



Notat

Orientering til Teknik- og Miljøudvalget om Økonomiudvalgets og Borgerrepræsentationens behandling af metrolinjeføring i Ydre Nordhavn

14-08-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 10968

Dokumentnummer i F2
94101

Sagsnummer i eDoc
2023-0277749

Resumé

Indstillingen "Metro til Ydre Nordhavn - igangsætning af miljøkonsekvensvurdering" forventes behandlet på Økonomiudvalgets møde den 23. august og på Borgerrepræsentationens møde den 21. september 2023. Økonomiforvaltningens notat "Konsekvenser ved valg af metrolinjeføring i forhold til den kommende byudvikling af Ydre Nordhavn", som er bilag til Økonomiudvalgets indstilling, er vedlagt dette notat til orientering, jf. bilag 1. Økonomiforvaltningens notat forholder sig til notatet "Status Strukturarbejdet Ydre Nordhavn" (bilag 2), der er udarbejdet af By & Havn og konsekvenserne af valget af blå metrolinjeføring med én metrostation frem for rød metrolinjeføring med to metrostationer i Ydre Nordhavn. Begge linjeføringer indeholder også en station på Levantkaj.

I nærværende notat uddyber Teknik- og Miljøforvaltningen de planmæssige konsekvenser, som Økonomiforvaltningen har beskrevet i bilag 1. Teknik- og Miljøforvaltningen har særligt fokus på følgende to emner:

- Med blå metrolinjeføringen vil strukturplanen ikke kunne leve op til et af de væsentligste principper i den oprindelige strukturplan for Nordhavn benævnt "*fem-minutters-byen*", som indebærer maksimalt fem minutters gangafstand (400 m) til en station.
- Med den blå metrolinjeføring vil der være områder mod nordvest i Ydre Nordhavn, der ikke vil kunne udvikles til helt bilfrie bydele efter det nuværende administrationsgrundlag "*helt eller delvis bilfrie bydele*".

Sagsfremstilling

Som beskrevet i bilag 1, har valget af metrolinje betydning for stationsnærheden i Ydre Nordhavn. Særligt vil Teknik- og Miljøforvaltningen fremhæve, at en stationsnærhed (indenfor 600 m) vil medvirke til at understøtte brugen af kollektiv trafik og reducere andelen, der benytter bil. Analyser af betydningen af nærhed til metro og tog viser, at 50 pct.

Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

færre ansatte vil benytte bilen, hvis deres arbejdsplads ligger tæt på en station, sammenlignet med en arbejdsplads der ikke har stationsnærhed. Beboernes kørsel med bil reduceres med 25 %, hvis deres bolig ligger i nærheden af tog eller metro (jf. Handlingsplan for grøn mobilitet side 23). Effekten vil dog afhænge af en række andre faktorer, fx adgang til parkering, restriktioner for den omkringliggende parkering og socioøkonomiske forhold.

Fem-minutters byen

Den blå metrolinjeføring vil ikke kunne leve op til et af de væsentligste principper i den oprindelige strukturplan for Nordhavn benævnt "*fem-minutters-byen*", som indebærer maksimalt fem minutters gangafstand (maks. 400 m) til en station, og som skal understøtte den kollektive trafik på bekostning af privatbilismen. Ca. 35 % af bebyggelsen i Ydre Nordhavn ligger inden for maks. 400 m til en station. Med den blå metrolinjeføring vil ca. 75 % af bebyggelsen i Ydre Nordhavn ligge i det stationsnære kerneområde (maks. 600 meter til en station).

Den røde metrolinjeføring lever i højere grad op til fem minutters gangafstand til en station, idet ca. 66 % af bebyggelsen ligger inden for maks. 400 m til en station. Med den røde metrolinjeføring vil ca. 90 % af bebyggelsen ligge i det stationsnære kerneområde (maks. 600 meter fra en station).

For begge metrolinjeføringer ligger 100 % af bebyggelsen indenfor en radius af 1.000 meter fra en metrostation.

