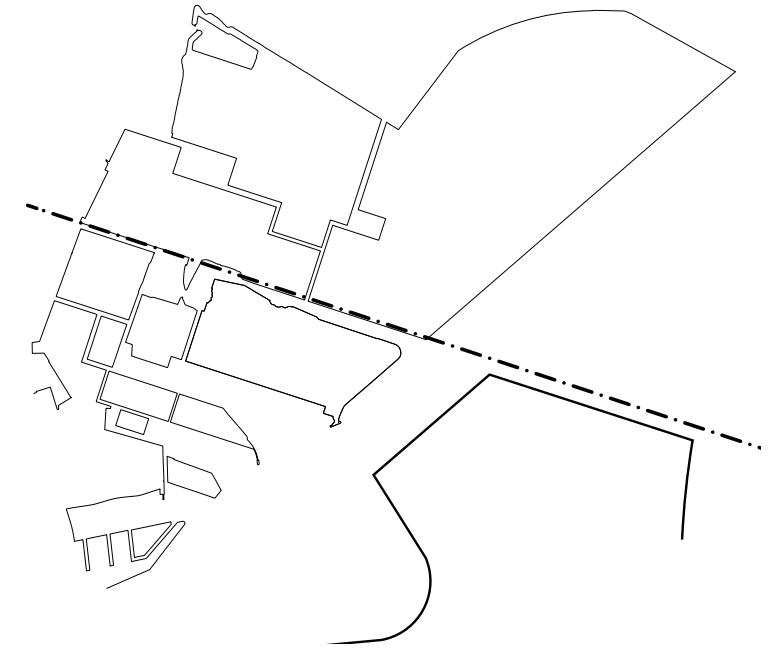
# Forudsætninger



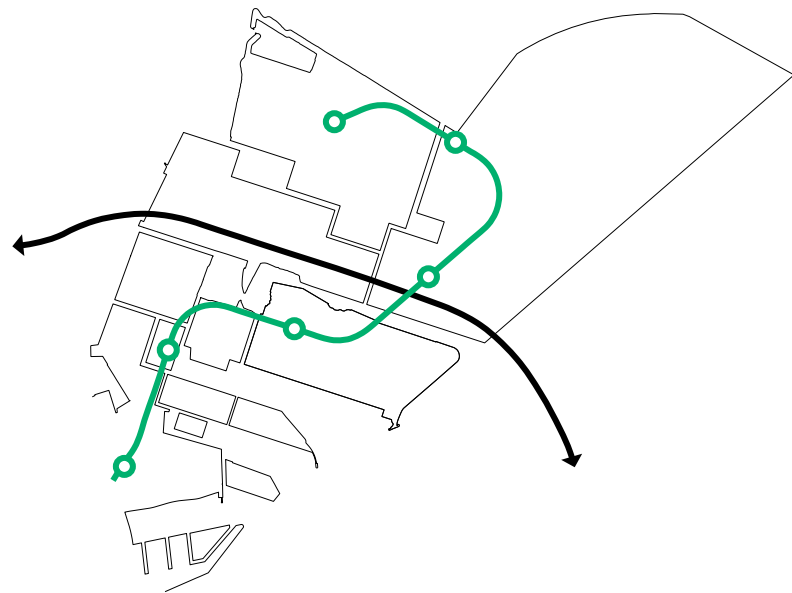
GRÆNSE FOR OPFYLD MOD NORD



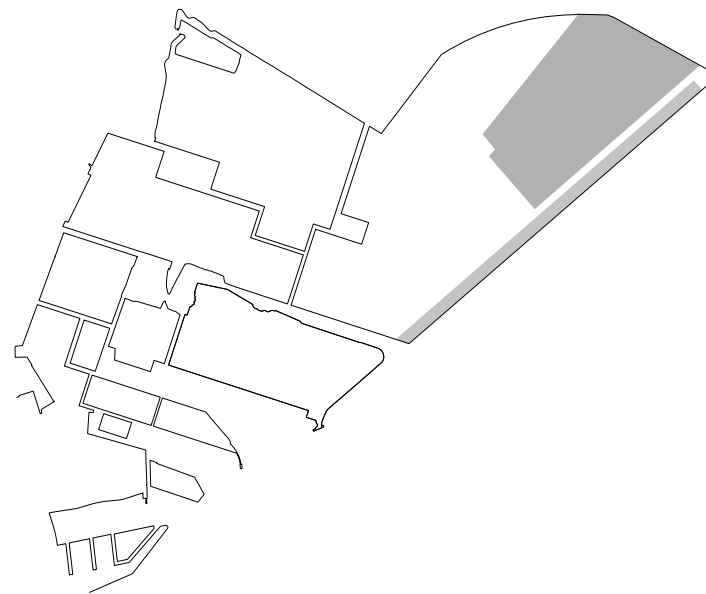
FÆRRE ETAGEMETER



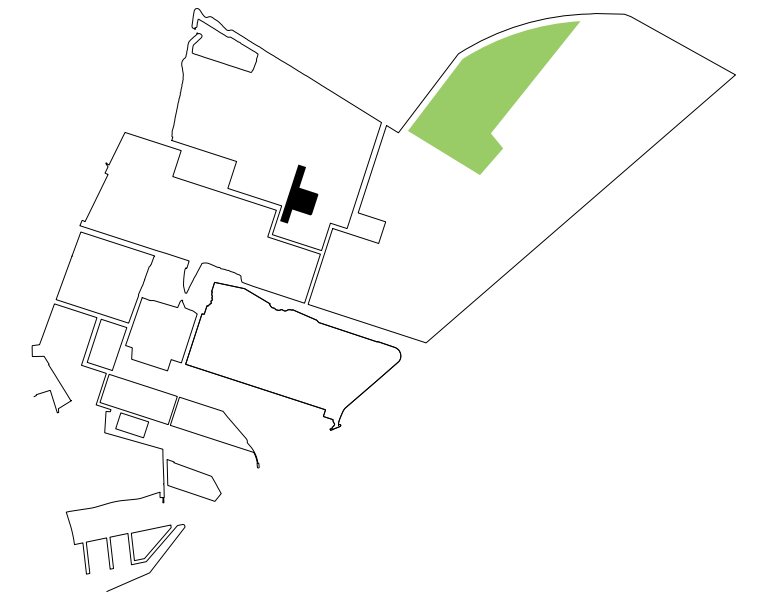
LYNETTEHOLMEN  
+ STORMFLODSSIKRING



HAVNETUNNEL OG  
NY METROLØSNING



KRYDSTOGTSTERMINAL  
OG CONTAINERTERMINAL



ØTC-HALLEN + NY NATURPARK

Siden arkitektkonkurrencen blev afgjort i 2009 har mange forudsætninger for byudviklingsprojektet i Nordhavn ændret sig. Dette har derfor påvirket grundlaget, hvorpå Ydre Nordhavn skal udvikles. Herunder gennemgås de væsentligste af de nye forudsætninger:

**Grænse for opfyld mod nord**  
 Nordhavn kan iht. den nuværende lovgivning ikke udvides yderligere mod nord. Det strider imod den strukturplan, der vandt arkitektkonkurrencen i 2009, hvor det bl.a. blev foreslået at anlægge en række grønne øer yderst i havnen mod nord. Konsekvensen af grænsen for opfyld er, at byudviklingsarealet nu er væsentligt mindre end det, der tidligere blev arbejdet med.

**Færre etagemeter og rekreative områder**  
 En afledt konsekvens af den nordlige grænse for opfyld er, at der kan bygges færre etagemeter byggeri og anlægges mindre rekreative grønne områder, kanaler, byrum og infrastruktur end i planen fra 2009. Det samlede etageareal er reduceret fra 3,55 mio. m<sup>2</sup> til 2,87 mio. m<sup>2</sup>.

**Metroen: Fra "loop" til "lille spørgsmålstegn"**  
 Der er truffet beslutning om, at metroen skal anlægges som et såkaldt "lille spørgsmålstegn", som er en enstrengt metrolinje, fremfor det "loop", der oprindeligt blev foreslået. Det grønne loop fastholdes dog som struktur idet den hurtige cykelrute i Nordhavn fortsat planlægges udført som et loop.

**Nordhavnstunnellen og havnetunnellen**  
 Nordhavnstunnellen skal skabe en ekstra vejforbindelse til Nordhavn, hvilket er afgørende for den fortsatte byudvikling af Nordhavn. Der er besluttet at arbejde med en såkaldt "kort model" af Nordhavnstunnellen, der slutter på Nordhavn tæt på Kalkbrænderihavnen. Med planerne for Lynetteholmen er det muligt, at Nordhavnstunnellen i fremtiden føres videre mod øst i form af den havnetunnel / Østlig Ringvej, som i øjeblikket undersøges. I strukturplanen er der illustreret "den lange model" for opkørslen.

**Containerterminalen flyttes**  
 Containerterminalen, som i dag ligger på Levantkaj, flyttes i 2021 ud til den nordøstligste

del af det nye opfyld yderst i Nordhavn. Containerskibene skal fremover lægge til på den nordvendte kaj og arealerne syd for denne skal bruges til opbevaring af containere mv.

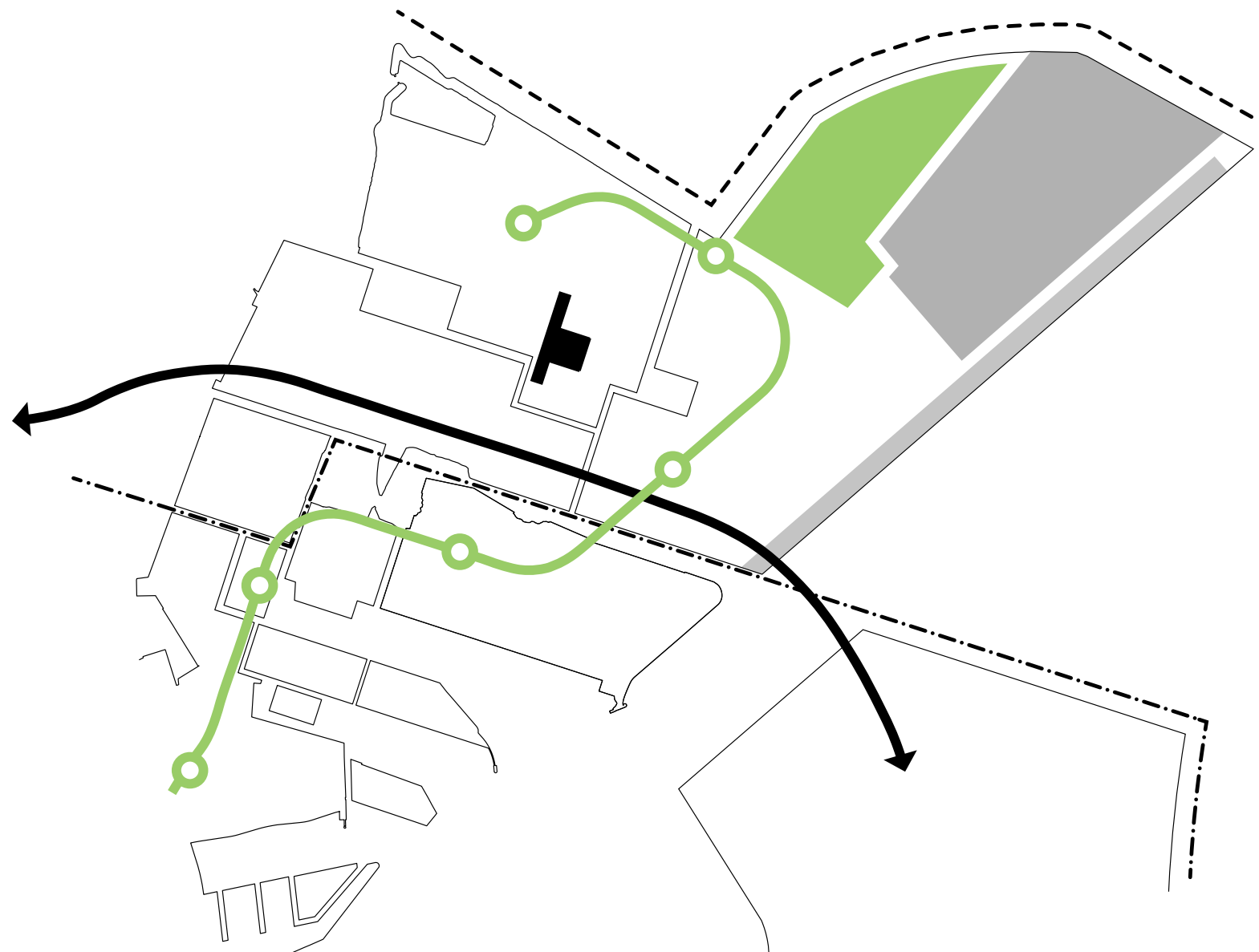
**Naturpark i Ydre Nordhavn**  
 Københavns Kommune og By & Havn blev i 2018 enige om at skabe en Naturpark i Ydre Nordhavn på den vestligste del af det nye opfyld, der kaldes Renjordsdepotet. Naturparken får et samlet areal på 28 ha, hvor halvdelen bliver en kommunal park.

**ØTC-hallen bliver til "Tunnelfabrikken"**  
 I ØTC-hallen blev tunnel-elementerne til Øresundsforbindelsen fremstillet. Dette faktum, sammenholdt med bygningens enorme skala, gør den til et pejlemærke i Nordhavn med en særlig historie og identitet. Planen er at transformere hallen til bl.a. et kulturcenterum ved navn "Tunnelfabrikken". Tunnelfabrikken bliver en markant destination i området, som bl.a. vil samle erhverv, kulturfunktioner og attraktive udearealer i ét.

**Krydstogtterminalen udvides**  
 Krydstogtturismen er i vækst i København, og der er stor efterspørgsel på kajpladser til Krydstogtskibe. Derfor er det blevet besluttet at udvide den nuværende Krydstogtterminal i Nordhavn med yderligere 600 m mod nord, med plads til endnu en terminal.

**Lynetteholmen på vej**  
 I oktober 2018 fremlagde regeringen og Københavns Kommune planen om Lynetteholmen. Lynetteholmen er tænkt som et nyt opfyld mellem Nordhavn og Refshaleøen, der bl. a. skal hjælpe til at stormflodssikre Københavns Inderhavn og være med til at skabe et nyt bykvarter i København.

Det er planlagt, at Nordhavn skal kobles sammen med den nye "nabo", klimasikringsmæssigt såvel som infrastrukturelt.



**NYE FORUDSÆTNING FOR BYUDVIKLINGEN I NORDHAVN**







Introduktion	4
<b>Strukturplanen</b>	<b>12</b>
Holme og kanaler	18
Identitet og kulturspor	26
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	50
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	60
Opsamling	64



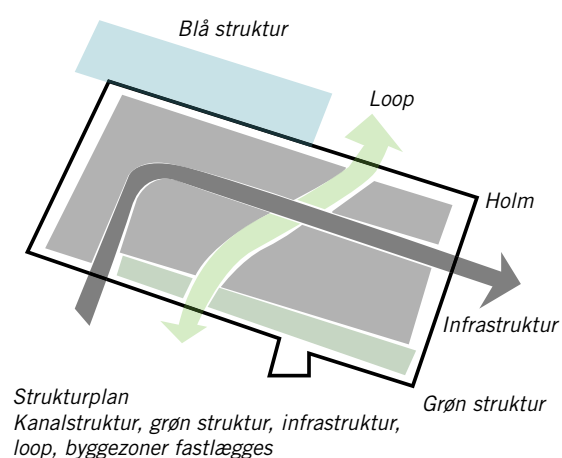
# Strukturplan 2009

## Strukturplan 2009

Den hidtidige strukturplan var baseret på illustrationsplanen fra vinderforslaget i arkitektkonkurrencen i 2009. Strukturplanen, som den ses her til højre, blev udarbejdet i 2011.

Strukturplanen fra 2011 beskrev udelukkende den overordnede struktur for Nordhavn: De grønne og blå strukturer, det grønne loop med metrostationer, den overordnede fordelingsvej samt kvarterernes placering og udstrækning.

## FRA STRUKTURPLAN TIL MASTERPLAN



Masterplaner og lokalplaner  
Byggefelter, kanaler, placering af lommeparker og placering af funktioner fastlægges i masterplan, der danner grundlag for konkret lokalplanlægning





# Strukturplan 2018

## Beskrivelse



### Strukturplan 2018

Den reviderede udgave af strukturplanen er funderet i samme vision og temaer som den tidligere strukturplan, men bygger på de nye forudsætninger, som er beskrevet i forrige afsnit. Den reviderede strukturplan er endvidere mere detaljeret bearbejdet end den tidligere version, idet den rummer forslag til den overordnede vejstruktur og er mere detaljeret i forhold til placering udformning af de grønne og blå strukturer samt byggezonernes kapacitet og proportioner.

### Holme og kanaler

Den overordnede idé er fortsat at opdele havnen i holme ved at gennemskære området med kanaler. Ydre Nordhavn gennemskæres derfor af tre nye kanaler, så der skabes fire holme. Dertil foreslås et nyt opfyldt mod nord, der får karakter af en holm med natur og strand direkte ved Øresund. Formen på den er ikke defineret p.t. På syd- og østsiden af denne nye holm, skabes to nye brede vandrums.

### Nye bassiner

Midt inde i Ydre Nordhavn, øst for ØTC-hallen, skabes et nyt indeliggende bassin, der samler to af kanalerne og skaber et nyt vandrum midt i bydelen. Ud for det der i dag kaldes Færgeshavnsbrygge foreslås et nyt opfyldt, hvorved der skabes et nyt bassin med land på fire sider og dæmpet bølgegang til sejlads og aktiviteter på vandet.

### Det Grønne Loop

Det Grønne Loop fastholdes som en struktur, der skaber sammenhæng i planen. Det Grønne Loop bliver en markant forbindelse, der knytter alle bykvarterer sammen. Metrostationer, metropladser, grønne og blå rum, hurtigrute for cyklister og gangforbindelser samles i et afvekslende grønt forløb. Dog vil cykel- og gangforbindelsen, være den eneste infrastruktur, der kører hele vejen rundt i loopet, idet metroen stopper ved Fiskerihavnen og kører tilbage samme vej jf. beslutningen om 'det lille spørgsmålstegn'.

### Grønne striber

De øst-vest gående grønne striber fastholdes også som et hovedgreb i planen. De grønne striber sikrer, at det grønne altid er hurtigt tilgængeligt uanset hvor i byen, man befinder

sig. De sikrer også, at man passerer igennem grønne områder, når man bevæger sig ud igennem Nordhavn.

### Stiforbindelser

Udover de hurtige og direkte stiforbindelser i Det Grønne Loop, skabes der en central grøn forbindelse centralt op igennem Nordhavn. Denne rekreative forbindelse forbinder en række af bydelens vigtigste destinationer: Indre Nordhavn og Levantkaj, Kranparken og Kalkbrænderihavnen, den gamle skudehav og Kronløbet, ØTC-hallen og det nye bassin, Strandholmen og naturparken yderst i Nordhavn. Lokalt bindes bydelen sammen af stier til gåture, motion og transport i nærområderne. Disse stier er ikke lagt fast i planen, men skal defineres i de enkelte kvarterer, når udformningen af disse fastlægges og placeringen af de forskellige funktioner kendes.

### Nye veje følger de eksisterende

Den nye vejstruktur i Nordhavn følger i stort omfang de eksisterende veje, hvorved der sikres en høj grad af bæredygtig og karakter-skabende udvikling af infrastrukturen. Vejstrukturen følger samme hierarki som i Indre Nordhavn, med hovedfordelingsvej, holmegader og lokalgader. Hovedfordelingsvejen følger Sundkrogsgade, Baltikavej og Oceanvej, men udvides til fire spor i fremtiden. Hovedfordelingsvejen kobles på Havnetunnelen ved Kattegatvej. Udover de områder som hovedfordelingsvejen passerer igennem, bliver de enkelte kvarterer trafikalt lukkede områder, hvor holmegader og lokalgader skaber adgang. Parkering forventes primært placeret i centrale P-anlæg med en mindre andel parkering på terræn.

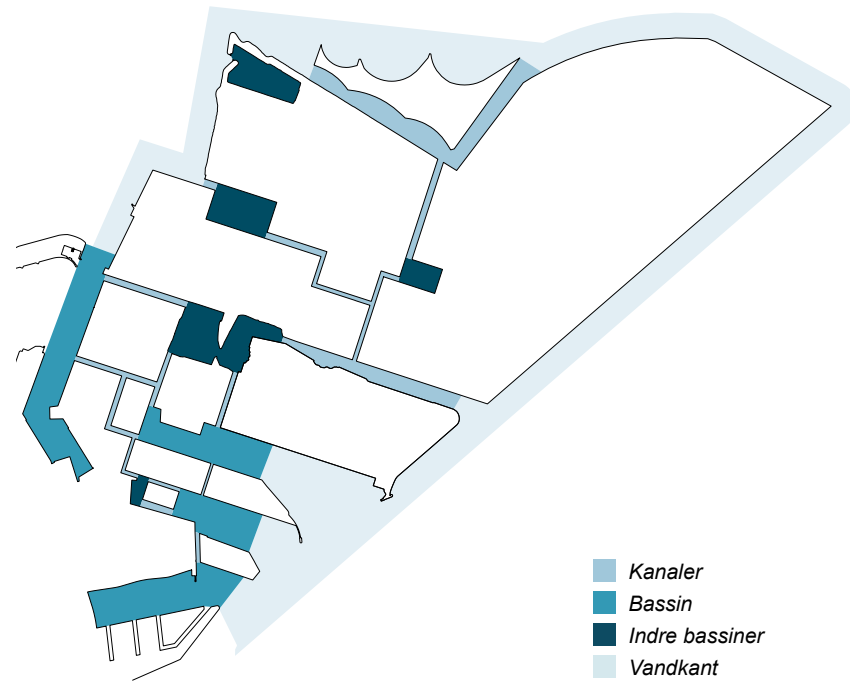
### Identitet og kulturspor

Ydre Nordhavns eksisterende kulturspor indgår også i den fremtidige by. Fiskerihavnen bibeholdes som en unik del af havnekulturen. ØTC-hallen bevares og omdannes til bl.a. et kulturcenter. Den gamle skudehavn udvikles som rekreativt område med sit eget særligt landskabelige præg. Færgeshavnen udvikles til en ny maritim destination. Eksisterende sten-sætninger og kajkanter indgår i nye byrum og rekreative områder. Tilsammen skaber kultursporene grobund for også at skabe en særlig identitet i Ydre Nordhavn.



# Strukturplan 2018

## Planens lag



- Kanaler
- Bassin
- Indre bassiner
- Vandkant

### Blå Struktur

Vandet i og omkring Nordhavn tager mange former; store rummelige havnebassiner, smalle kanaler, brede kanaler, indeliggende bassiner, havnearealer og kyster mod Øresund.



- Opfyld
- Udgravede kanaler

### Opfyld og udgravning

Opfyld i Øresund anlægges og tilføjer nye kvaliteter i bydelen. En række nye kanaler bringer vandet ind i byen.



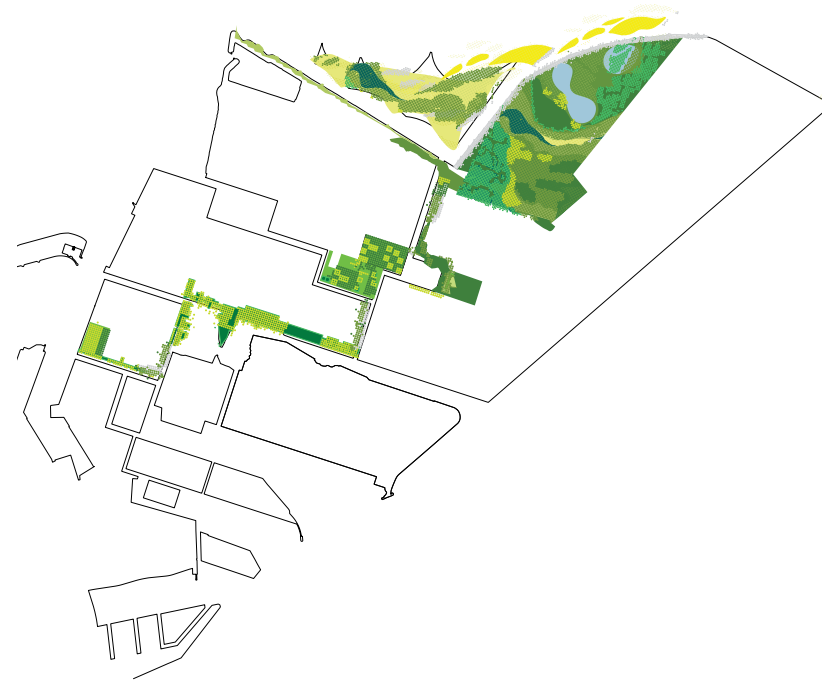
### Kvarterer / holme

Nordhavn inddeles i holme, som med udgangspunkt i eksisterende strukturer danner grundlaget for kvarterer med særlige identiteter.



