



## Bilag

Til Økonomiudvalget

### Konsekvenser ved valg af metrolinjeføring i forhold til den kommende byudvikling af Ydre Nordhavn

#### Resumé

Nærværende notat beskriver de konsekvenser, som valget af metrolinjeføring vil medføre for den kommende bydel i Ydre Nordhavn. Grundlæggende lægger den blå metrolinjeføring op til, at der skabes ét markant knudepunkt centralt i Ydre Nordhavn ved metrostationen og Tunnelfabrikken, mens den røde metrolinjeføring lægger op til to mindre knudepunkter ved de to stationer. Med den røde metrolinjeføring vil cirka 90 procent af det kommende byggeri ligge i det stationsnære kerneområde (600 meter fra en station), mens det for den blå metrolinjeføring vil være cirka 75 procent af byggeriet. Med både rød og blå linjeføring vil 100 procent af byggeriet ligge inden for 1.000 meter fra en station, hvilket ifølge Planloven defineres som stationsnært.

Økonomiforvaltningen vurderer, at der kan skabes en attraktiv bydel med både rød og blå linjeføring. Det vil dog kunne skabe uhensigtsmæssige barrierer for sammenhænge i bydelen, såfremt væsentlige dele af metroen etableres på dæmning.

#### Sagsfremstilling

Valg af metrolinjeføring i Ydre Nordhavn vil få betydning for hvilken by, der efterfølgende kan skabes i Nordhavn. Dette notat beskriver konsekvenserne og forskellene mellem de to metrolinjeføringer, der er udredt, i forhold til de kommende byudviklingsmuligheder.

By & Havn har undersøgt, hvordan strukturplanen for Ydre Nordhavn kan tilpasses de to metrolinjeføringer, som Borgerrepræsentationen skal tage stilling til. Vedlagt i Bilag 3 er skitser af, hvordan strukturplanen kan se ud med henholdsvis den røde og blå linjeføring. Københavns Kommune har i forbindelse med aftale om Metro Cityring forpligtiget sig overfor staten til at tilvejebringe planlægning for 2,87 mio. etagemeter byggeri i Nordhavn.<sup>1</sup> Alle scenarierne indeholder derfor samme

<sup>1</sup> Jævnfør bemærkningerne til lovforslaget til Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, 12. feb. 2015.

19-06-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 9864

Dokumentnummer i F2  
3370311

Sagsnummer eDoc  
2023-0263029

Sagsbehandler  
Tine Ane Nielsen  
Frederik Ellegaard Haukrog

mængde byggeri, men forskellene i, hvor byggeriet placeres, giver forskellige forudsætninger for den kommende bydel. I overensstemmelse med Borgerrepræsentationens beslutning i forbindelse med Kommuneplan 2019 placeres der ikke bebyggelse på Nordhavnstippen.

#### *Hovedstruktur og knudepunkter*

Grundlæggende lægger den blå metrolinjeføring op til, at der skabes ét markant knudepunkt centralt i Ydre Nordhavn. Knudepunktet vil understøttes både af metrostationen, som der vil være mulighed for at fortætte omkring, samt af Tunnelfabrikken, der i forvejen forventes at blive en destination for beboere og besøgende med kunst, kultur, værksteder og kontorer.

I modsætning hertil lægger den røde metrolinjeføring op til, at der kan skabes to mindre knudepunkter omkring hver af de nye metrostationer i Ydre Nordhavn på den røde metrolinje, som der vil være mulighed for fortætning omkring.

Begge metrolinjeføringer indeholder desuden en station på Levantkaj.

Økonomiforvaltningen bemærker, at der vil skulle arbejdes med lokale pladسدannelser og samlingspunkter i alle delområderne i Ydre Nordhavn i de kommende masterplaner, uafhængigt af valg af metrolinjeføring.

#### *Stationsdækning*

Valg af metrolinje vil også have betydning for afstanden til højklasset kollektiv transport i Nordhavn. Med den røde metrolinjeføring vil ca. 90 procent af bebyggelsen ligge i det stationsnære kerneområde. For den blå metrolinjeføring er tallet ca. 75 procent. For begge linjeføringer ligger 100 procent af bebyggelsen indenfor en radius af 1.000 meter fra en metrostation. Fingerplanen fastlægger, at byfunktioner med en intensiv karakter, f.eks. større erhvervsejendomme, fortrinsvist skal placeres inden for de stationsnære kerneområder (600 meters gang fra station), men at de kan placeres i de stationsnære områder (indtil 1.200 meters afstand fra station), som hele Nordhavn på nær den yderste spids af Naturpark Nordhavn og containerterminalen vil blive med begge metrolinjeføringer.