Helt og delvis bilfri bydele

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der vil være områder i den nordvestlige del af Ydre Nordhavn, der med den blå metrolinjeføring ikke vil kunne udvikles til helt bilfrie bydele efter det nuværende administrationsgrundlag. Teknik- og Miljøforvaltningens administrationsgrundlag for helt og delvis bilfrie bydele (TMU den 28. september 2020 og 8. oktober 2020 i BR) 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. Behovet for biler og "bilgader" vil øges af en større afstand til metrostationerne. Herunder gøres opmærksom på, at begrebet bilfrihed og delvis bilfrihed også dækker over udformning af bykvarterer med gader, der prioriterer cykler og fodgængere frem for biler, og at antallet af parkeringspladser på terræn minimeres.

For så vidt angår andre emner, herunder adgang til blå og grønne rekreative arealer, henviser Teknik- og Miljøforvaltningen til bilag 1.

Politisk handlerum

Der er ikke et politisk handlerum, idet beslutningen om metrolinjeføring ikke hører under Teknik- og Miljøudvalgets ressortområde. Notatet orienterer om, at metrolinjeføring i Ydre Nordhavn behandles i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i hhv. august og september.

Videre proces

På baggrund af Borgerrepræsentationens valg af metrolinjeføring vil By & Havn arbejde videre med revisionen af strukturplanen for Ydre Nordhavn. By & Havn oplyser, at de herefter ønsker et bygherreforetræde for Teknik- og Miljøudvalget i efteråret 2023. Desuden oplyser By & Havn, at de forventer at holde et offentligt borgermøde om strukturplanen ultimo 2023. Herefter forventes By og Havns endelige reviderede strukturplan at kunne forelægges Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget til efterretning ultimo 2023/primus 2024. Eventuelle politiske visioner må søges indarbejdet i den fremtidige lokalplanlægning for de enkelte delområder.

Karsten Biering Nielsen

Vicedirektør

Bilag

Bilag 1: Konsekvenser ved valg af metrolinjeføring i forhold til den kommende byudvikling af Ydre Nordhavn

Bilag 2: Status strukturplanarbejde Ydre Nordhavn.



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.¹ Alle scenarierne indeholder derfor samme

¹ 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 m² 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.

FORELØBIG

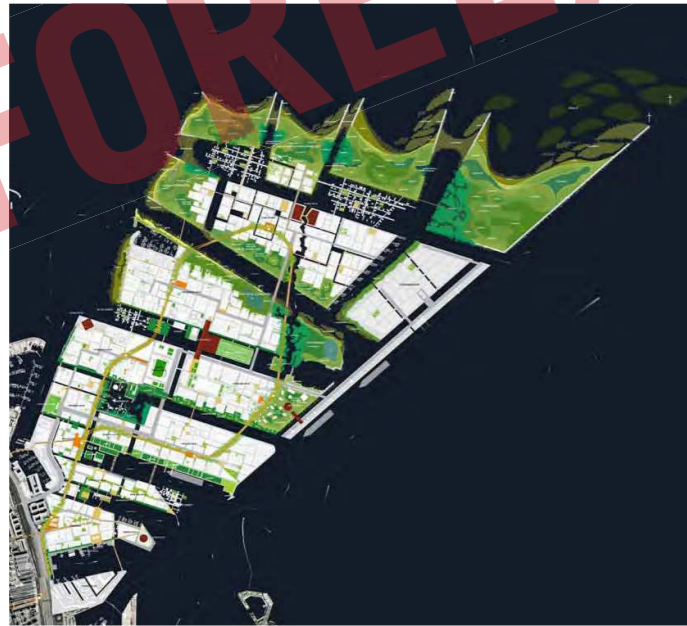
STATUS STRUKTURPLANARBEJDE YDRE NORDHAVN

20. JUNI 2023

BILAG TIL INDSTILLING OM METROUDREDNING TIL ØU OG BR
AUGUST 2023

Strukturplanens historik

FORELØBIG



KONKURRENCEFORSLAG 2009

Det vindende forslag til strukturplanen, der i 2009 blev udpeget som vinder af den åbne internationale arkitektkonkurrence om fremtidens bæredygtige by i Nordhavn blev udarbejdet af Cobe, Sleth og Rambøll.