### Grønne Striber

Nordhavn gennemtrænges fra øst til vest af striber af blå og grønt, som danner forbindelser på tværs af området, fra kant til kant, og sikrer en varieret bydel, hvor vandet og det grønne altid er tæt på.



### Grøn forbindelse og de store grønne rum

Nordhavns nye park og Strandholmen bliver tilsammen Nordhavns helt store grønne rekreative rum. De er forbundet med resten af bydelen med sammenhængende grønne forbindelser sydfra.

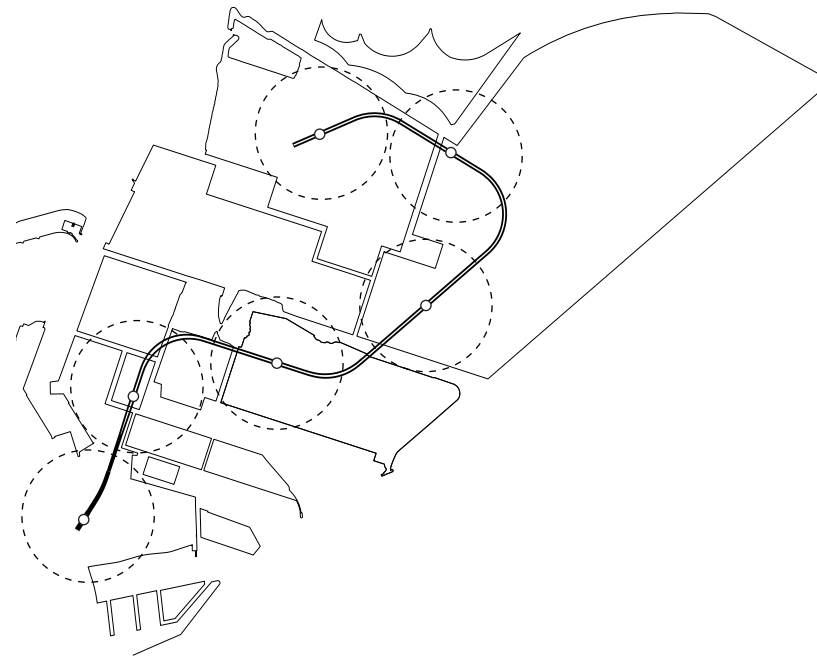


### Lommeparker og lokale byrum

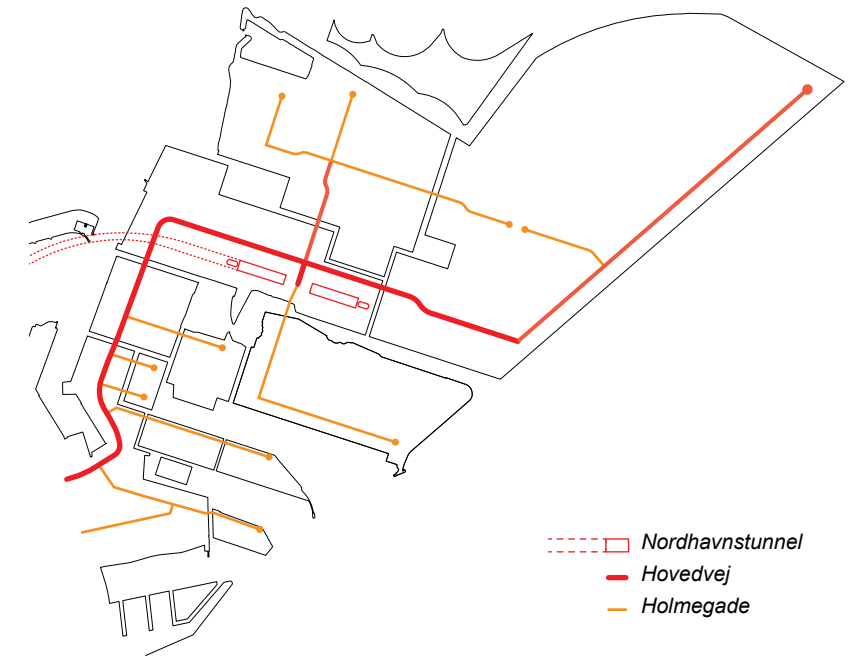
Overalt i bydelen etableres mindre "lommeparker" og lokale byrum, der styrker byliv, attraktivitet og identitet for de enkelte kvarterer.



**Grønt Loop**  
 Det Grønne Loop er Nordhavns hovedinfrastruktur for metro, cykler og gående, men også et landskabeligt grønt loop.

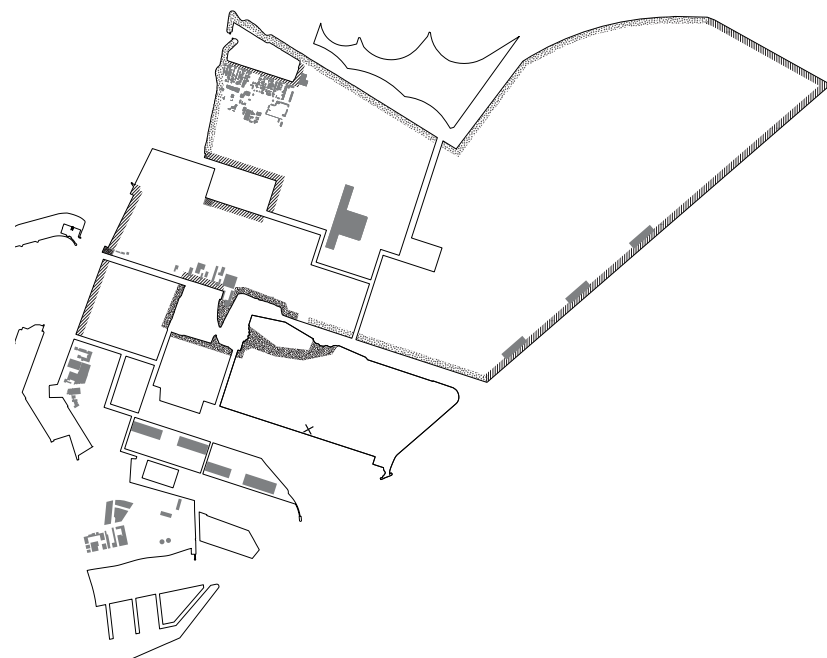


**Metro**  
 Nordhavn betjenes af Nordhavnsmetroen som får i alt seks stoppesteder. Stationerne indrammes af metropladser, som bliver væsentlige byrum i Nordhavn.

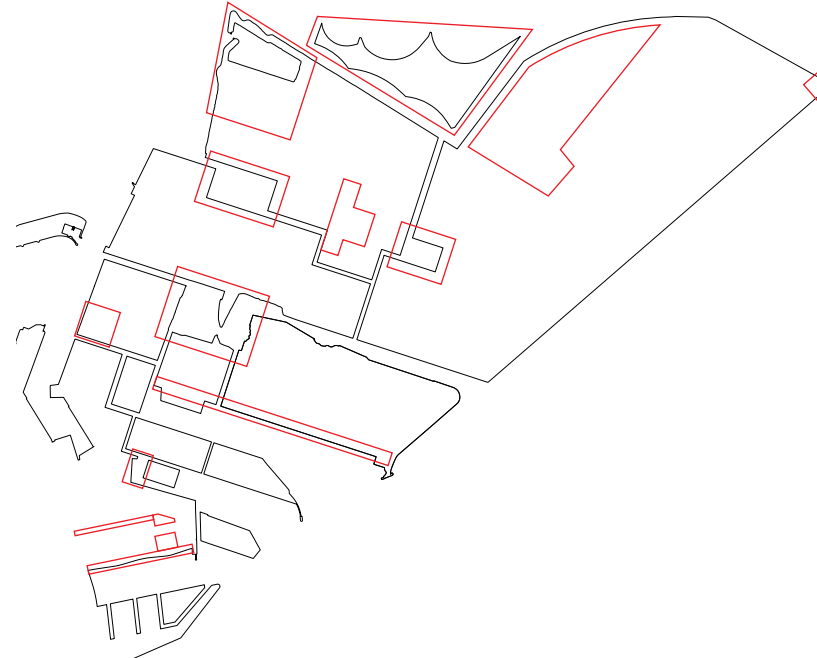


**Vejstruktur**  
 Nordhavn vejforsynes syd fra af Sundkrogsgade, og vest fra af Nordhavnstunnelen. Sundkrogsgade danner trafikalt rygrad, hvorfra mindre "holmegader" fordeler trafikken til de enkelte kvarterer.

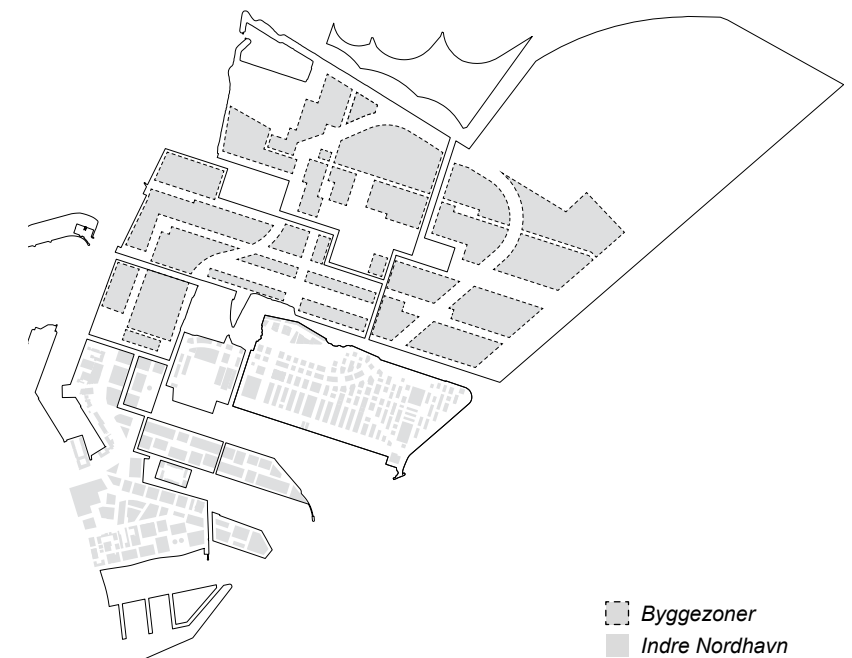
- - - Nordhavnstunnel  
— Hovedvej  
— Holmegade



**Eksisterende Strukturer der Indgår i byudviklingen**  
 Eksisterende bygningsstrukturer, kajkanter, anlæg og landskabelige kvaliteter dyrkes som udgangspunkt for holmenes forskellige karakterer.



**Særlige Destinationer**  
 Nordhavn skal indeholde en række attraktive destinationer for forskellige brugere. Park, strand, kulturhuse, autentiske havnemiljøer, udsigter, vand, byrum. Destinationerne forbindes af stier, grønne strøg og/eller kanaler.



**Byggezoner**  
 Holmene inddeles i byggezoner, som byggefelterne principielt udstykkes indenfor.

Byggezoner  
 Indre Nordhavn



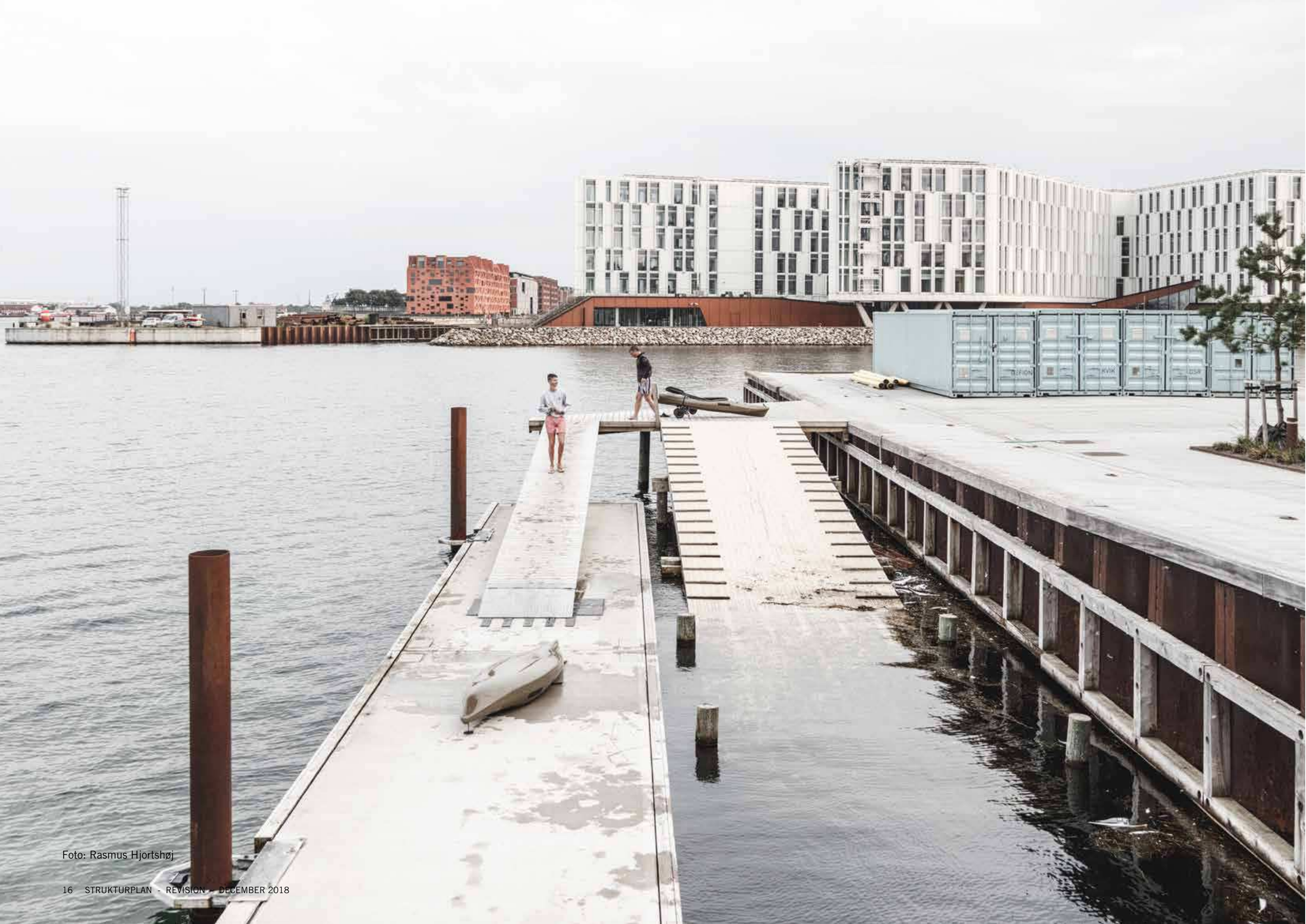


Foto: Rasmus Hjortshøj

Introduktion	4
Strukturplanen	12
<b>Holme og kanaler</b>	<b>18</b>
Identitet og kulturspor	26
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	50
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	60
Opsamling	64



# Holme og kanaler

Et robust og strukturerende greb



*Eksisterende vandrum i indre Nordhavn*

*Collager af mulige vandrum i ydre Nordhavn*



1915



1950



1975



2000



2018



2018 +

# Holme og kanaler

## Et robust og strukturerende greb

Nordhavns strukturelle hovedgreb er at gennemskære havnen med kanaler og bassiner, og derved opdele området i en række holme. En disponering med holme og kanaler respekterer og fortolker Nordhavnens fortid, der med opfyldninger i havnebassinet har skabt en let genkendelig og rationel struktur. Københavns nye bydel omkranses og gennemskæres derved af vandflader, der dels giver Nordhavn en markant egenart og identitet og dels underdel byen i lokale kvarterer.

At inddelte området i holme, som er adskilt af vand, skaber en god byggetakt, idet det naturligt skaber afsluttede enheder som modvirker spredt byudvikling. Desuden understøtter holmestrukturen med de afsluttede enheder de forskellige, overskuelige kvarterer med hver deres særkende.

Strukturplanen fastlægger de holme, der er afgørende for, at holmestrukturen fortsat er det bærende strukturelle greb i Nordhavn, og er de kanaler, der binder kanalerne sammen fra Indre til Ydre Nordhavn. Herudover kan der fastlægges yderligere kanaler på de enkelte holme, men disse placering, udformning og karakter bør først fastlægges på masterplanniveau, idet de hermed kan indpasses i det behov og de trends, der er tilstede på det givende tidspunkt.



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ *Principiel angivelse af kanaler,  
der kan fastlægges på masterplanniveau*



# Holme og kanaler

Vand med vidde, relationen til det åbne hav

Nordhavn er ikke kun opdelt af vand, men er i den grad også omgivet af vand. Som stor kontrast til de indre kanaler står det store åbne hav.

Nordhavns større kanaler opleves som del af det åbne hav og danner rammen for "endeløse" udsigter.

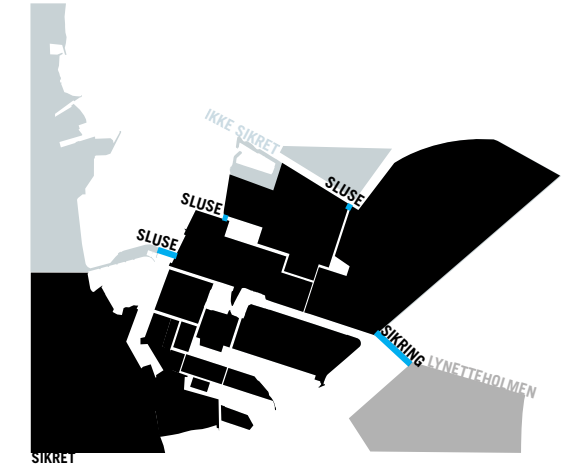
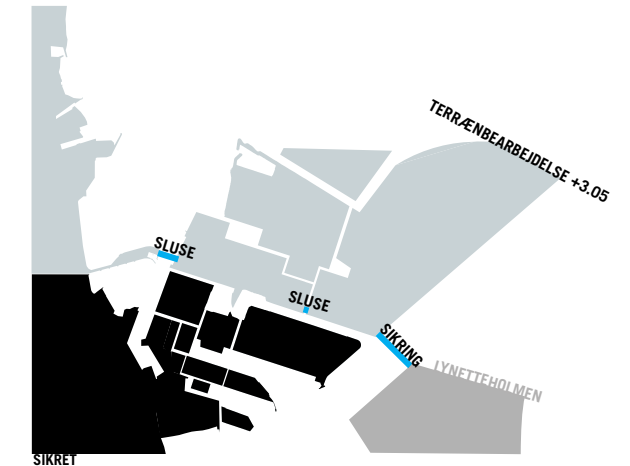
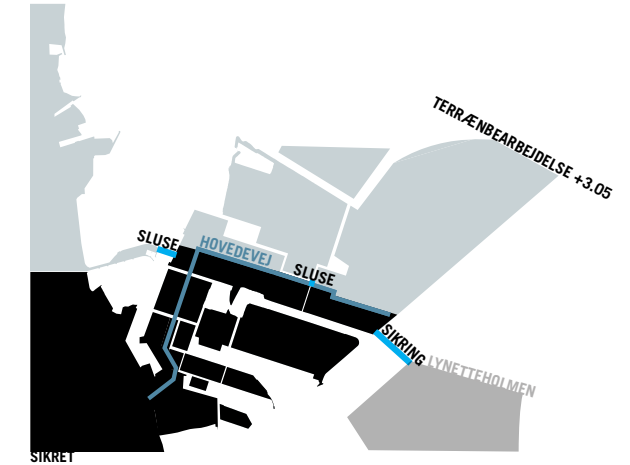
Store dele af Indre København ligger i en lav kote. Ved forventet fremtidig vandstigning og stormfloder vil dele af byen i inderhavnen risikere at oversvømmes. For at forhindre dette medtænkes Indre Nordhavn, såvel som Ydre Nordhavn, optimalt i en større kystsikringsplan af hele København.

Kystsikringen kan udarbejdes på forskellig vis. Her er tre mulige sikringer anvist. Disse muligheder omhandler alle, i hvert sit omfang, slusesikringssystemer og terrænbearbejdelse. Terrænbearbejdelsen består i tilførsel af jord til terrænet er hævet til minimum 3,05 m.

Der vil enkelte steder være behov for en lokal tilpasset klimasikringsløsning, f.eks. ved lavtliggende steder med bevarede bygninger.

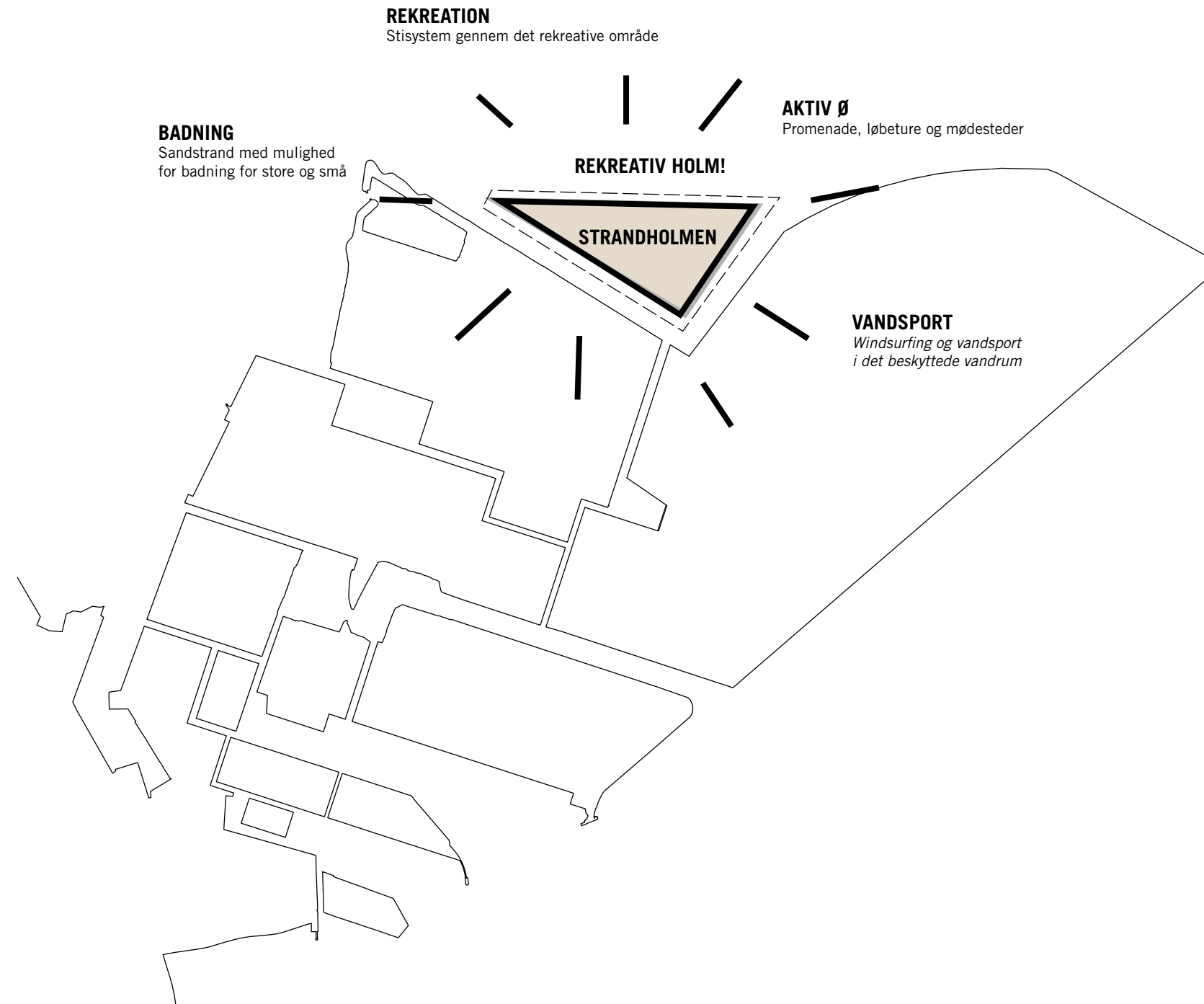


## EKSEMPLER PÅ KYSTSIKRING



# Holme og kanaler

## Rekreativ Holm



Som en ekstension af Nordhavn mod nord, foreslås en ny rekreativ holm; Strandholmen, der er tiltænkt som et rekreativt areal uden bebyggelse (mulighederne for opfyld skal afklares lovmæssigt).