Teknik- og Miljøudvalgets administrationsgrundlag for helt og delvis bilfrie bydele tilskriver, at 2/3 af et lokalplanområde skal ligge i det stationsnære kerneområde (600 meter fra station), for at det kan udvikles helt bilfrit, mens 2/3 af et lokalplanområde skal ligge i det stationsnære område (1.000 meter fra station), for at det kan udvikles delvist bilfrit. Dette betyder, at der formentlig vil være områder i Nordhavn, der med den blå metrolinjeføring ikke vil kunne udvikles til helt bilfrie bydele med det nuværende administrationsgrundlag. Økonomiforvaltningen

bemærker, at det i lovforslaget om ændring af planloven forudsættes, at muligheden for at planlægge for nulparkering ikke anvendes generelt i større, nye byudviklingsområder, hvorved muligheden for at planlægge for helt bilfrie bydele kan forsvinde. Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker, at begge linjeføringerne og særligt den blå vil bryde med princippet om "fem-minutters-byen" fra den oprindelige strukturplan for Nordhavn fra 2011, som indebærer maksimalt fem minutters gangafstand (maks. 400 m) til en station, og som skal understøtte den kollektive trafik og minimere privatbilisme.

#### *Adgang til blå og grønne rekreative arealer*

Strukturplanens tidligere koncept med holme og kanaler, der opdelte de enkelte bykvarterer i Nordhavn, er nu afløst af grønne forløb/kiler. Både det røde og blå scenarie er bygget op omkring et fremtrædende rekreativt grønt og blåt areal, som løber fra Naturpark Nordhavn og Nordhavnstippen i nord til Skudeløbet og Skudehavnen i syd, se Bilag 3.

I scenariet med den røde linjeføring er det rekreative areal placeret umiddelbart øst for Tunnelfabrikken. I scenariet med den blå linjeføring er det grønne og blå rekreative areal forskubbet mod øst for at give plads til metrostationen øst for Tunnelfabrikken samt byggeri omkring metrostationen. Dette betyder, at det store rekreative areal ikke er lige så centralt placeret i Nordhavn, og at beboerne i den vestlige del vil få længere til det store rekreative areal. Omvendt får kvarteret i det nordøstlige hjørne af Nordhavn nogle tydeligere kvaliteter i det blå scenarie, idet beboerne i kvarteret får kortere adgang til et større grønt område, og idet kvarteret bliver tydeligere defineret og afgrænset af det grønne forløb. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at bredden på det grønne forløb i området omkring Oceanvej i det blå scenarie ikke synes tilstrækkelig bred, og at det øst-vestgående grønne forløb i rødt scenarie er tilsvarende svagt. Principperne for de store strukturgivende elementer, såsom kanaler og grønne kiler samt infrastruktur, vil skulle viderebearbejdes i den kommende planlægning for begge scenarier.

For både rød og blå linjeføring indeholder de foreløbige scenarier cirka 500.000 m<sup>2</sup> rekreative arealer, inkl. søerne i Nordhavnstippen og kanalen i det grønne forløb fra Naturpark Nordhavn til Skudehavnen. Hertil kommer til begge scenarier de lokale grønne byrum og gårdrum samt en eventuel kommende strandholm vest for Naturpark Nordhavn, som pt. ikke er finansieret og vil kræve en lovændring af etablere.

#### *Barriereeffekter fra metro og dæmning*

Ved etablering af metro er det væsentligt, at der arbejdes med at minimere barriereeffekten på tværs af bydelen. Den negative barriereeffekt må umiddelbart forventes at stige markant, hvis metroen eller dele af den anlægges på dæmning. Hvis metroen anlægges på højbane, vil der

være mulighed for at krydse metroen flere steder, og der vil være mulighed for at indpasse andre aktiviteter under metroen, som kan give byliv og tryghed.

**Videre proces**

På baggrund af Borgerrepræsentationens valg af metrolinjeføring vil By & Havn arbejde videre med revisionen af strukturplanen for Ydre Nordhavn. Strukturplanen med den valgte metrolinje forventes at blive forelagt til orientering for Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget i andet halvår af 2023 med mulighed for eventuelt at give bemærkninger til forvaltningernes videre arbejde med udviklingen af Nordhavn.