STRUKTURPLAN 2011

Efter konkurrencen blev strukturplanen kvalificeret i 2011 i et tæt samarbejde mellem By & Havn, Københavns Kommune og rådgiverteamet bestående af Cobe, Sleth, Polyform og Rambøll.



STRUKTURPLANREVISION 1. REVISION 2018

I 2018 fulgte en revision af strukturplanen udsprunget af ændringer i forudsætninger, både fysiske og planmæssige. Dette vedrørte bl.a. de nordligeste holme, metroen og den blå og grønne struktur.



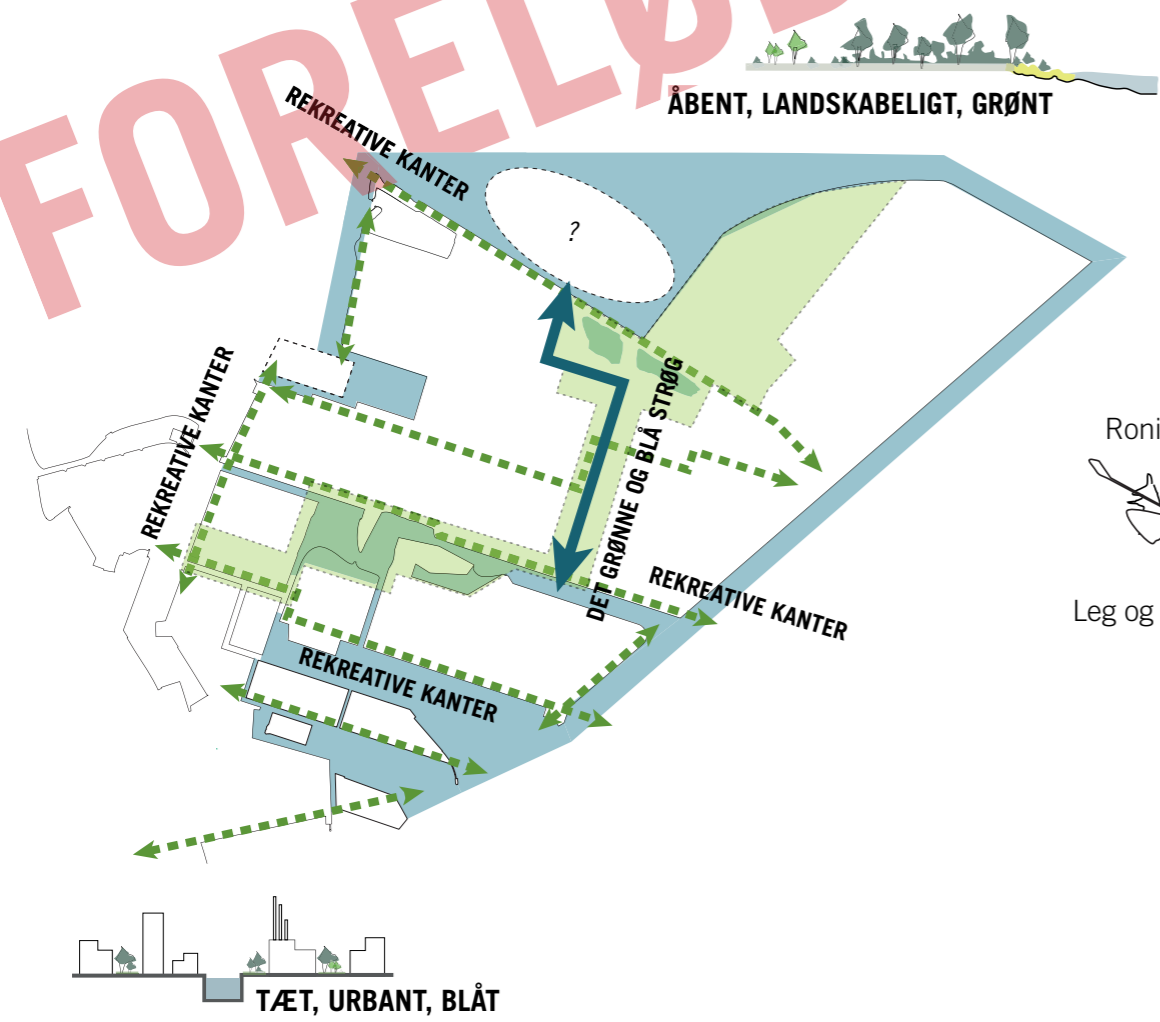
STRUKTURPLANREVISION 2. REVISION 2023