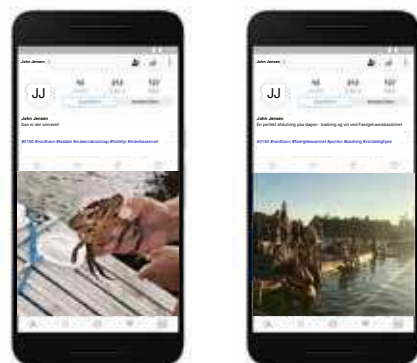
Strandholmens udformning udlægges på strukturniveau som et areal, hvori op til 2/3 af arealet, på masterplan, formgives som egentlig holm.

Udformningen af den rekreative holm får en naturlig kystlinje mod nord afhængig af bl.a. strømforholdene i området og skal samtidig have en sammenhæng med Nordhavns øvrige nordlige kanter.

Strandholmen vil ikke kun blive et samlingspunkt for Nordhavns beboere. Den vil også være en attraktiv destination for Københavns beboere, hvor stranden og den vildere og selvgroede natur, indbyder til naturoplevelser og en række aktiviteter, som badning, gå- og løbeture, windsurfing og drageflyvning. Det sydlige vandrum der opstår mellem den eksisterende kystlinje og Strandholmen, vil være ideel til adskillige typer for vandsport, da det er et beskyttet vandrum.

Udsigten til Øresund vil i sig selv også blive en attraktion.

### NORDHAVN SOM DESTINATIONSMÅL!



Man vil tage en tur til Nordhavn hvis man fx vil fange krabber, dyrke vandsport eller "bare" nyde et glas vin med fødderne i vandet.





# Holme og kanaler

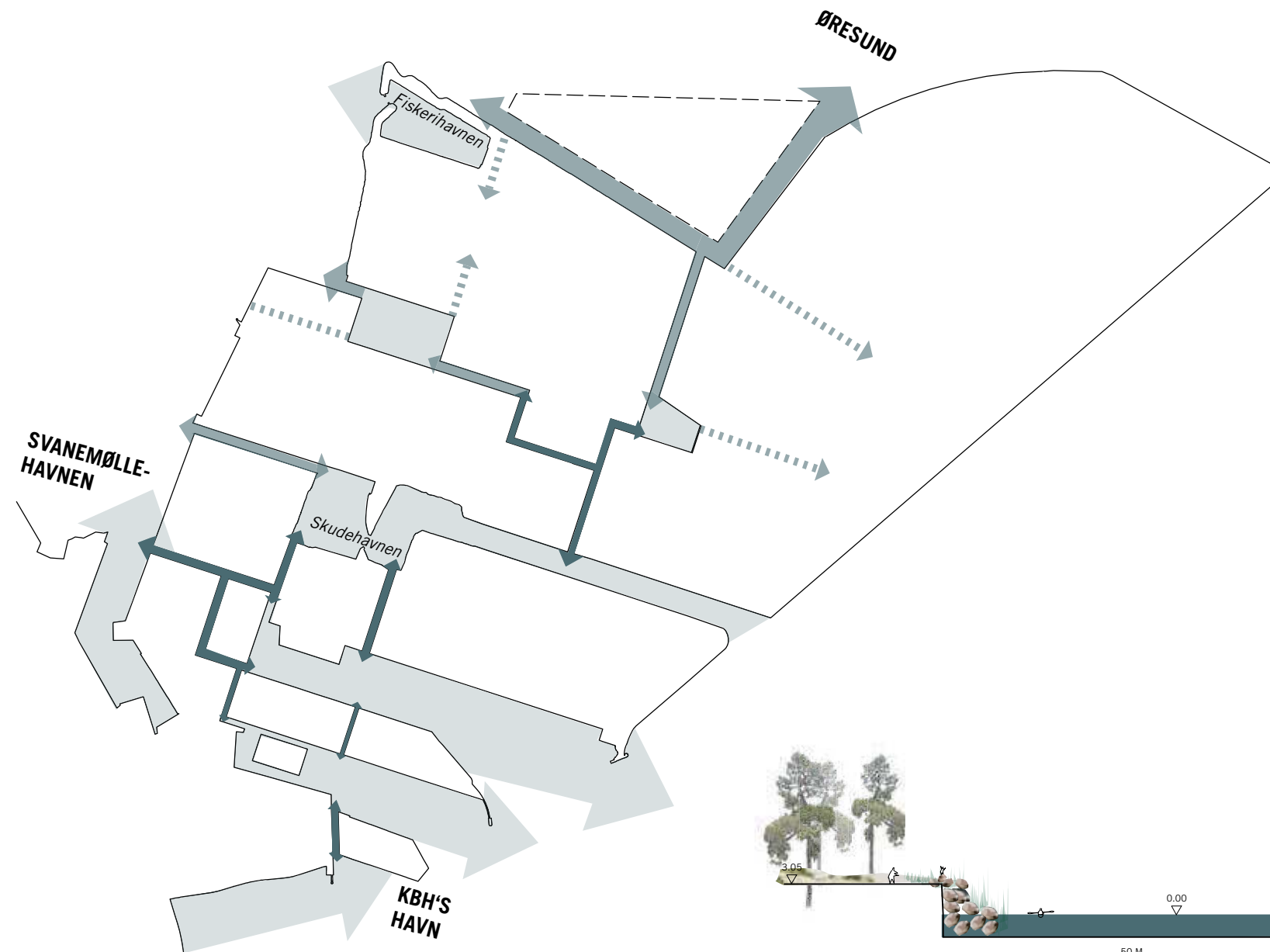
## Kanaler der inddeler

Kanalerne i Nordhavn vil være meget varierede - i bredde, længde og karakter. Ens for dem alle er, at de forbinder destinationer og inddeler Nordhavn i holme.

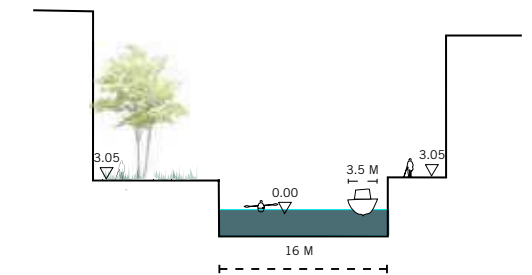
Kanalerne vil med deres intime karakter skabe en kontrast til havnerummenes storslåede skala.

Der skelnes imellem de helt smalle kanaler og de lidt bredere kanaler. Dette gøres, på baggrund af mulighed for bearbejdelse af en blød kant ved de bredere kanaler.

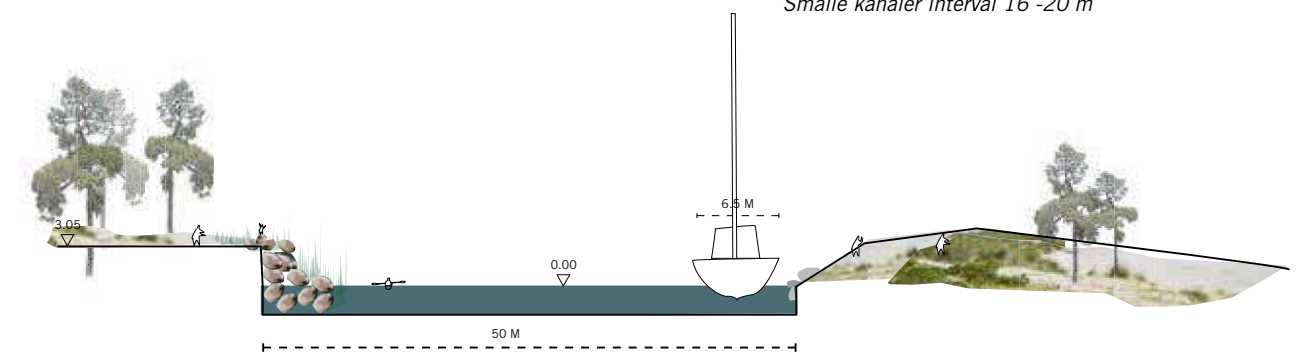
Ligeledes kan de helt smalle kanaler skabe særlige oplevelsesmæssige kvaliteter.



- Smalle kanaler
- Brede kanaler
- Principiel angivelse af kanaler, der kan fastlægges på masterplanniveau



Smalle kanaler interval 16 -20 m



Brede kanaler interval 25 -50 m



# Holme og kanaler

## Vandrum der samler

Vandrummene bliver rekreative omdrejningspunkter, som de forskellige holme vil samles om. Der bliver skabt en stor variation i typer af vandrum, fx urbane vandrum med hårde kanter, bløde vandrum med siv eller strand, steder hvor man kan komme helt ned til vandet og dyppe fødderne, eller hvor bebyggelsen kommer helt ned til vandet.

Ved vandrum der i dag allerede har kvaliteter, som Fiskerihavnen og Skudehavnen, anbefales det, at kvaliteterne bliver tilgodeset i fremtidige videreudvikling.









Introduktion	4
Strukturplanen	12
Holme og kanaler	18
<b>Identitet og kulturspor</b>	<b>26</b>
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	50
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	60
Opsamling	64



# Identitet og kulturspor

## Nordhavns egenart



ØTC-hallen



Fiskerihavnen



Unicef



Kraner på Levantkaj



Containere



Grønne arealer



Spor i landskabet



Krydstogtterminalen



Industrien efterlader spor i landskabet



Fiskerihavnen



Grønne arealer



# Identitet og kulturspor

## Nordhavns egenart

Havnen er et område med adskillige karakterfulde kulturspor. Dette er et stærkt udgangspunkt for omdannelsen af Nordhavn fra industri til byområde.

Det handler om at udvikle de kulturspor, der findes i området, og lade dem indgå aktivt i den nye bydel.

Identitet og kulturspor er derfor et vigtigt tema i udviklingen af Nordhavn, idet det giver området karakter, og oplevelsen af at bygge videre på noget, der allerede er og fungerer godt.

Nordhavn udvikles dermed ikke på "bar mark", men bygges med øje for det eksisterende, som skal understøttes og udvikles. På denne måde skabes en dynamisk og attraktiv bydel.

Eksisterende strukturer, som fx. ØTC-hallen, miljøet ved fiskerihavnen, udsigt, kanter og indfatninger skal der tages udgangspunkt i.



DIAGRAM OVER EKSISTERENDE STRUKTURER, HVOR DER BYGGES VIDERE PÅ UDVALGTE TRÆK

- Kulturspor
- Grus
- Grønt
- Opfyld
- Kranspor
- Anlagt ny spuns
- Stenkast
- Lodret indfatning
- Stenkast med træbrygger
- Grøn kant med stenkast

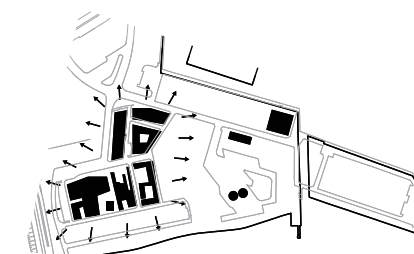


# Identitet og kulturspor

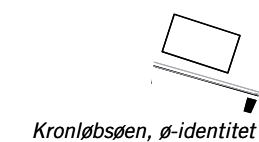
## Eksempel på transformation i Århusgadekvarteret

Identitet og kulturspor i Århusgadekvarteret: Tilgangen og udviklingen af egenarten ses tydeligt i arbejdet med Indre Nordhavn. I den Århusgadekvarteret blev udviklet stod der røde pakhuse og hvide siloer tilbage. Denne klare egenart er videreudviklet i bebyggelsen, som er en tæt by, med røde karréer i 5 etagers højde og hvide siloer i op til 12 etager.

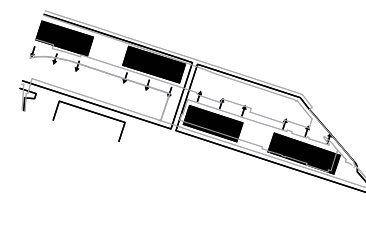
Mange af de eksisterende bygninger er bevaret, og den nye bygningsmasse indskriver sig omkring den eksisterende. Der er bevaret en del bygninger i Århusgadekvarteret. Flere af disse, havde ikke umiddelbart en særlig høj arkitektonisk værdi. De har derfor gennemgået gennemgribende transformationer, og fremstår nu, som særlige bygninger, som besidder store arkitektoniske kvaliteter (f.eks. de tre siloer). Andre bygninger står, som de hele tiden har gjort. Disse bygninger er med til at give området en særlig karakter, og giver besøgende og beboere et indblik i Nordhavns historie.



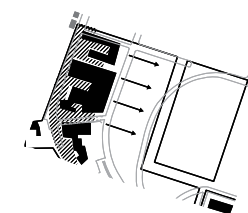
Århusgadekvarteret, røde bygninger og lyse siloer



Kronløbsøen, ø-identitet



Sundmolen, horisontale pakhuse



Trælastholmen, hvide bygninger



Nuværende bebyggelse i Århusgadekvarteret, røde bygninger og lyse siloer



Eksempel på egenarten i Århusgadekvarteret, lyse siloer og lavere røde bygninger



# Identitet og kulturspor

## Nordhavns egenart

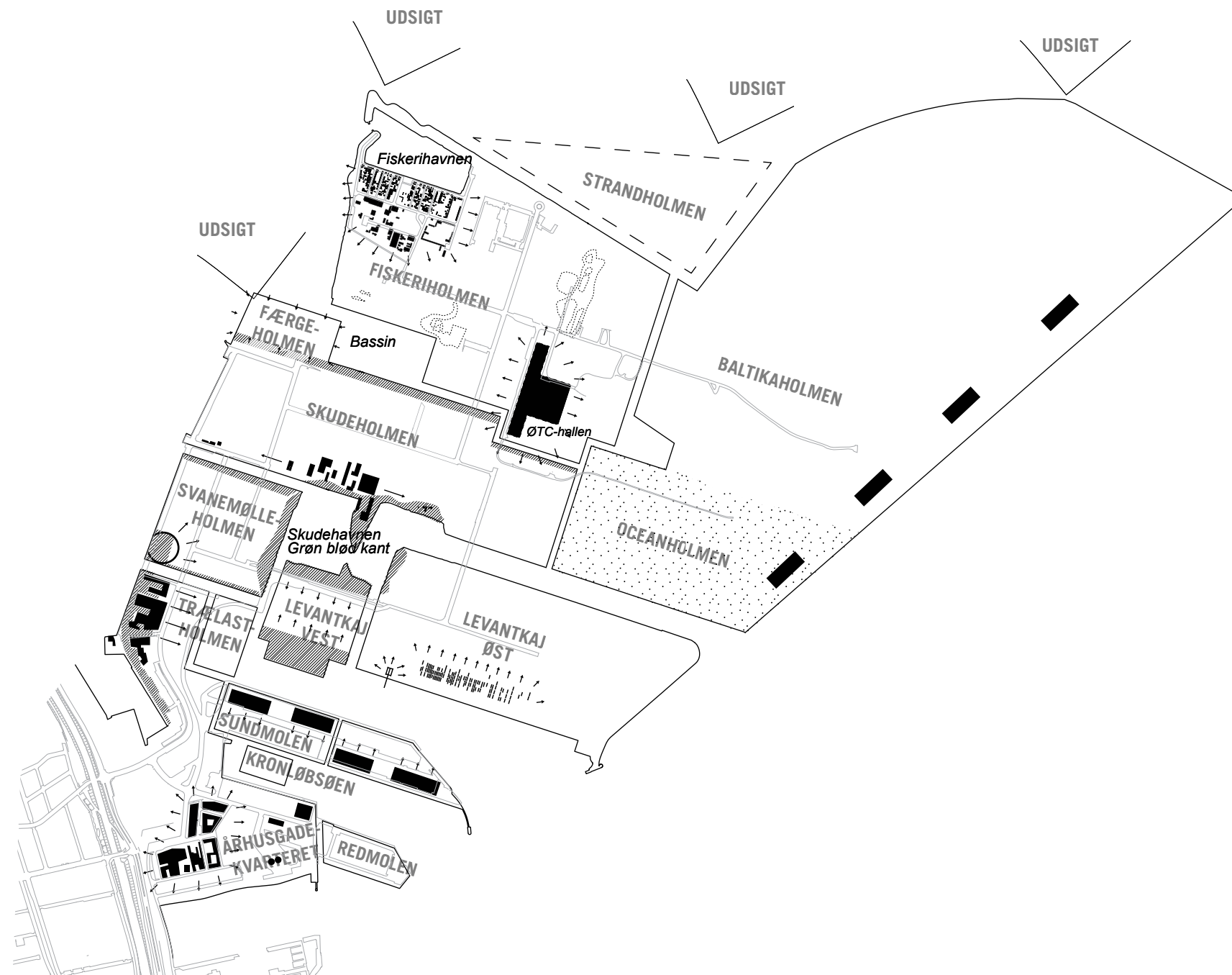
Identitetsskabende landskabelige og bebyggede miljøer.

For hver holm er der identificeret en særlig kvalitet.

I strukturplanen er den eksisterende egenart identificeret på de enkelte holme, og disse danner baggrund for navngivningen af de enkelte fremtidige holme.

På de holme, som er i gang med at blive byudviklet i Indre Nordhavn, fremgår det, at det i høj grad er eksisterende bebyggelse, som giver områderne egenart - den røde by i Århusgadekvarteret, pakhuse på Sundmolen, og de hvide bygninger på Trælstholmen.

Når der zoomes ind på de fremtidige holme i Ydre Nordhavn, fremgår det, at det er kulturmiljøer så som Fiskeriholmen, kontrasterne i kanterne som på Skudeholmen, kigget til horisonten, de åbne vidder og de bløde kanter, der giver holmene karaktergivende træk, fremfor bebyggelse.



Svanemølleholmen, Kranen



Fiskeriholmen, fiskeri- og selvbyggermiljø



Skudeholmen, den bløde kant og den hårde kant



Færgeholmen, Ø-identitet og kig til Øresund



Oceanholmen, åbne vidder og monolitiske bygninger



Baltikaholmen





Introduktion	4
Strukturplanen	12
Holme og kanaler	18
Identitet og kulturspor	26
<b>Blå og grøn by</b>	<b>32</b>
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	50
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	60
Opsamling	64



# Blå og grøn by

## Striber af blå og grønt

### EKSISTERENDE KVALITETER



Den vidtskrakte kyst  
Vind- og vandkræfter, den uendelige horisont

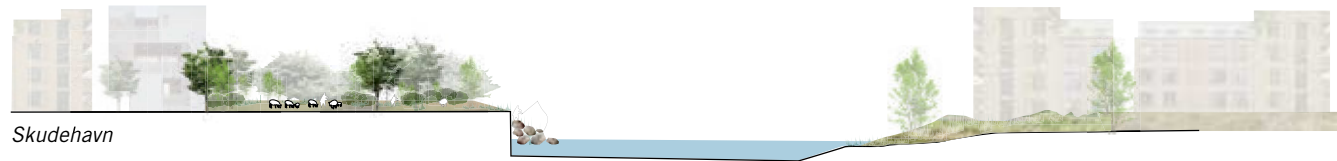
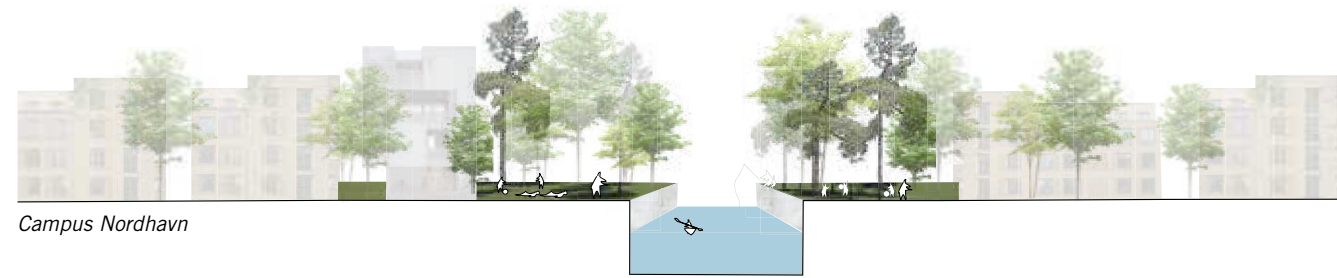


ØTC-hallen  
Den gamle fabrik omdannes til nyt aktivt knudepunkt

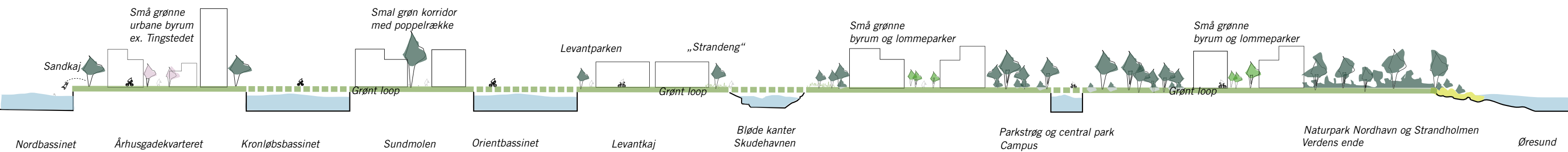


Den bløde kant ved Skudehavnen  
Selvgroet vegetation

### STRIBERNES KARAKTER



### FRA TÆT OG BYMÆSSIG TIL ÅBEN OG LANDSKABLIG NATUR



# Blå og grøn by

## Striber af blåt og grønt



Nordhavn er en grøn og blå bydel. Med sine bassiner, kanaler og kyster har Nordhavn vandet som nærmeste nabo. De grønne områder er altid tæt på - fra lokale lommeparker, promenader og grønne byrum til åbne kyststrækninger, strande og store naturområder.

Holmestrukturen sikrer, at vandet altid er tæt på. Vandrømmene i form af kanaler og bassiner giver forskellige rumlige oplevelser og skaber mulighed for forskellige aktiviteter på og omkring vandet. Der lægges stor vægt på kanalkanternes nærhed til vandet, særligt de sydvendte kanter.

Vandet gøres tilgængeligt med trapper, lave promenader, strande, moler mm. Vandrømmene sammentænkes og integreres med de tilhørende funktioner på land, hvorved kvaliteterne ved vandet udfoldes.

Den grønne struktur i Nordhavn udlægges overordnet i sammenhæng med den blå struktur som rekreative striber, der på tværs af Nordhavn skaber særlige steder og oplevelsesmuligheder.

Det blå og grønne i Nordhavn ses, som ét sammenhængende landskabeligt element, og det er i samspillet og variationen mellem de to, spændende rekreative områder opstår.

På de enkelte holme anlægges lokale lommeparker, legepladser og små grønne arealer. Det grønne loop er en integreret del af den grønne struktur, der giver en grøn oplevelse, når man bevæger sig igennem området.

Den samtlende blå- og grønne struktur skaber en lang række forskellige landskabelige oplevelser. De øst-vest gående striber af blåt og grønt trækker naturen og vandet på tværs af byen. På rejsen igennem området møder man derfor de varierede byrum, landskaber og vandrum, som striber af forskellige oplevelser.

Hver stribe har sig egen særlige karakter og funktioner. Det anbefales, at stribernes karakter tager udgangspunkt i allerede eksisterende kvaliteter, f.eks. den vidtstrakte kysts kyster og uendelige horisont, ØTC-hallens potentiale som aktivt knudepunkt eller Skudehavns bløde kanter og selvgroede vegetation.



# Blå og grøn by

## Stribernes karakter



*Badebro  
Udspring, svømning*



*Hav aktivitet  
Vindsurfing, drageflyvning*



*Strand  
Badning, beachvolley*



*Fyr plantage  
Opdagelse, aktivitet*



*Bakker  
Leg, udsigt*



*Skovlegeplads  
Leg, motion*



*Søer og åbne landskaber  
Biodiversitet og tudser*



*Dyr  
Græssende får*



*Events  
Loppemarked, koncerter mv.*



*Vandsport  
Tunnelfabrik, spil, leg, aktivitet*



*Aktivitets park  
Spil, leg, aktivitet, blanding af klubsport og gadesport*



*Saltvands sø  
Mødested og udforskning*



*„Fordybelses haver“  
Stille oaser med fx læsning og afslapning*



*Skole nyttehaver  
Læring, sansning, „fra jord til bord“*



*Bløde selvgroede kanter  
Roligt og bølgende*



*Rørsump  
Tilgængelighed til vand, Udflydende kant*



*Fiskespots  
Tålmodighed, stilhed*



*Dyrkning af tang  
Tang til tangsalat*



*Dyrkning af muslinger  
Muslinger til at „suge“ tungmetaller, disse kasseres. Herefter kan de næste spises*

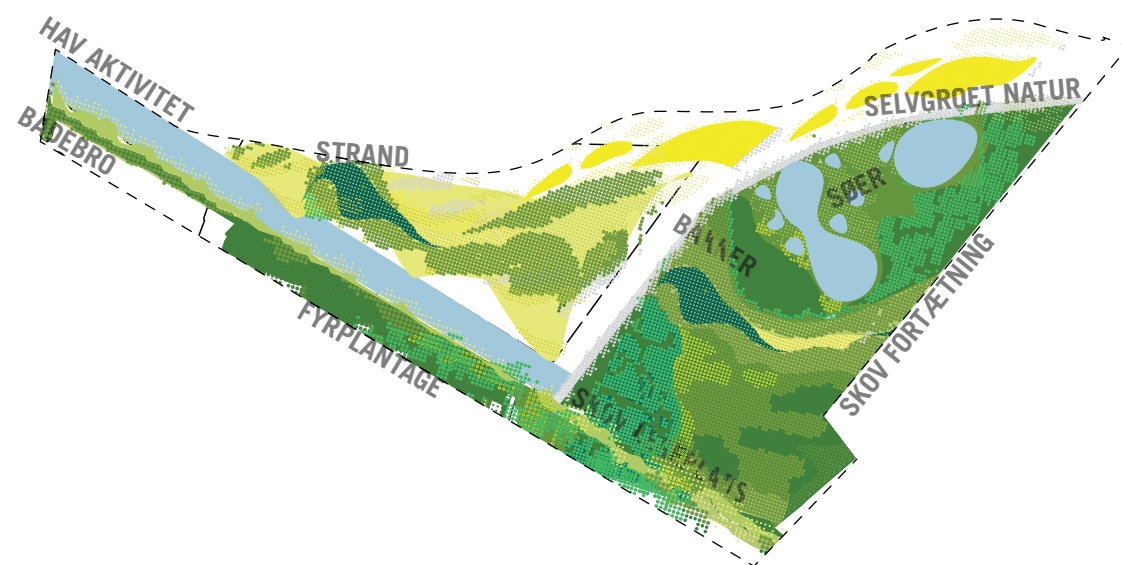


*Nyttehaver  
Udnyttelse af mindre attraktive arealer*

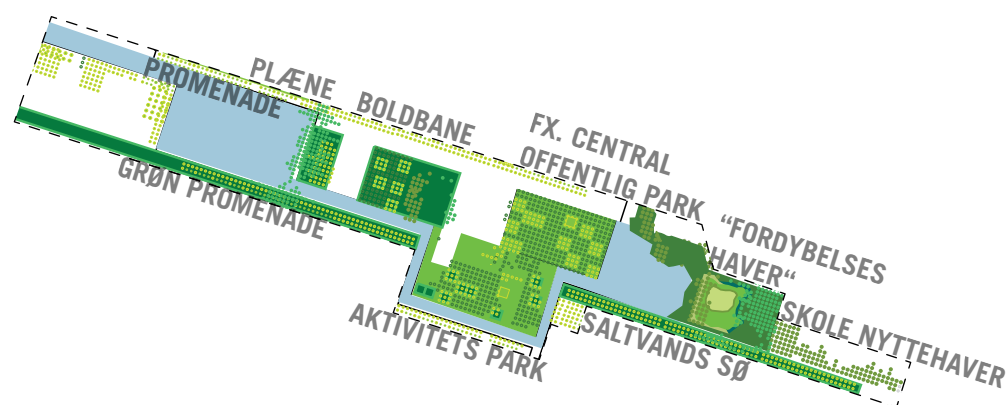


# Blå og grøn by

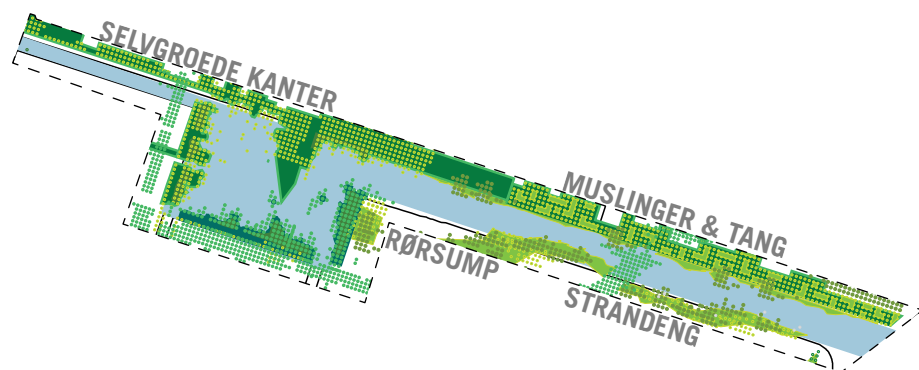
## Stribernes karakter



VERDENS ENDE OG NATURPARKEN



CAMPUS NORDHAVN



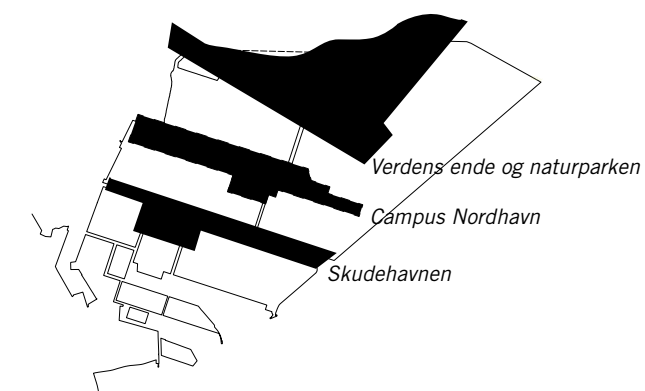
SKUDEHAVNEN

Ved verdens ende er de åbne vidder i fokus. En aktiv strand med vindsurfing, drageflyvning, havkajak, svømning i bølgerne eller, solbadning i klitterne.

En fyrreplantage kan danne ryg for et grønt aktivt stræk med fart; løbe-, mountainbike og travetur. Yderst mod nordøst findes Naturpark Nordhavn, der med sine tudsøsøer, bakker, fortætninger, lysninger og skovlegepladser skaber et naturområde rigt på plante- og dyreliv - et attraktivt sted for en dag i skoven med familien eller en shelturtur.

Campus Nordhavn har både aktivitet, leg, læring og fordybelse. Programmerne placerer sig som punkter i det store landskabstræk. Områderne kan have karakter af skolekøkken have, boldbaner, legepladser, sansehaver, saltvandssø, „læsehaver“ og plæner. Centralt kunne en offentlig park indtænkes. Parkens placering er attraktiv beliggende imellem ØTC-hallen, der transformeres til et aktivt knudepunkt, kanaler og et af de nye bassiner; "Saltvandssøen". Parkens størrelse giver både plads til aktiviteter, der kræver meget plads og intime parkrum.

Skudehavns rørsump indrammer vandrummet. Den bløde kant giver god mulighed for nærhed til vandet med f.eks. fiskespots og træbroer. På de højereliggende bløde strande er der udover ophold mulighed for bl.a. nyttehaver og info om skudehavns dyre- og planteliv.





# Blå og grøn by

## Primære grønne forbindelser

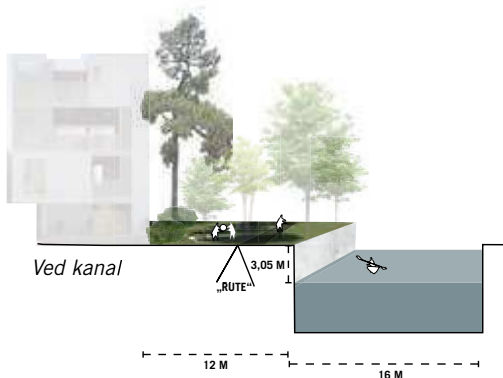
Sturkturplanen har to primære grønne forbindelser, der forbinder de store rekreative arealer, Strandholmen og naturparken mod nord, med resten af København: "Det grønne loop" og "Den rolige rekreative forbindelse". De forskellige forbindelser tilbyder forskellige forløb, oplevelser, hastighed og destinationer.

Det grønne loop er en hurtig rekreativ forbindelse. Den er Nordhavns primære cykel- og gangforbindelse, der sikrer, at det er nemt, hurtigt og sikkert at færdes som cyklist og fodgænger. Den rolige rekreative forbindelse forbinder Nordhavns rekreative destinationer. Denne forbindelse skaber mulighed for slentreturen igennem bydelen og byder på mange forskellige rekreative oplevelser langs forløbet.

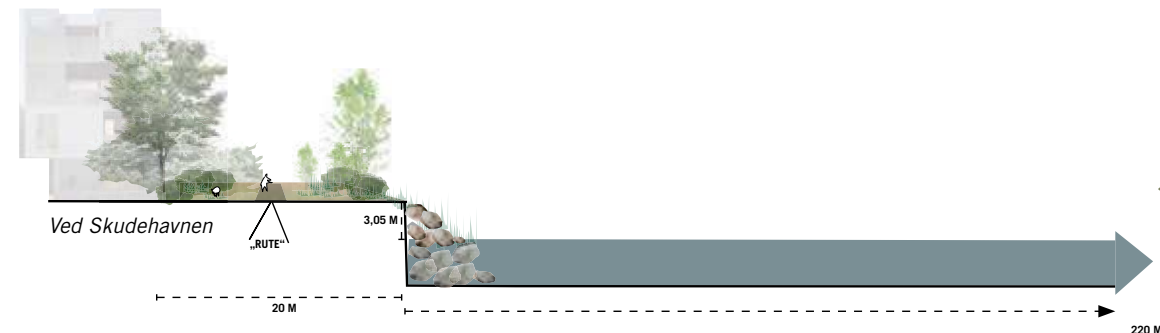
Allerede i dag kan der etableres en rekreativ forbindelse, fra Svanemøllehavnen til naturparken mod nord, hvor eksisterende kvaliteter med fordel kan blive en del af ruten. Forbindelsen imellem de allerede eksisterende destinationer kan med fordel begrønnes for at skabe et sammenhængende grønt udtryk.

### EKS. PÅ RUMLIGHED: DEN ROLIGE REKREATIVE FORBINDELSE

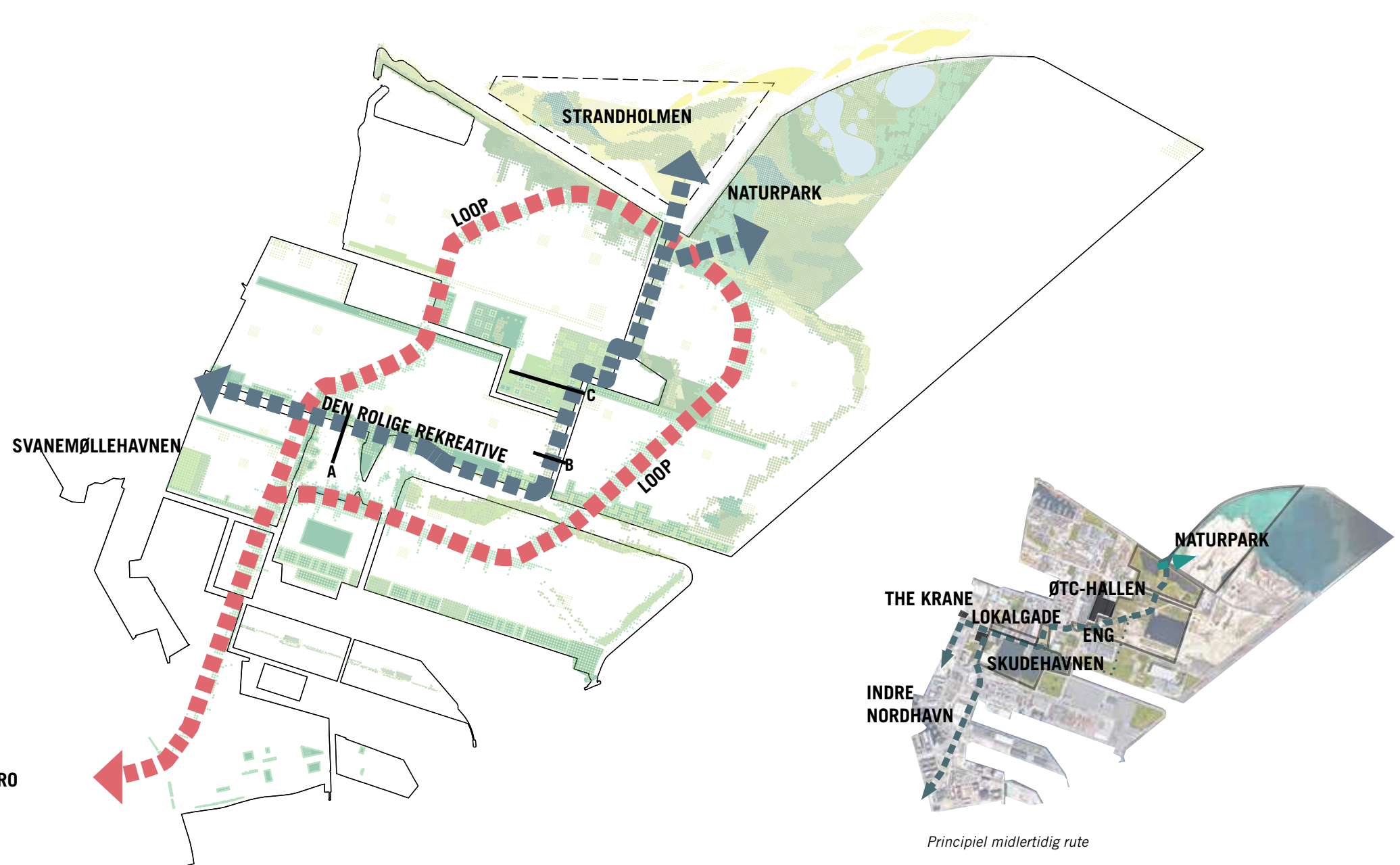
B



A



C

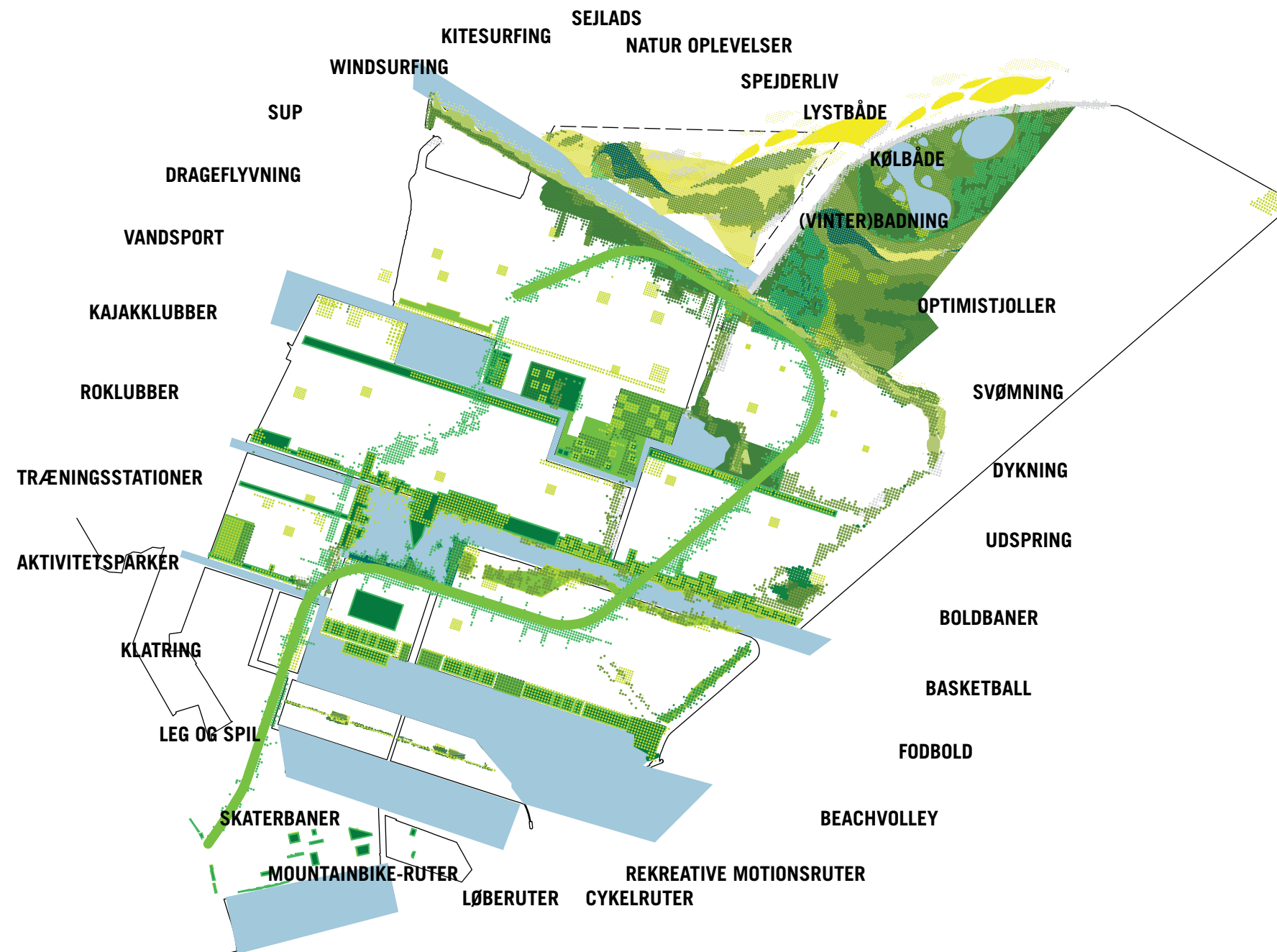


Principiel midlertidig rute



# Blå og grøn by

## Sund og aktiv by



Nærhed til naturen skaber grundlag for et rigt, varieret og aktivt udendørsliv for både beboer og besøgende i Nordhavn.

Kanaler og bassiner benyttes til sejlad og sejlsport, og de grønne områder rummer et væld af muligheder for fysisk udfoldelse for både børn såvel som voksne.

For at fremme aktivitet og bevægelse hos specielt børn og unge, gøres det let og sikkert at bevæge sig rundt i Nordhavn. Ligeledes prioreres nærhed til sport- og aktivitetsarealer både organiserede såvel som uorganiserede.

Det er vigtigt, at der skabes rekreative områder for alle aldersgrupper. På denne måde skal Nordhavns grønne områder tilgodes unge såvel som ældre borgere. Dette betyder, at der ikke kun skabes programmerede byrum med mulighed for fysisk udfoldelse, men også skabes rekreative rum, hvor det er attraktivt at tage ophold og nyde de grønne rum.







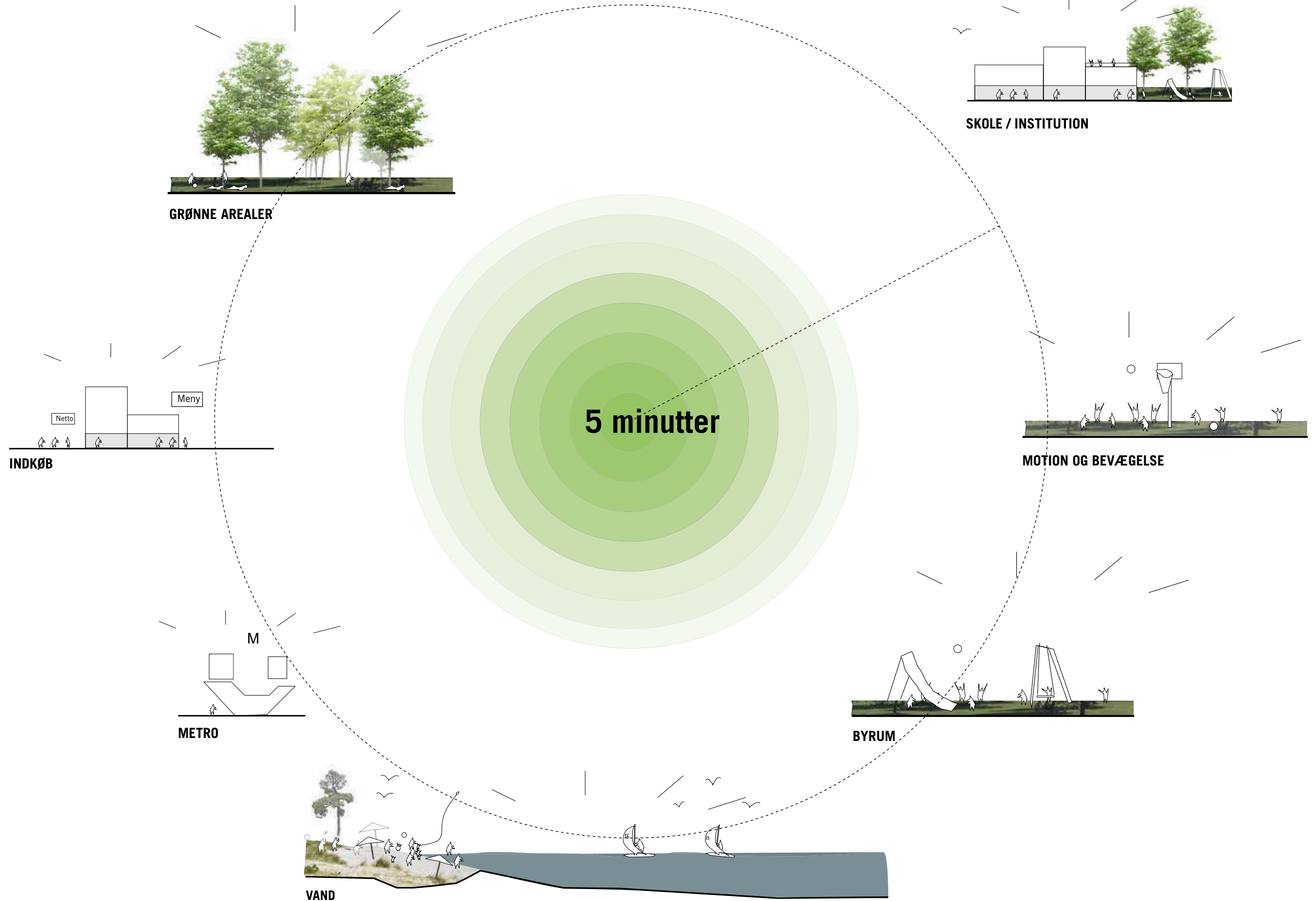


<b>Introduktion</b>	<b>4</b>
<b>Strukturplanen</b>	<b>12</b>
<b>Holme og kanaler</b>	<b>18</b>
<b>Identitet og kulturspor</b>	<b>26</b>
<b>Blå og grøn by</b>	<b>32</b>
<b>Fem-minutters by</b>	<b>40</b>
<b>Dynamisk by</b>	<b>50</b>
<b>CO2 venlig by</b>	<b>56</b>
<b>Arealopgørelser</b>	<b>60</b>
<b>Opsamling</b>	<b>64</b>



# Fem-minutters by

Fem minutter til transport, indkøb, grønt og blåt



# Fem-minutters by

## Metro, cykel, rekreativ transport

I Nordhavn skal det være lettere at gå, cykle og benytte den kollektive trafik, end at tage bilen.