På nuværende tidspunkt arbejdes med endnu en revision, hvilket bl.a. udspringer af at Nordhavnstippen skal friholdes for byggeri samt anlæg af Nordhavnstunellen. To linjeføringer undersøges, hvorfor strukturplan 2023 undersøger to scenarier: ét med den røde og ét med den blå metro-linjeføring.

Blå og grøn by

Tre strategier

FORELØBIGHED



1

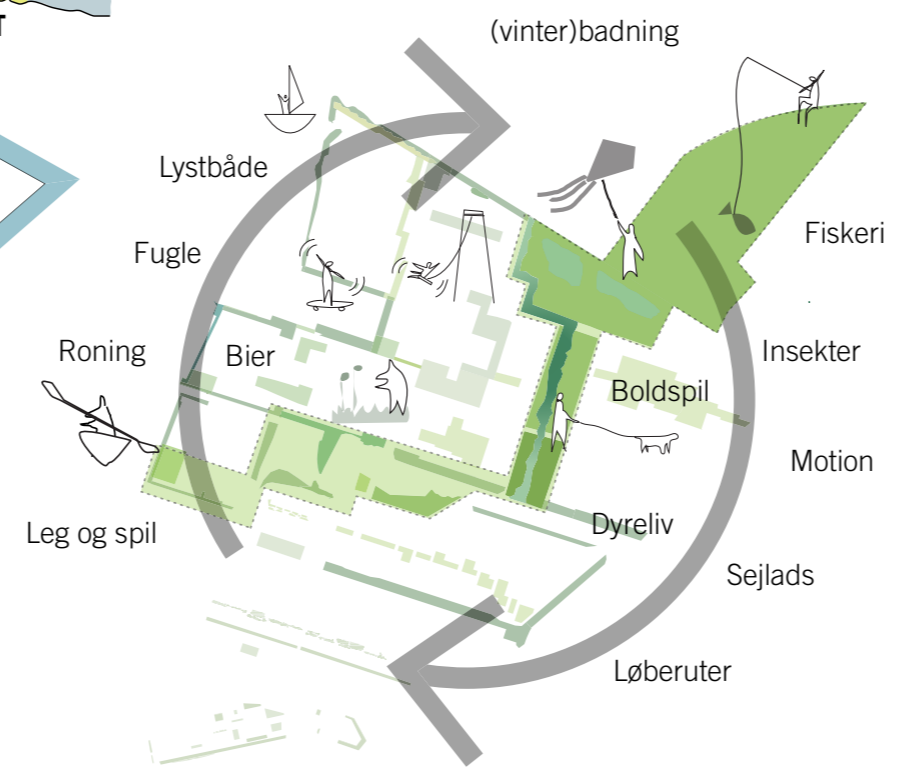
DE BLÅ OG GRØNNE SMELTER SAMMEN

Hvor de grønne rum er få og de blå rum mange i Indre Nordhavn skifter vægten i Ydre Nordhavn, hvor de grønne arealer bliver større og det blå og grønne flettes ind i hinanden.