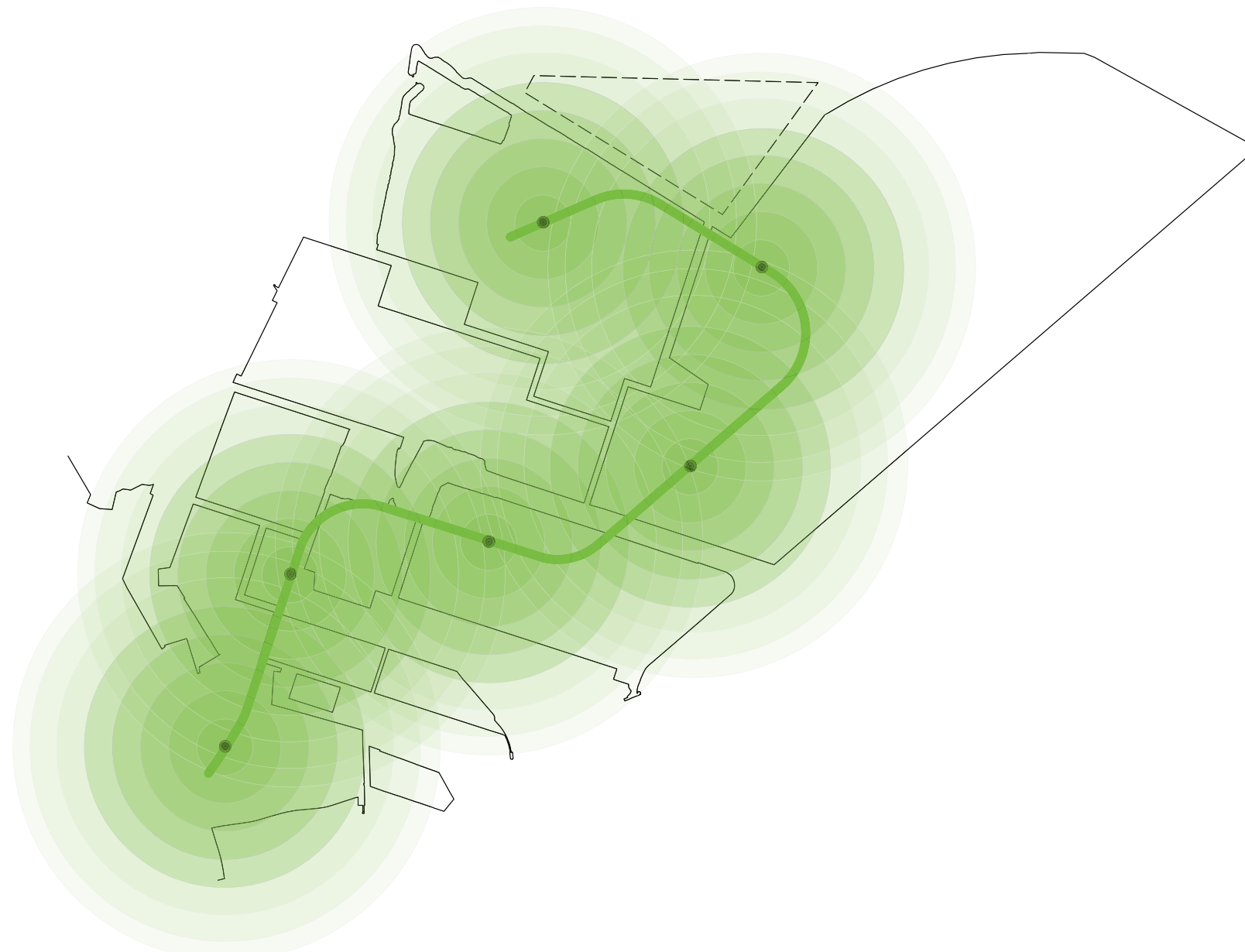
Trafikken er et vigtigt strukturerende element. Princippet om forskydninger i vejstrukturen fastholdes samt andre tiltag for at regulere trafikken.

P-huse placeres i starten af de enkelte holme for at reducere mængden af biler på holmene.

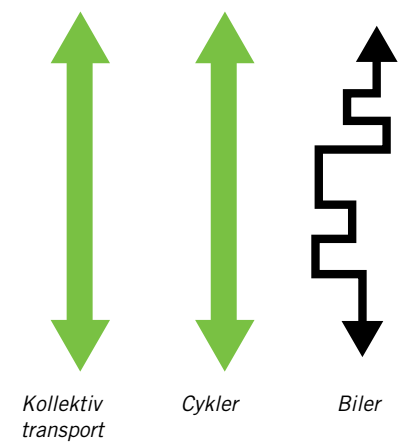
Fem-minutters byen handler i høj grad også om nærheden til diverse sociale strukturer, som institutioner og skoler samt kulturelle tilbud.

Fem-minutters byen:

- Stimulerer og satser på fodgængertrafik, cyklisme og kollektiv trafik fremfor privatbilisme.
- Blander boliger med erhverv og byens andre funktioner
- Skaber en levende og mangfoldig bystruktur
- Rekreative områder med mulighed for leg og bevægelse for børn
- Sociale strukturer som skoler, institutioner og kulturtilbud



METRO OG FEM-MINUTTERS BYEN





# Fem-minutters by

## Metro og Det Grønne Loop

Det grønne loop er et stærkt sammenbindende og identitetsskabende element i Nordhavn, og en helt central del af strategien for fem-minutters byen.

Det grønne loop rummer Nordhavns kollektive trafikbetjening enten i form af metro og/eller en cykelsti. Cykelstien er en hurtig og effektiv forbindelse.

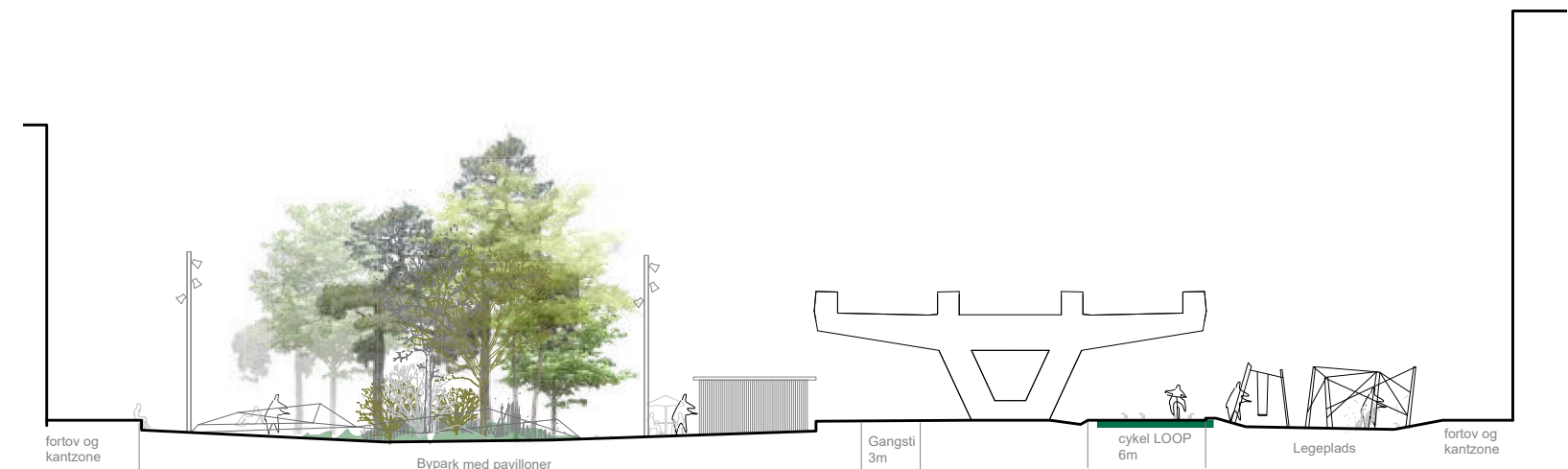
Det grønne loop er:

- En effektiv miljøforbindelse for cyklisme og kollektiv transport
- Et grønt og levende byrum
- En sekvens af varierede byrums- og landskabsoplevelser
- En markant og genkendelig struktur for hele bydelen

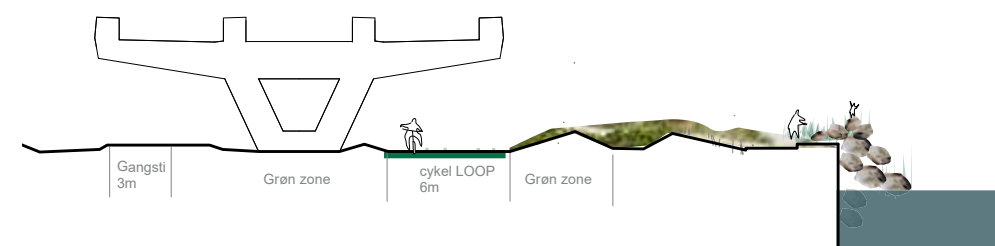
Uddannelses-, idræts-, handels-, og kulturfunktioner er centrale i bystrukturen og er en styrke for bylivet. Disse placeres overvejende i krydsningspunkter med loopet, hvor tilgængeligheden er god, og hvor mange mennesker passerer. Det grønne loop bliver derfor også et levende byrum med et væld af forskellige bymæssige funktioner tilknyttet.



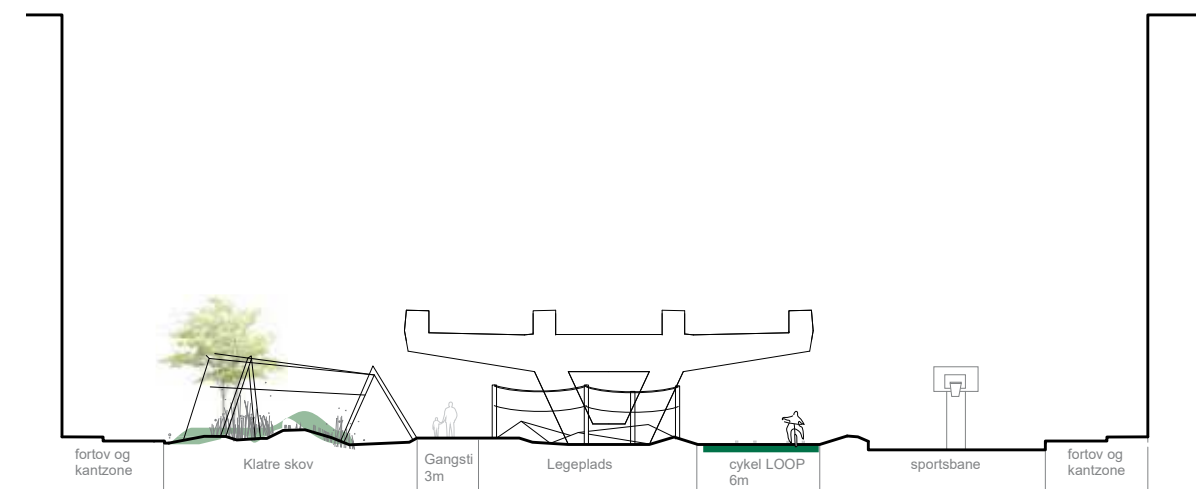
**SNIT A: LOOPET GENNEM PARKOMRÅDER**



**SNIT B: LOOPET GENNEM LOKALE PLADSER**



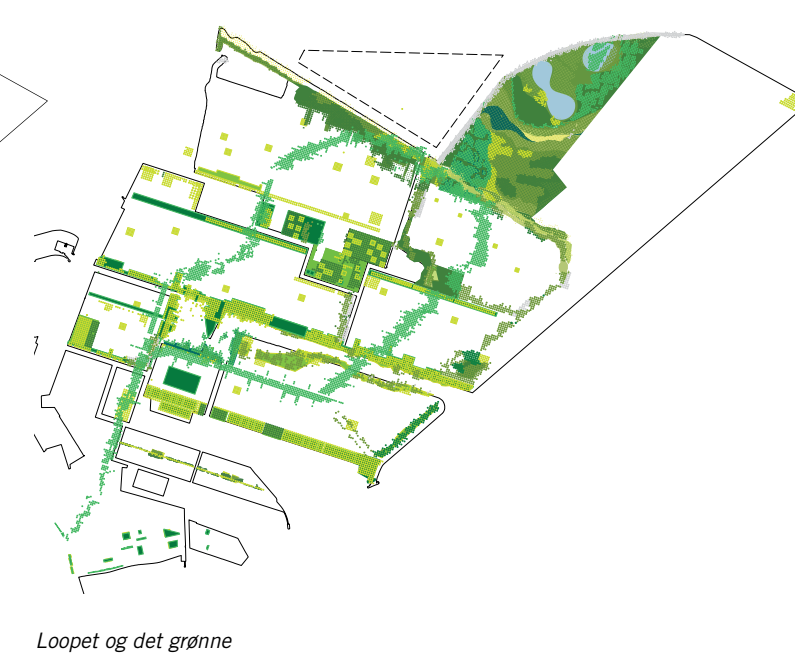
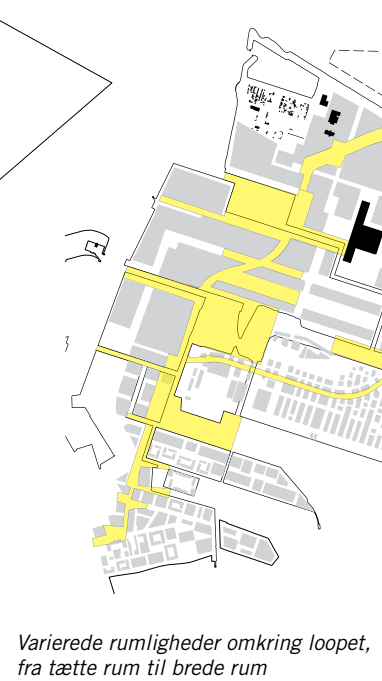
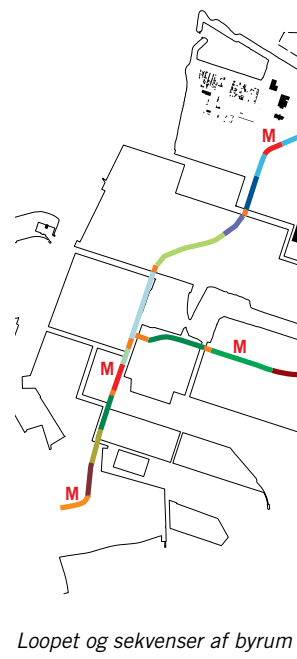
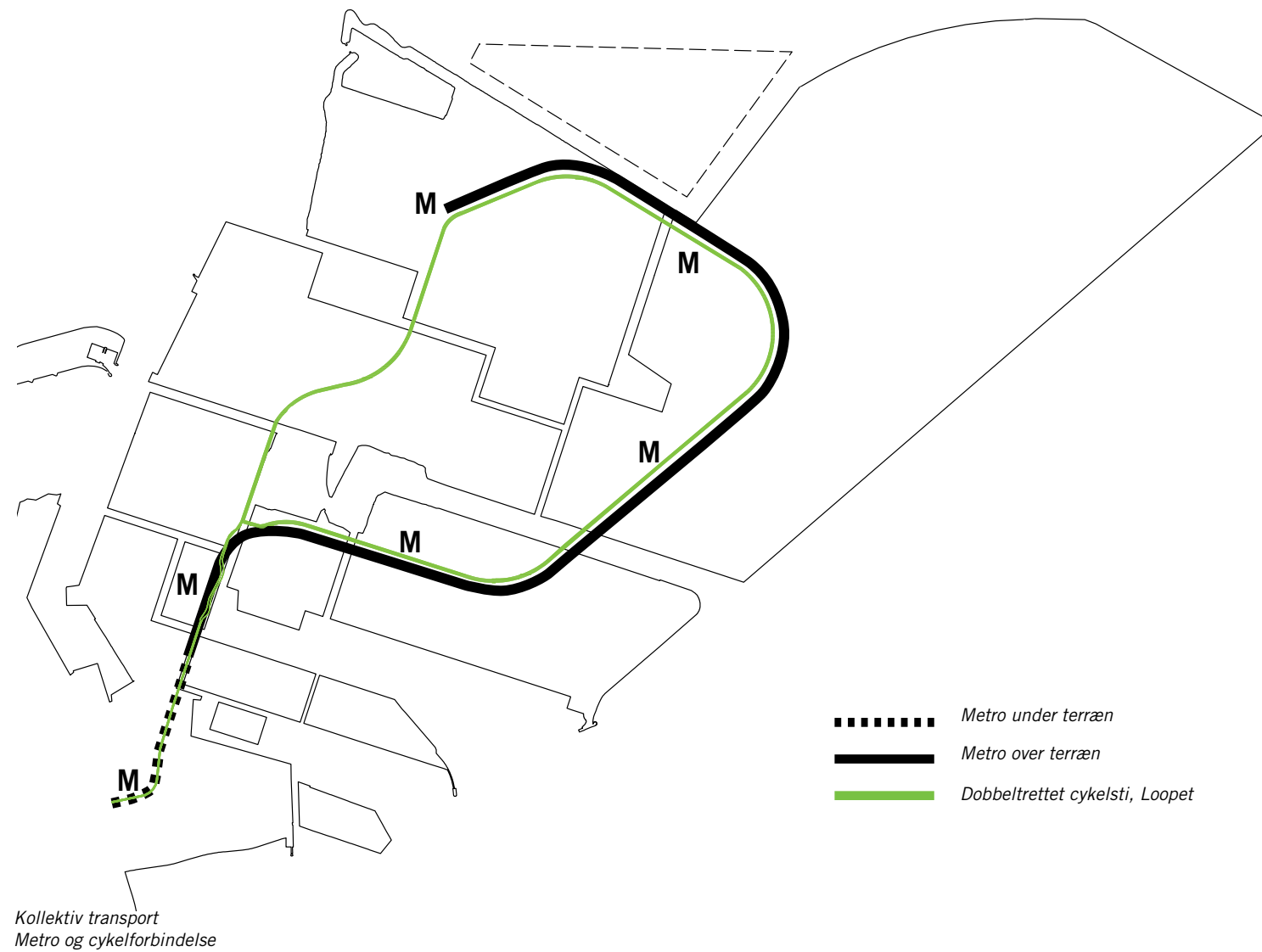
**SNIT D: LOOPET LANGS VANDET**



**SNIT C: LOOPET I TÆT URBAN KONTEKST**

# Fem-minutters by

## Metro og Det Grønne Loop





# Fem-minutters by

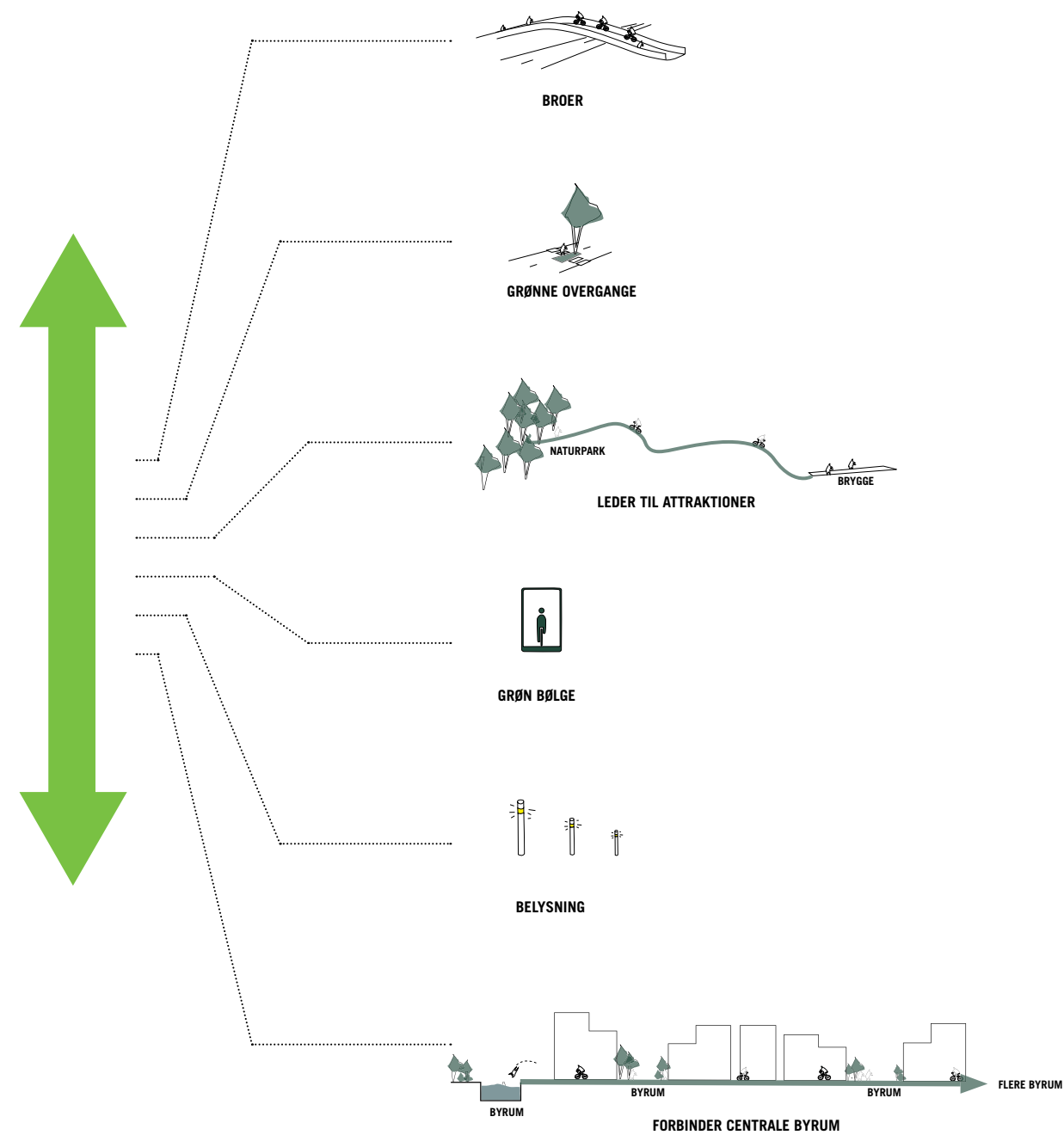
## Loopet og byrum

### Infrastruktur som byrum

Den kollektive infrastruktur tænkes at skabe attraktive byrum. De fremtidige metropladser på hhv. Orientkaj og i Århusgadekvarteret illustrerer ønsket om, at der ved stationerne opstår aktive og attraktive byrum.

Denne vision understøttes af, at stationerne er placeret prominent og centralt i områderne.

Der planlægges en række af tiltag, for at gøre det så attraktivt at cykle som muligt.