Fra nord til syd løber en kanal, som smyger sig igennem det grønne strøg og bliver en sammenhængende struktur og langs kanterne etableres rekreative promenader eller grønne bløde kanter med kontakt til vandet.

To karakteristiske blå-grønne elementer danner tilsammen den overordnede struktur i Ydre Nordhavn:

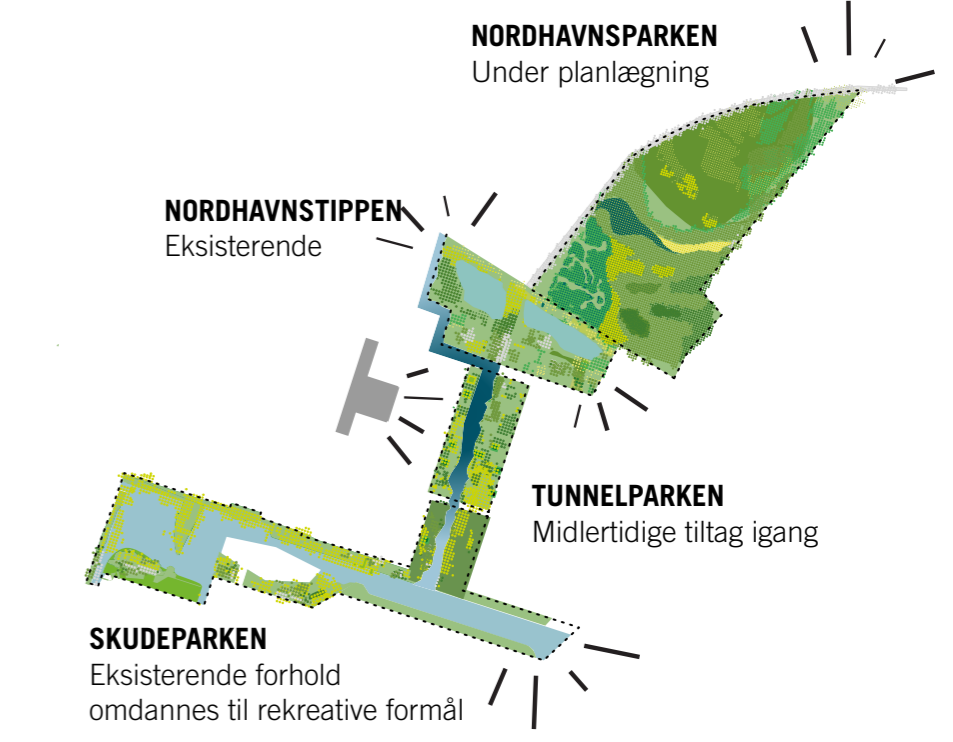
- Det grønne strøg
- De rekreative kanter



2

REKREATION OG STYRKELSE AF NATUR OG BIODIVERSITET

I Nordhavn skal der være plads til menneskelig aktivitet samtidig med, at der skal ske en styrkelse af dyreliv, såvel som planteliv.



3

GRØN OG BLÅ KICK-START

Det store landskabelige træk, det grønne strøg, kan fungere som en kick-starter af udbygningen af Ydre Nordhavn. Tunnelfabrikken vil være klar til ibrugtagning indenfor en kort årrække, Nordhavnstippen findes allerede og Nordhavnsparke er under planlægning, så det grønne strøg kan allerede begynde at tegne sig. Med Tunnelfabrikken som generator for den første udvikling af Tunnelparken vil de nye og eksisterende grønne arealer kunne sammenbindes og skabe fundament for udviklingen af den grønne og blå struktur, allerede inden de nærliggende bykvarterer udvikles.

Det grønne vil få mulighed for at vokse sig større og tættere, mens bykvartererne udbygges. På den måde kan strøget skabe særlig værdi for besøgende og bykvarterernes nye beboere allerede før indflytning.