Metro og grønt loop på Orientkaj



Grøn bølge



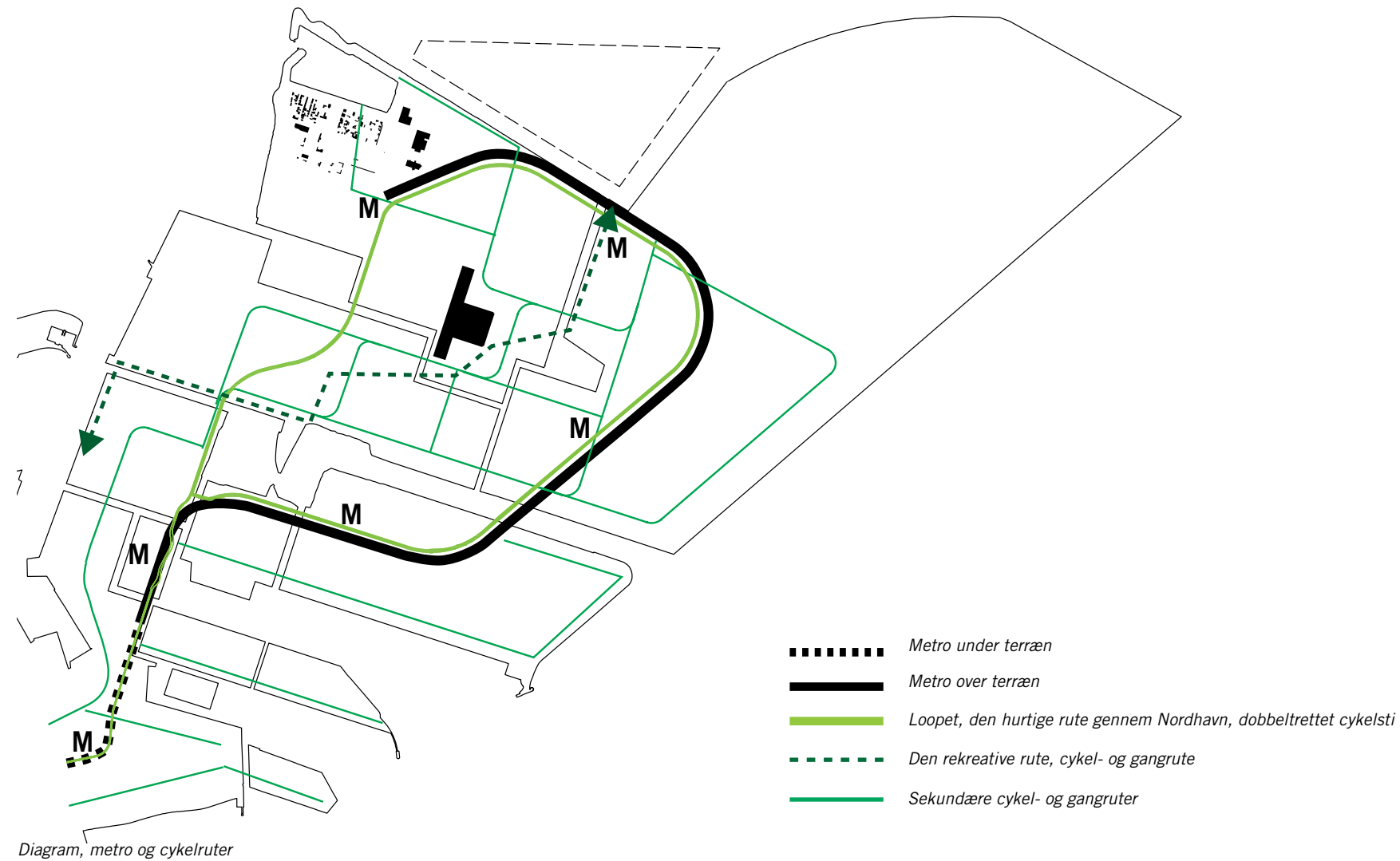
Grøntidsnedtæller



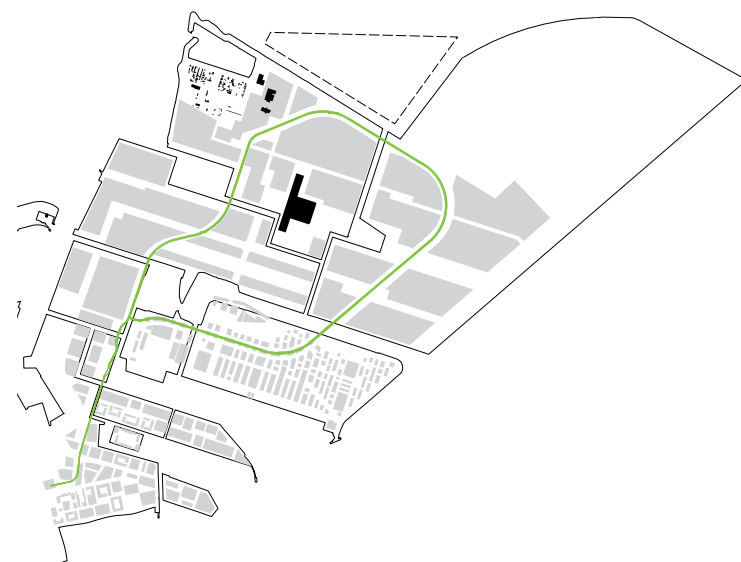
Cykelbro

# Fem-minutters by

## Cykelruter



Cykel- og gangruterne i Nordhavn, indskriver sig i et tydeligt hieraki. Øverst i hierakiet ligger loopet, som er den primære og hurtige cykelforbindelse, der forbinder alle kvarterene. Den anden forbindelse er den rekreative forbindelse, der diagonalt forbinder Kranparken og naturparken. Derudover er der et sekundært netværk af cykelruter langs veje, etc.



1. Loopet: den hurtige rute gennem Nordhavn



2. Den rekreative rute, fra indre Nordhavn til Naturparken



3. Sekundære cykel- og gangruter

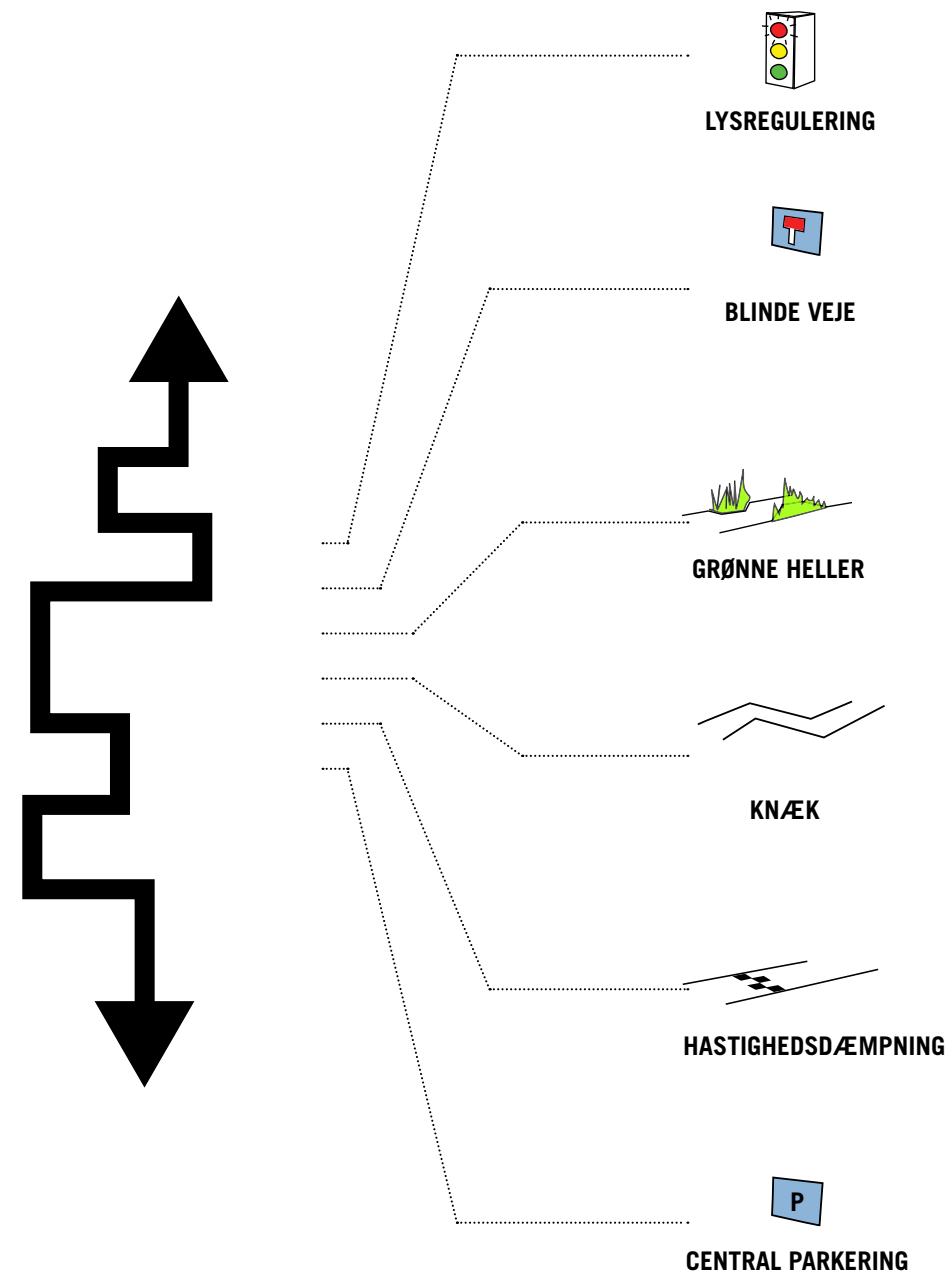


# Fem-minutters by

## Vejnet

Brug af eksisterende vejudlæg:  
Vejnet er udlagt ud fra at „genbruge“ så mange som muligt af de eksisterende veje, og at placere større veje så trafikstøj påvirker bo- og bylivskvalitet mindst muligt.

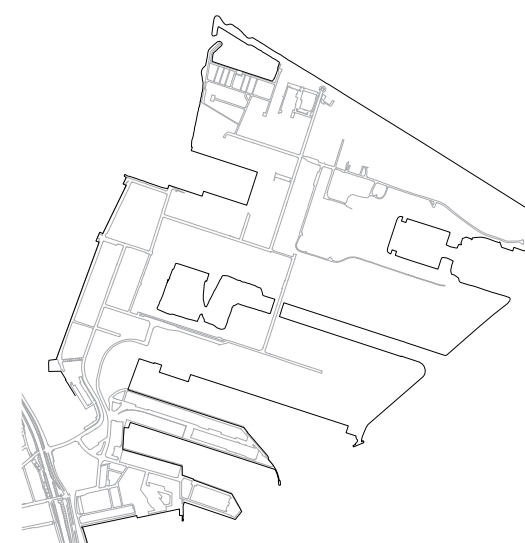
For at sænke farten indtænkes forskellige tiltag, som blinde holmegader, så der undgås for meget gennemkørende trafik, grønne heller, lysreguleringer, forskydninger i veje, samt centrale parkeringsmuligheder, som mindsker mængden af biler på de enkelte holme.



# Fem-minutters by Vejnet



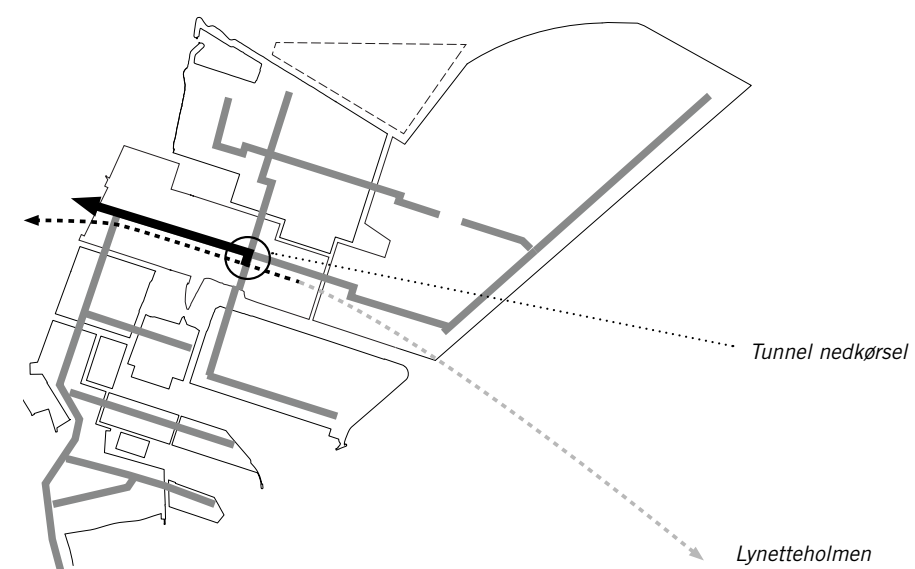
Fremtidigt vejnet  
- hovedvej, adgangsvej og holmegader



Eksisterende veje  
- ortogonalt vejnet



Eksisterende vejarealer der udnyttes i fremtiden



Trafikfordeling







Introduktion	4
Strukturplanen	12
Holme og kanaler	18
Identitet og kulturspor	26
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	40
<b>Dynamisk by</b>	<b>50</b>
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	60
Opsamling	64

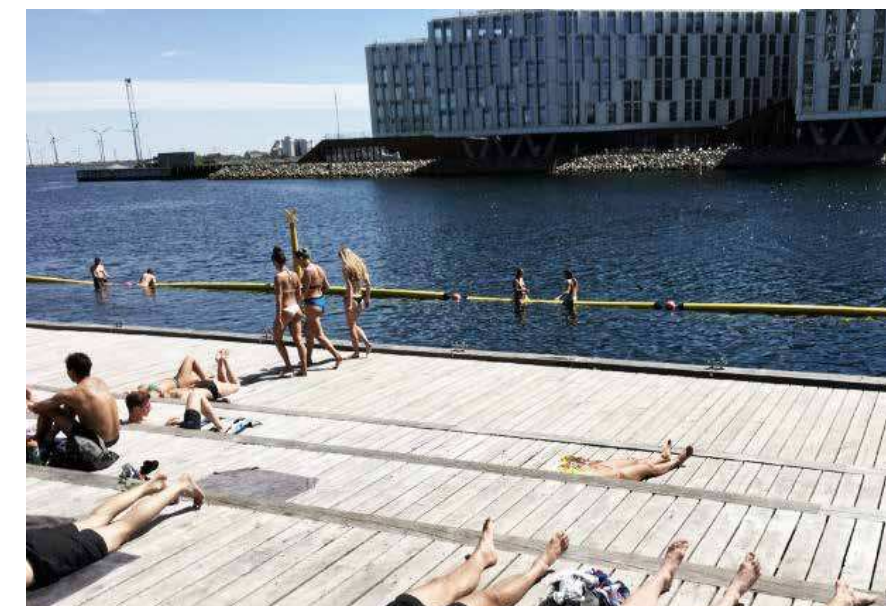
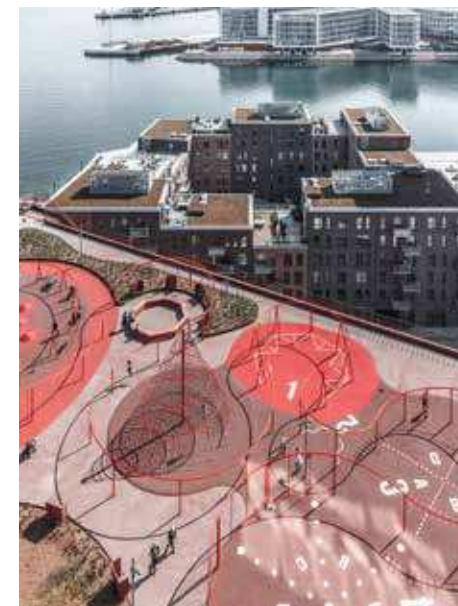


# Dynamisk by



Nyt og gammelt

Den internationale skole



Nyt og gammelt

Aktivitet

Aktivitet

Aktivitet



# Dynamisk by

Nordhavn skal udvikles og udbygges over en lang årrække ind i en uforudsigelig fremtid.

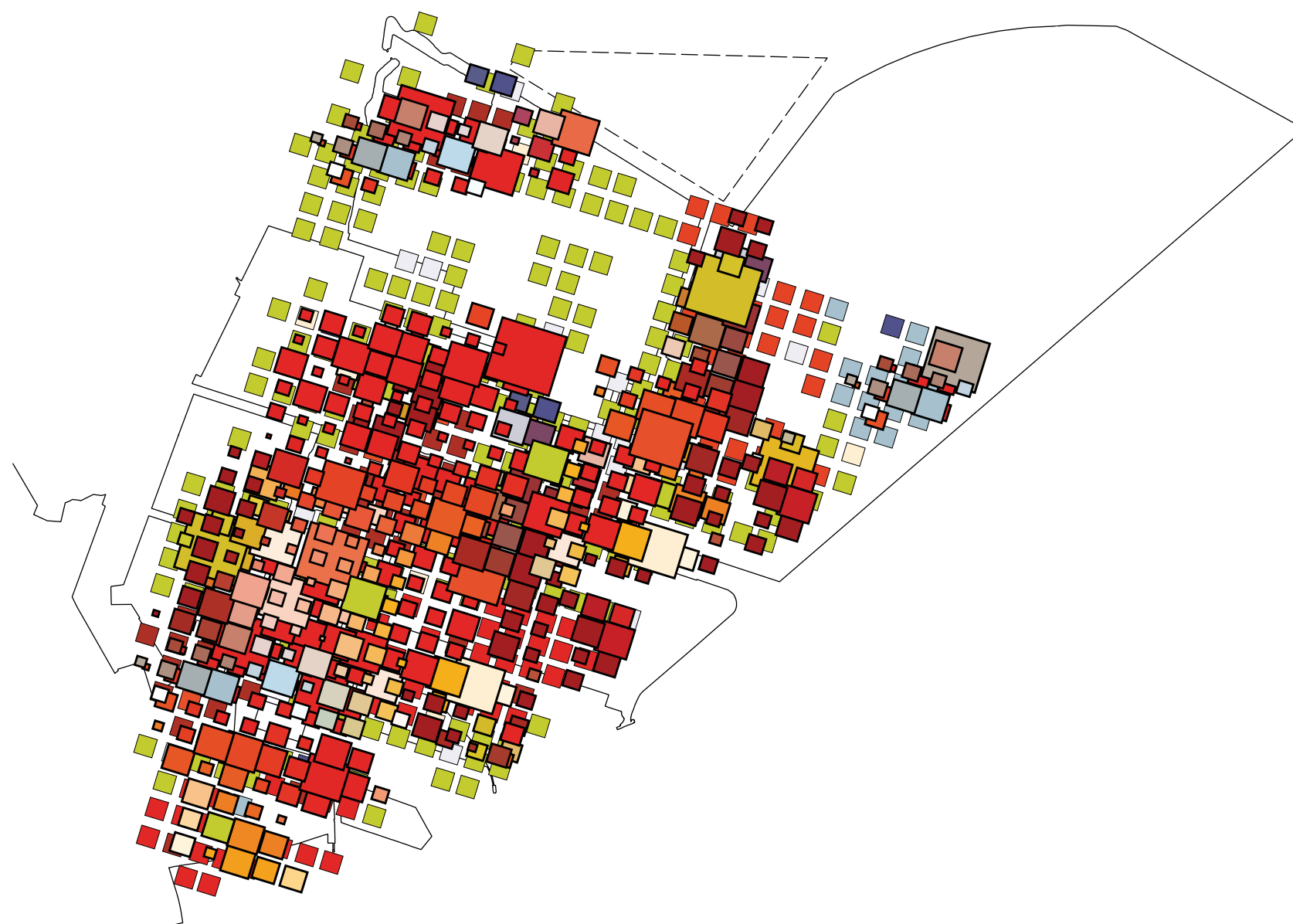
Det er derfor væsentligt at skabe en dynamisk strategi, for områdets fysiske udformning, der på den ene side er robust nok til at lægge byudviklingen i faste rammer, og på den anden side er åben nok til at kunne optage fremtidige påvirkninger uden at svække hovedstrukturen. Byen skal aldrig opfattes som værende færdig; bystrukturen udvikler sig, og vil ændre udseende og funktion over tid.

På strategisk niveau arbejder projektet med en række styringsprincipper, der skal medvirke til at sikre:

- at der med udgangspunkt i bylivet indtænkes byrum og landskab.
- bæredygtighed på bygningsniveau.
- varierede bebyggelser og byrum
- blanding af ejerformer og funktioner
- anvendelse af eksisterende bygninger og miljøer på permanent eller midlertidig basis.

Den robuste holmestruktur, i Indre som Ydre Nordhavn, er et fleksibelt greb, som sikrer samlet byudvikling, fremfor spredt. Dette giver hver generation mulighed for at forme områderne efter den tid, der planlægges i.

Den dynamiske by er den mangfoldige by, hvor sociale strukturer, som skoler og institutioner, også er væsentlige parametre at få indtænkt strategiske steder.





# Dynamisk by

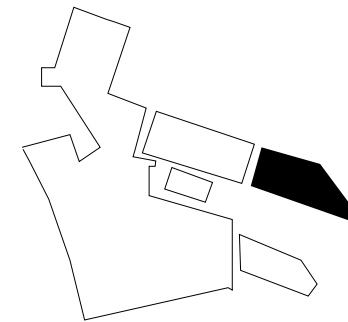
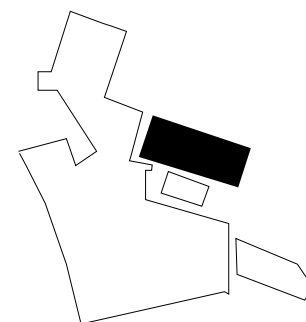
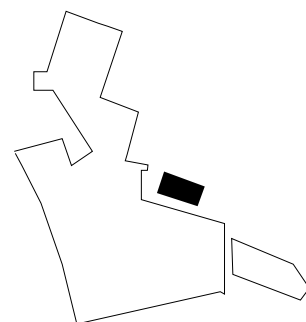
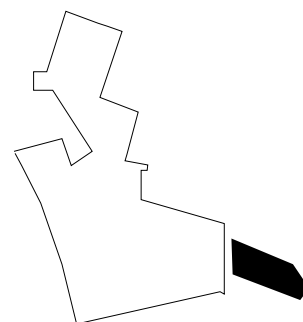
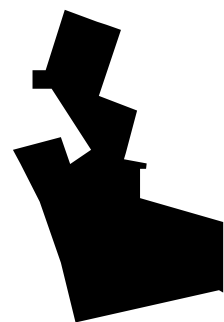
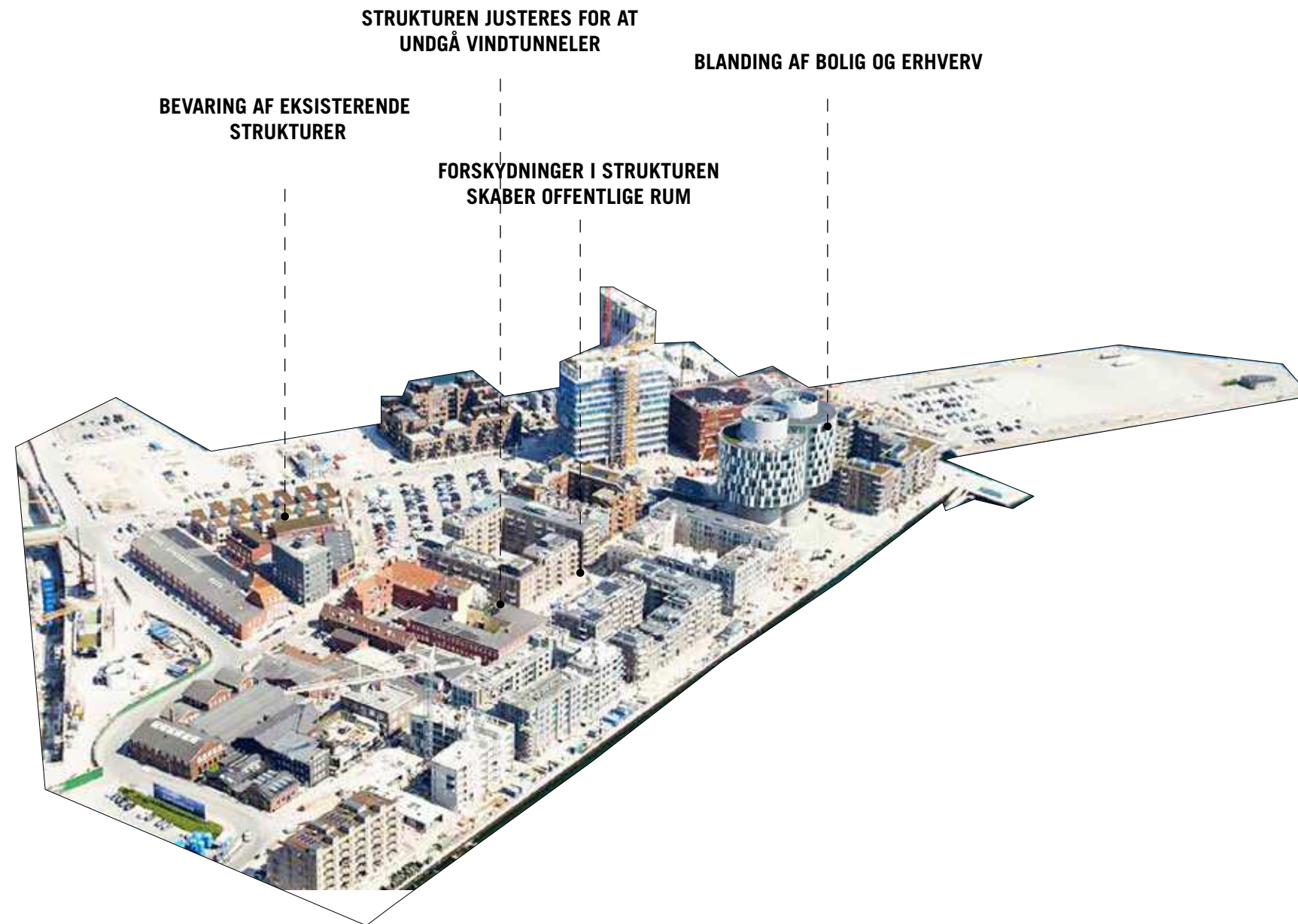
## Kvartersniveau

Med udgangspunkt i Nordhavns eksisterende retvinklede struktur, arbejdes der med et dynamisk princip for udviklingen af kvarterer i Nordhavn.

I Århusgadekvarteret kan den dynamiske by opleves på kvartersniveau.

Den dynamiske by inddeler holmene i byggefeltet, der lægger sig direkte op af den retvinklede logik og struktur, som er kendetegnende for Nordhavn i dag. Dette sikrer, at der bliver bygget videre på Nordhavns matrikler og vejstrukturens rationelle opbygning.

Bevaring og transformering af eksisterende bygninger giver kvarteret en særlig karakter. I Århusgadekvarteret, er det de røde bygninger og lyse høje siloer, der skaber den særlige egenart.



*Et robust greb, hvor holm for holm byudvikles, som en del af en dynamisk by*

# Dynamisk by

## Fra strukturplan til masterplan

Holmene er fastlagt på strukturplanniveau. Det er et robust og fleksibelt greb, der sikrer samlet byudvikling.

På masterplanniveau fastlægges byggefelter, kanaler, samt placering af byrum og funktioner. Disse masterplaner ender ud i lokalplaner.

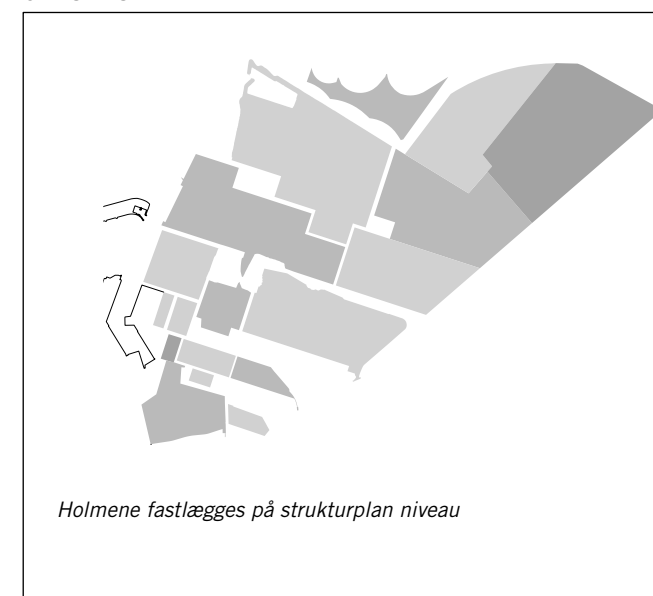
Det giver mulighed for at, hver generation kan påvirke de forskellige holme, alt efter den tid og de vilkår for byudvikling, der er på det givne tidspunkt.

Begrebet „den dynamiske by“ sikrer på holmeniveau, at eksisterende bygninger kan bevares så lang tid, som der er brug for det, ved at udpege disse og sikre et areal omkring dem.

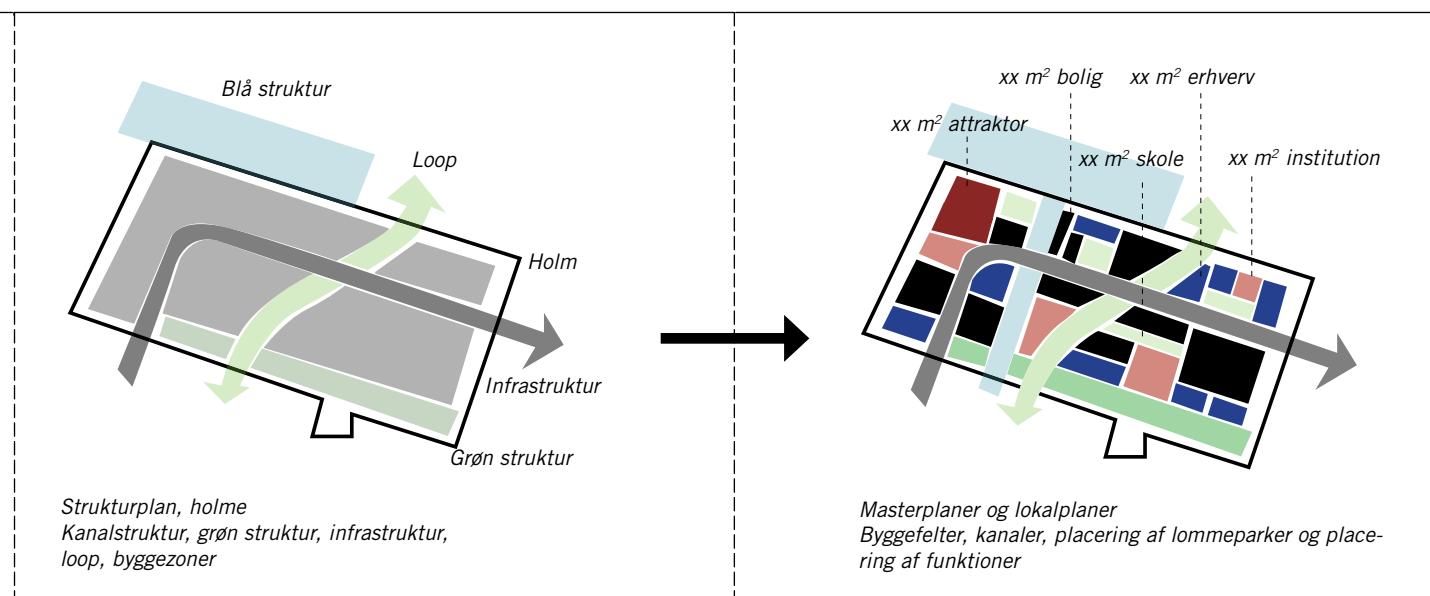
Desuden sikrer det, at der skabes gode mikroklimaer i gade- og byrum. Slutteligt sikrer det fleksibilitet i programmer og byggefelter.

### PRINCIPIELT FORHOLD MELLEM STRUKTURPLAN SAMT MASTERPLANER OG LOKALPLANER

#### STRUKTURPLAN

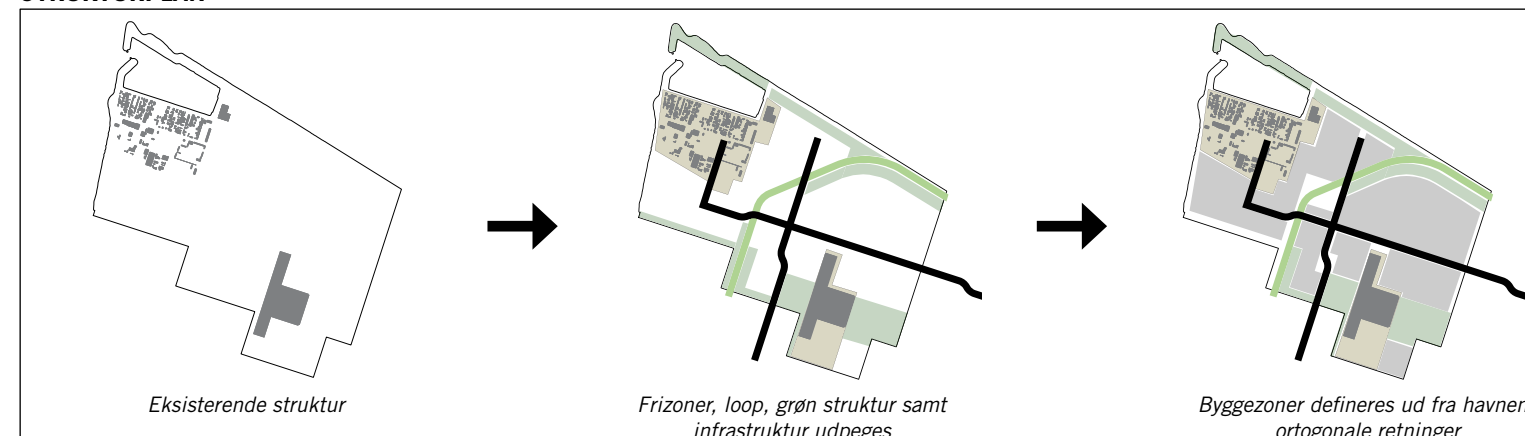


#### MASTERPLAN OG LOKALPLAN

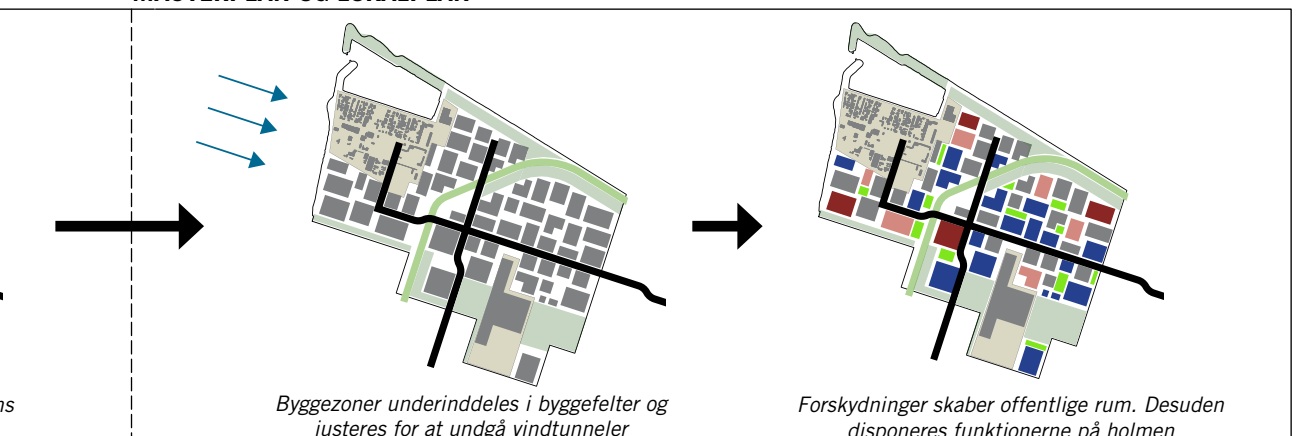


### EKSEMPEL PÅ FISKERIHOLMEN

#### STRUKTURPLAN



#### MASTERPLAN OG LOKALPLAN









Introduktion	4
Strukturplanen	12
Holme og kanaler	18
Identitet og kulturspor	26
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	50
<b>CO2 venlig by</b>	<b>56</b>
Arealopgørelser	60
Opsamling	64



# CO2 venlig by

Strategien for den bæredygtige bydel handler om at implementere kendte bæredygtige løsninger fra starten og samtidig skabe fleksibilitet i forhold til fremtidens behov og muligheder.

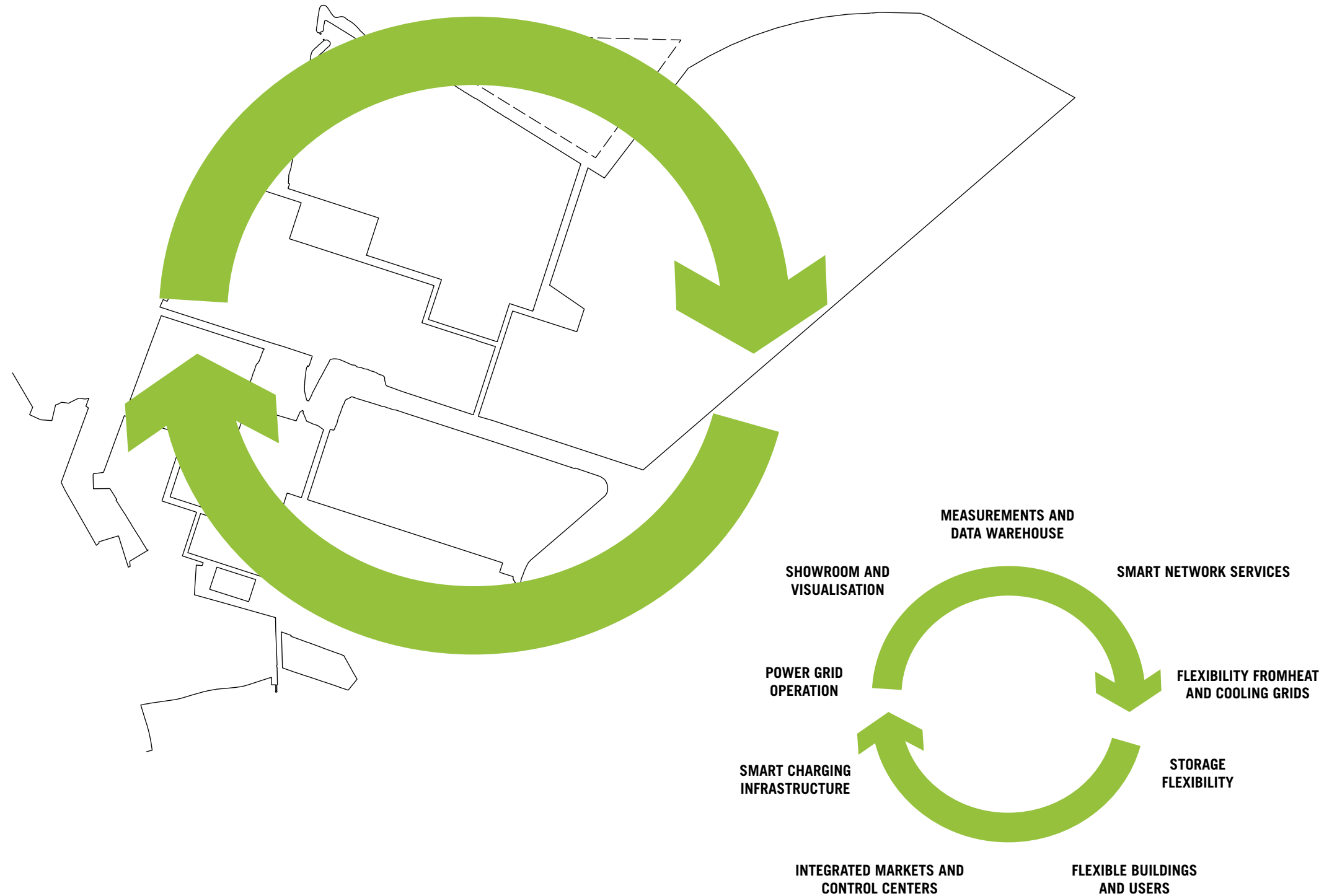
Der sættes på lokale vedvarende ressourcer og kollektive løsninger, helt i tråd med den danske tradition.

Bydelen planlægges således, at energiforbruget bringes markant ned i sammenligning med andre tilsvarende byområder, uden at gå på kompromis med æstetik og funktionalitet.

Indretningen af bebyggelse og infrastruktur miljøvurderes og projekteres efter principper, hvor ressourceforbrug, affaldsproduktion og miljøbelastning søges minimeret mest muligt. Overfladevand er en værdifuld ressource, der genbruges eller renses og afledes lokalt i bydelen. Nordhavn sikres mod klimaændringer og fremtidige stormfloder med en høj grad af sikkerhed for borgere og brugere samt værdifulde anlæg og bygninger.

Eksempler på CO2 venlig by

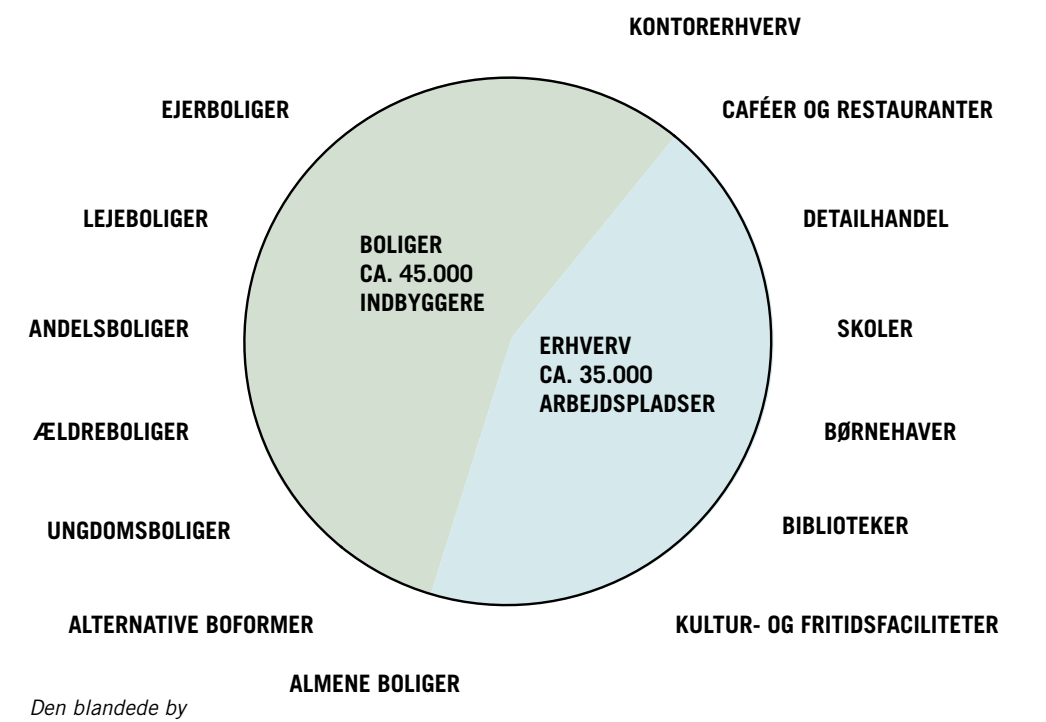
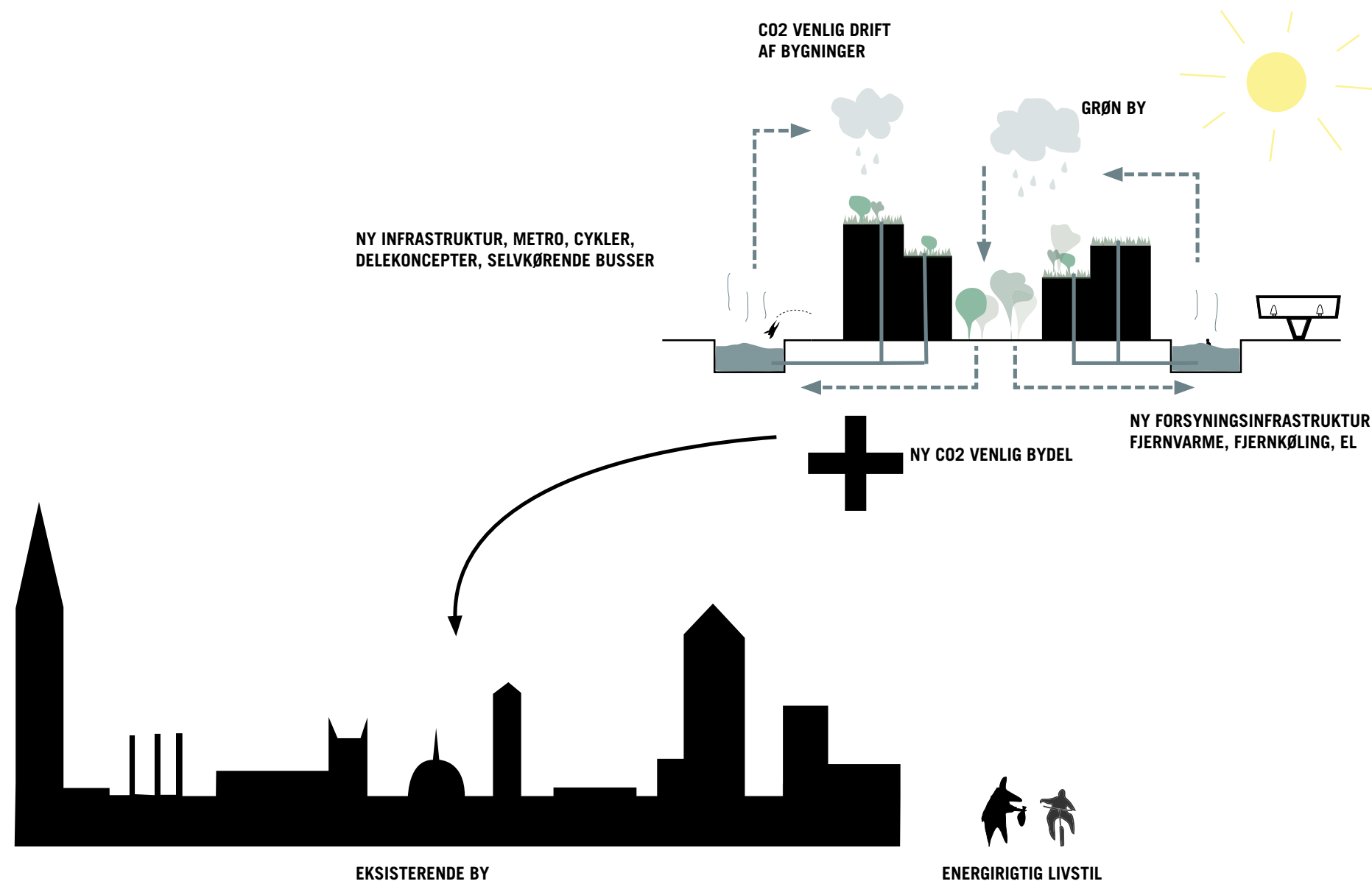
- Fleksibel energiforsyning
- Elektricitet fra vind og sol
- Varme fra sol, jord og havvand
- Køling fra havet
- Havvand til toiletskyld
- Bæredygtig transport