De blå og grønne strukturer

Det grønne strøg og de rekreative kanter

FORELØBIGHED



Den røde metro



Den blå metro

Strukturplan 2023 - den røde metro

FORELØBIG



Strukturplan 2023 - den blå metro

FORELØBIG



Illustrationsplan 2023 - den røde metro

FORRELBIG



Illustrationsplan 2023 - den blå metro

FOR
FORELØBIG



Kvarter- og bebyggelsesstruktur

Afstand til metrostation

Den **røde** metro

FORELØBIG



Etagemeter indenfor 600m radius fra metrostation: 1.367.097 m²

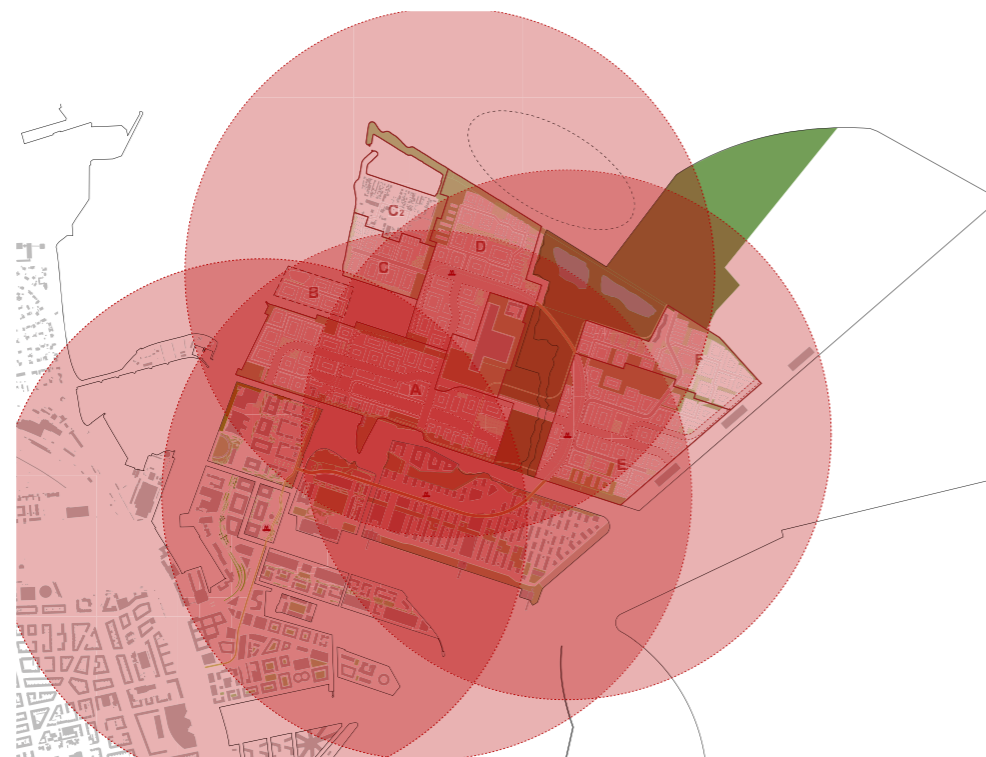
Svarende til ca 90% af bebyggelse i Ydre Nordhavn
(bebyggelse på Svanemølleholm og Levantkaj er ikke medregnet)

Den **blå** metro



Etagemeter indenfor 600m radius fra metrostation: 1.124.834 m²

Svarende til ca 75% af bebyggelse i Ydre Nordhavn
(bebyggelse på Svanemølleholm og Levantkaj er ikke medregnet)



Etagemeter indenfor 1.000m radius fra metrostation: 1.527.511 m²

Svarende til 100% af bebyggelse i Ydre Nordhavn
(bebyggelse på Svanemølleholm og Levantkaj er ikke medregnet)



Etagemeter indenfor 1.000m radius fra metrostation: 1.527.999 m²

Svarende til 100% af bebyggelse i Ydre Nordhavn
(bebyggelse på Svanemølleholm og Levantkaj er ikke medregnet)