Eks. Energy Lab Nordhavn

# C02 venlig by

## C02 og energiforbrug





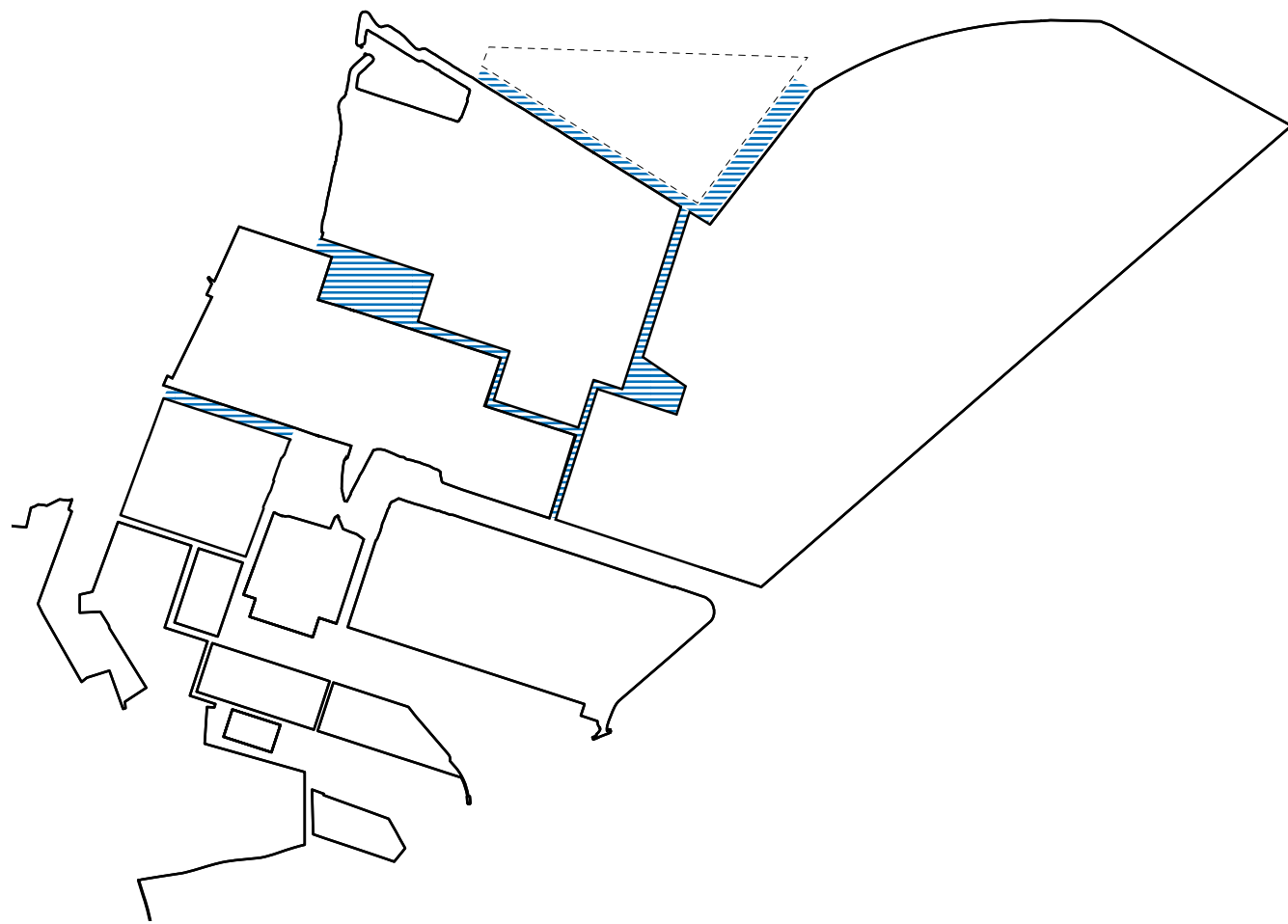


Introduktion	4
Strukturplanen	12
Holme og kanaler	18
Identitet og kulturspor	26
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	50
CO2 venlig by	56
<b>Arealopgørelser</b>	<b>60</b>
Opsamling	64

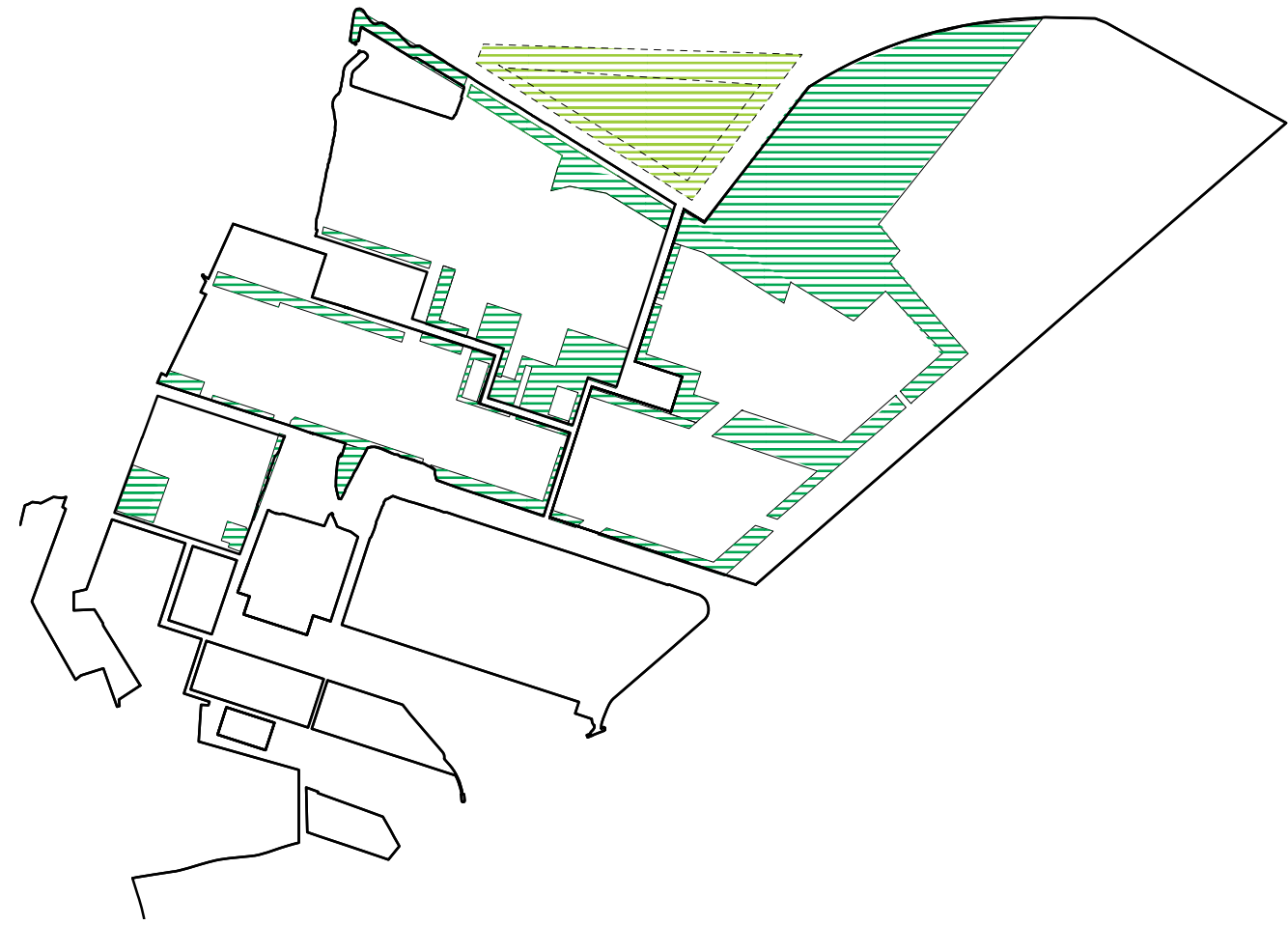


# Arealer for Ydre Nordhavn

Blå og grøn struktur



 STRUKTURPLAN - 2018 - 130.100 M<sup>2</sup>



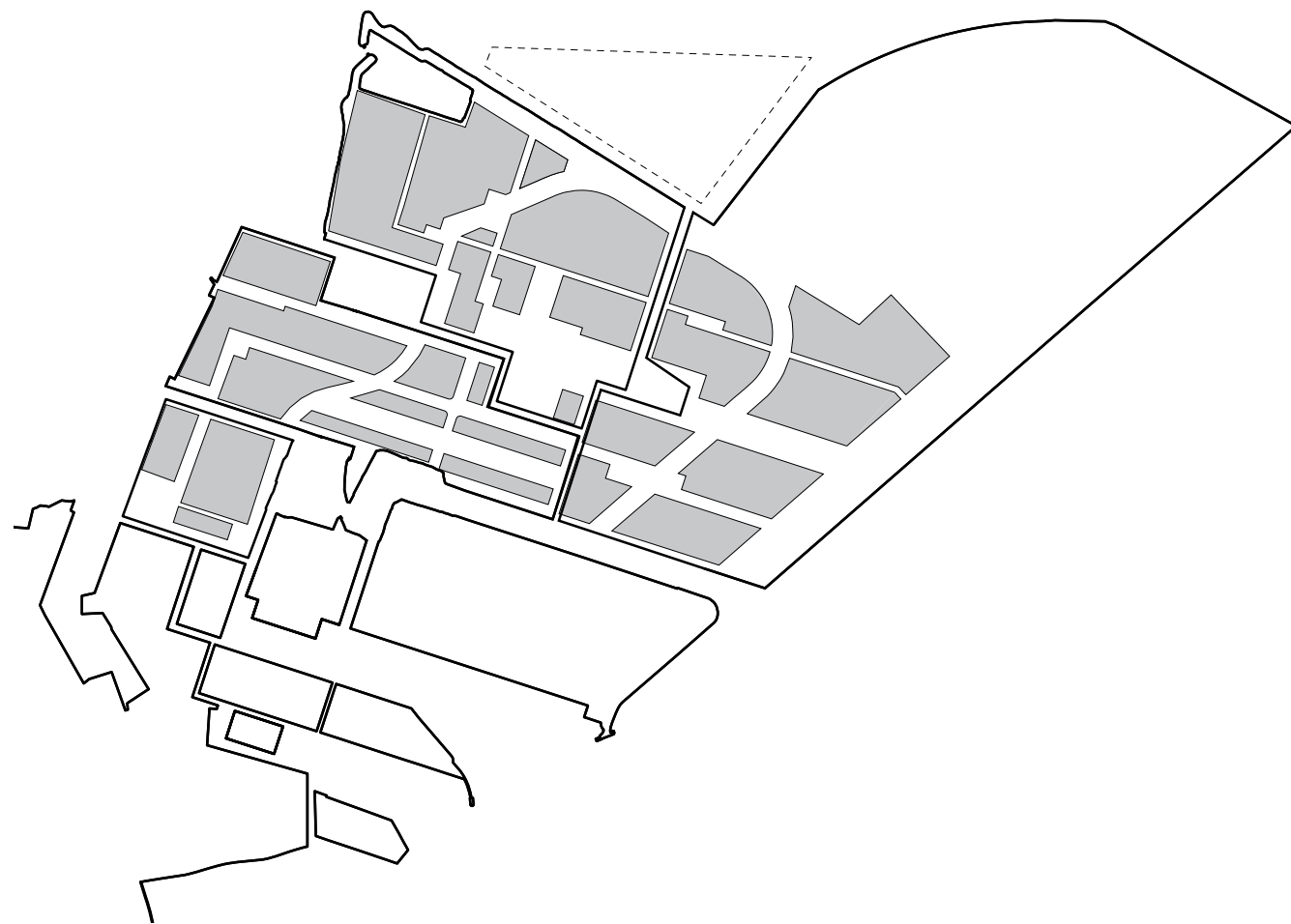
 STRUKTURPLAN - 2018 - GRØNT - 585.100 M<sup>2</sup>  
(NATURPARKEN UDGØR 280.000 M<sup>2</sup>)

 MULIGT REKREATIVT OPFYLD  
(100.000-171.000 M<sup>2</sup>)

SAMLET AREAL AF BLÅT OG GRØNT 815.200 M<sup>2</sup>

# Arealer for Ydre Nordhavn

Byggezoner

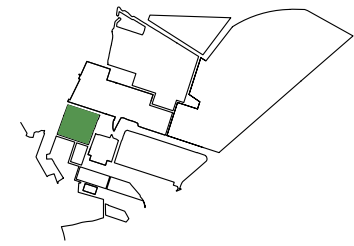




# Arealer for Ydre Nordhavn

Blå og grøn struktur 2018

## STRUKTURPLAN 2018



**HOLM 8**  
SVANEMØLLEHOLMEN

**GRUNDAREAL**

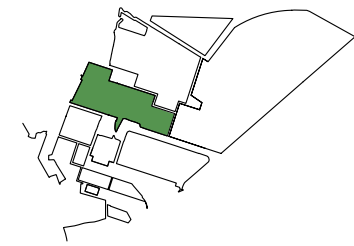
107.000 m<sup>2</sup>

**ETAGEMETER**

150.000 m<sup>2</sup>

**BEBYGGELSESPROCENT**

143%

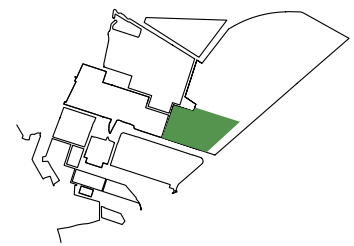


**HOLM 11**  
SKUDEHOLMEN

346.000 m<sup>2</sup>

480.000 m<sup>2</sup>

140%

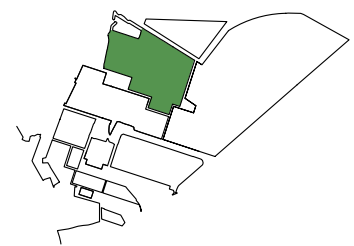


**HOLM 12**  
OCEANHOLMEN

216.000 m

310.000 m<sup>2</sup>

145%

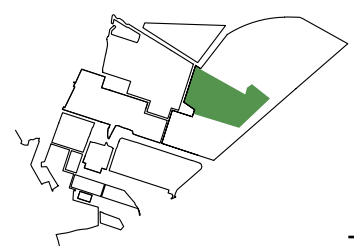


**HOLM 16**  
FISKERIHOLMEN

481.000 m<sup>2</sup>

480.000 m<sup>2</sup>\*

100%

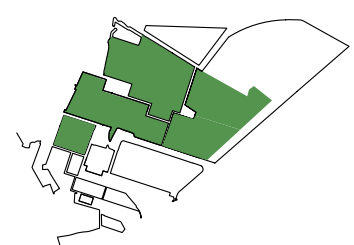


**HOLM 17**  
BALTIKAHOLMEN

292.000 m<sup>2</sup>

350.000 m<sup>2</sup>

120%



**I ALT**

1.463.000 m<sup>2</sup>

1.770.000 m<sup>2</sup>

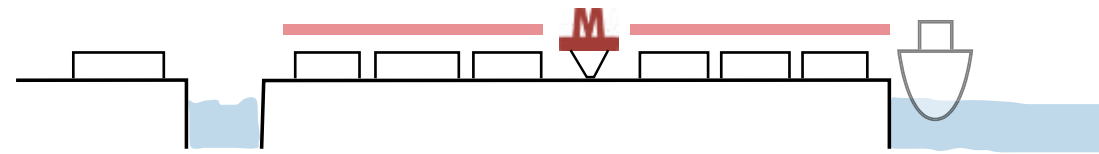
2.870.000 m<sup>2</sup> i alt ( Indre- og Ydre Nordhavn)

\*heraf 30.200 m<sup>2</sup> eksisterende bygninger

# Principper for bebyggelse

Scenarier på holm 12

UDGANGSPUNKT

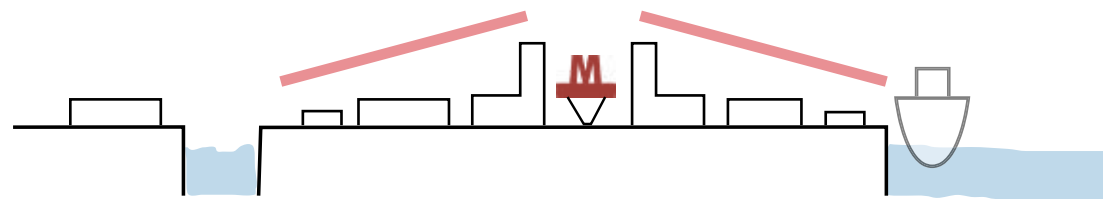


**BASIS SCENARIO**  
4-6 ETAGERS BEBYGGELSE

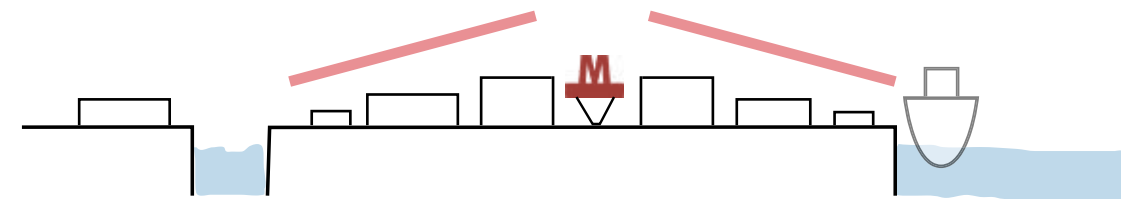
De nedenstående 3 scenarier, er eksempler på, hvordan man kan arbejde med bebyggelsesstrukturen og tætheden på en holm. Scenarierne viser forskellige koncepter, f.eks at bygge højere mod metroen, eller højere mod krydstogtterminalen.

SCENARIER:

1

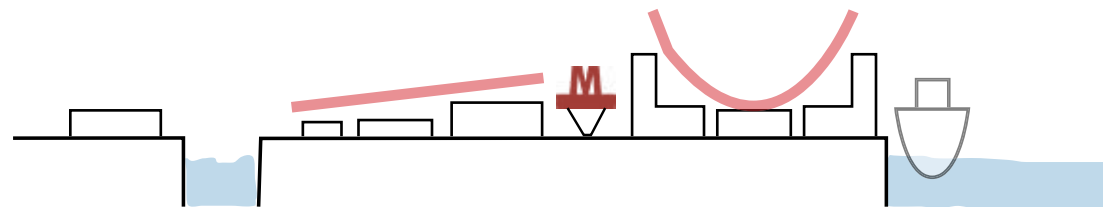


**SCENARIO 1.A - TÅRNE**  
TRAPPER OP OMKRING METROEN TRAPPER NED  
MOD KANTERNE

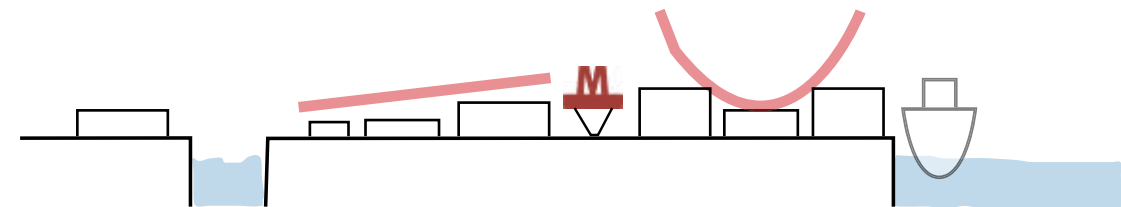


**SCENARIO 1.B - KARRÉ**  
TRAPPER OP OMKRING METROEN TRAPPER NED  
MOD KANTERNE

2

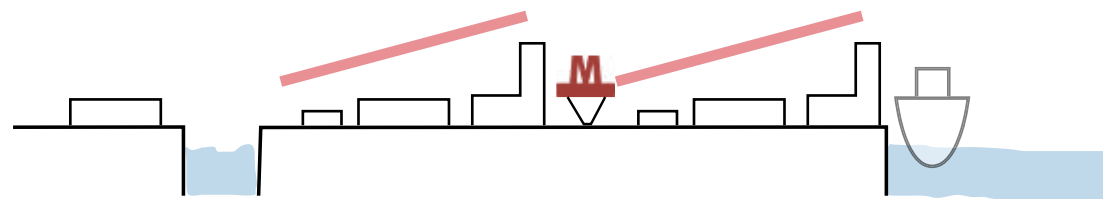


**SCENARIO 2.A - TÅRNE**  
TRAPPER OP OMKRING METROEN OG KRYDSTOGTTERMINALEN  
TRAPPER NED MOD KANALEN

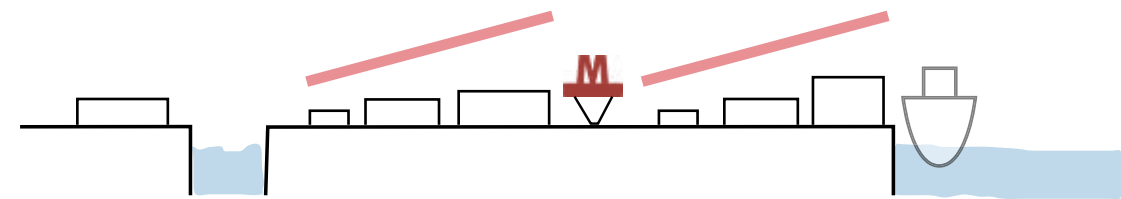


**SCENARIO 2.B - KARRÉ**  
TRAPPER OP OMKRING METROEN OG KRYDSTOGTTERMINALEN  
TRAPPER NED MOD KANALEN

3



**SCENARIO 3.A**  
TRAPPER OP MOD VEST  
TRAPPER NED MOD ØST



**SCENARIO 3.B - KARRÉ**  
TRAPPER OP MOD VEST  
TRAPPER NED MOD ØST



# Strukturplan 2018



Strukturplan



Illustrationsplan

Strukturplan 2018 for Nordhavn bygger på visionen om fremtidens bæredygtige by og de seks temaer som vinderforslaget fra arkitektkonkurrence i 2009.

Nye forudsætninger har dog nødvendiggjort nærværende revision af strukturplanen, så den matcher byudviklingsprojektets nuværende vilkår.

Strukturplanen omhandler hele Nordhavn, men har særligt fokus på Ydre Nordhavn, da dette område endnu ikke er detaljeret planlagt, i modsætning til Indre Nordhavn, som er lokalplanlagt, samt Levantkaj, som er under lokalplanlægning.

Strukturplanens formål er, at Ydre Nordhavn på baggrund af visionerne og strukturerne i denne detailplanlægges på masterplanniveau, med henblik på lokalplanlægning kvarter for kvarter, på samme vis, som planlægningen er håndteret i Indre Nordhavn.

Det er i masterplaner/lokalplanlægningen, at rammerne for de enkelte kvarterer fastlægges, herunder deres egenart, den lokale infrastruktur, byrum og grønne arealer, fordelingen mellem bolig og erhverv, placering af særlige funktioner (f.eks. detailhandel, institutioner, kulturhuse, og skoler) mv.

Strukturplanen har derimod primært fokus på de overordnede sammenhænge og strukturer, der efterfølgende detailplanlægges i masterplaner samt de efterfølgende lokalplaner

Omdannelsen af Ydre Nordhavn fra havn til by er dog allerede i gang. Med beslutningerne om flytningen af containerterminalen fra Levantkaj til opfyldet i Ydre Nordhavn, samt forlængelsen af krydstogtterminalen mod nord, er de første skridt taget.

På Levantkaj Vest er lokalplanlægningen undevejs, der bl.a. vil muliggøre Nordhavns første folkeskole samt institutioner og boliger.

Planerne for udviklingen af Tunnelfabrikken i ØTC-hallen samt den 28 ha store naturpark på den nordligste del af Nordhavn sætter yderligere fokus på byudviklingen i Ydre Nordhavn.

Helt konkret står Holm 8, som det næste kvarter overfor masterplanlægning, der udmøntes i lokalplaner inden for de kommende år.

Projektet til Nordhavnsvejs forlængelse til Nordhavn står også for døren, og er et vigtigt skridt i byudviklingsprojektet, idet vejen er afgørende for, at den videre byudvikling i Nordhavn kan ske.

Ligeledes spiller Nordhavnsmetroens forlængelse en stor rolle i forhold til trafikbetjeningen af Ydre Nordhavn og visionen for den bæredygtige by.

Yderligere beslutninger, der skal tages i de kommende år, vil påvirke projektets udvikling, herunder etableringen af Lynetteholmen, en mulig videreførelse af Havnetunnellen mod øst (Østlig Ringvej) samt klimasikringen af Københavns Inderhavn, hvor Nordhavn er en del af løsningen.

En central konklusion på arbejdet med denne strukturplanrevision er, at visionen for byudviklingsprojektet Nordhavn har vist sig at være robust nok til, at kunne tilpasses de ændrede forudsætninger.

Uanset hvilke beslutninger der træffes, hvilke nye forudsætninger der opstår, og hvilke erfaringer der skabes i fremtiden, er det derfor en klar anbefaling, at den overordnede vision fastholdes i fremtiden, så den fremadrettet danner rammen om udviklingen af Fremtidens Bæredygtige by i Nordhavn for de kommende generationer, der kan sætte deres eget præg på udviklingen, som den skrider frem.