



Bilag 3

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til den kommende byudvikling af Ydre Nordhavn.

30-11-2023

Resume

På baggrund af de ændrede forudsætninger for Strukturplan Ydre Nordhavn (herunder bl.a. valget af Metro "blå linje", stormflodsikring og at Nordhavnstippen bevares) i forhold til den tidligere strukturplan fra 2018, har By & Havn udarbejdet en revideret strukturplan. Der er tale om en ny plan for placering af vejstruktur, bebyggelse og grønne områder, som har færre kanaler sammenlignet med den tidligere strukturplan. By & Havn forventer p.t. at Nordhavn er udbygget i 2060. I nærværende notat uddyber Teknik- og Miljøforvaltningen de planmæssige udfordringer i strukturplanen. Teknik- og Miljøforvaltningen har særligt fokus på følgende emner i strukturplanen:

1. De grønne forløb skal kunne indeholde både stiforbindelser, bynatur og andre rekreative funktioner.
2. Stormflodssikring og adgang til vandet.
3. Metro på bro eller dæmning
4. "Fem-minutters-byen", der et af de væsentligste principper i den oprindelige strukturplan for Ydre Nordhavn, med maksimalt fem minutters gangafstand (400 m) til metro og div. servicefunktioner, kan ikke længere efterleves. Den strategiske placering af servicefunktioner som fx skoler, kultur og fritidsaktiviteter skal derfor prioriteres.
5. Helt bilfrie bydele, efter det nuværende administrationsgrundlag "helt eller delvis bilfrie bydele", vil ikke kunne realiseres i områderne mod nordvest i Ydre Nordhavn, der skal derfor arbejdes med en strategisk placering af parkeringen.
6. Eksisterende byggerier og kulturhistoriske spor skal indgå i planlægningen.
7. Der ønskes som udgangspunkt en by i "københavnerskala" (24 meter) med enkelte højere bygninger på maksimalt 40 meter.

Baggrund

Siden den seneste strukturplan blev politisk forelagt i 2018, er der truffet beslutning om at igangsætte en række projekter som har ændret eller præciseret en række fysiske forudsætninger for byudviklingen i Ydre Nordhavn. Det gælder bl.a. beslutningen om bevaring af

Klima og Byudvikling
Område for Byplanlægning
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Nordhavnstippen, ny linjeføring af metro og etablering af Nordhavnstunnellen. By & Havn har derfor udarbejdet en revideret strukturplan.

Strukturplanen fastlægger de overordnede strukturerende elementer; den blå og grønne struktur, klimasikring, metroen og det grønne loop, den overordnede vejstruktur, fordelingen af bebyggelse, bebyggelsestæthed og til dels funktioner samt udpeger eksisterende strukturer, bygninger og anlæg, der skal bygges videre på og transformeres ved den fremtidige udvikling. 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. Planen er robust med en struktur og en skala, der kan understøtte en bæredygtig by med udgangspunkt i Københavns Kommunes politikker og strategier. Planen har fleksibilitet til, at der kan skabes variation i bydelen, samt at udviklingen kan foregå over lang tid og tilpasses de aktuelle omstændigheder med løbende udvikling af helhedsplaner for de enkelte holme og kvarterer. Den reviderede strukturplan tager udgangspunkt i en række planmæssige forudsætninger, som dog kan ændres med tiden.

Overordnede anbefalinger

Teknik- og Miljøforvaltningen har følgende anbefalinger til det videre arbejde med de kommende helhedsplaner til realisering af den reviderede strukturplan for Ydre Nordhavn:

1. De grønne forløb og "varmeeffekten"

Forvaltningen anbefaler i den videre planlægning, at de grønne landskabsbånd, dvs. det nord- sydgående og de øst- vestgående skal styrkes og visse steder have en større bredde, og det tilstræbes at bevare eksisterende naturværdier, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt.

TMF bemærker, at forslagene rent konceptuelt er langt fra den oprindelige strukturplan mht. opdeling i holme og kanaler. I det opdelingen af bydelen med kanaler nu primært erstattes med grønne forbindelser. Forvaltningen finder det positivt, at den store grønne kile (der går fra nord mod syd) vil medføre, at det grønne forløb mellem Skudeløbet og den planlagte naturpark (benævnt Nordhavnsparken) styrkes, men de øst-vestgående grønne bånd bør i overensstemmelse med tidligere anbefalinger (bl.a. fra lokaludvalget) visse steder gøres bredere.

Det kan også medvirke til, at forskellige områder vil opleves som selvstændige kvarterer, opdelt af grønne områder og forbindelser. Den store grønne kile ligger dog ikke centralt placeret i Ydre Nordhavn, hvilket betyder, at beboerne i den vestlige del, vil få længere til det store rekreative areal. Kilen skal formodentligt kunne håndtere hverdagsregnvand, forebyggelse mod varmeøer, understøttelse biodiversitet og skabe et rekreativt parkstrøg. Kilen er vist med en "kanal", der har direkte sammenhæng til havn og hav. Under hensyn til stormflodsikring og sikring af eksisterende naturværdier bør det dog overvejes om denne "kanal" i stedet vil kunne udformes som et gennemgående ferskvand og regnvandsopsamling i stedet for en "maritim kanal". Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer også, at kilen i området omkring Oceanvej ikke er tilstrækkeligt bred, og at de øst-vestgående grønne forløb i nogle tilfælde også er for smalle til at kunne indeholde stiforbindelse og andre rekreative funktioner samtidig med

at de skal fremstå tilstrækkeligt grønne. Et nyt større parkstrøg skal have en størrelse på 5 -7 ha og skal på de smalleste steder have en brede på minimum 70 meter eksklusiv vej- og stianlæg. Herunder skal "varmeøeffekten" af bykvartererne undersøges nærmere. Det bemærkes, at de grønne områder i den foreslåede plan forventes at vil medvirke til at fremme afkølingen af området.

De mindre områder ovenpå Nordhavnstunnelen bør også ses i større "grøn sammenhæng", og føres videre ud til vandet eller alternativt til Færgehavn Nord Alternativt kan områderne her ses som et rekreativt bånd med boldbure etc. fx med reference til Søndre Boulevard.

Der mangler en nærmere analyse af afstandsmålsætninger om max. 300m fra bolig til offentligt grønt areal på min 500m² og max 500 m fra bolig til større grønt areal herunder en ny bypark.

Der skal sikres god adgang til Tippen og den kommende naturpark fra metrostationen og bydelen generelt.

2. Stormflodssikring

Forvaltningen anbefaler i den videre planlægning, at stormflodssikringen udføres således, at der ikke opstår nye barrierer langs kanaler, havn og kyst, men skal tilføje rekreativ værdi og bedst mulig adgang til vandet.

Den endelige placering og udformning af ydre stormflodssikring kan have betydning for den overordnede struktur. Ligeledes skal det bemærkes, at planen forudsætter ny statslig lovgivning for at muliggøre opfyld på søterritorium til en ny rekreativ ø mellem fiskerihavnen og naturparken. Der bør derfor arbejdes på at få lovgivningsmæssig tilladelse til opfyld til ø i Færgehavn Nord og til opfyld til strand mellem Fiskerihavnen og Naturparken.

Hvis der vælges en løsning med en form for diger, skal det sikres, at der bliver adgang til vandet på tværs af sikringen, således, at der ikke opstår nye barrierer langs kanaler, havn og kyst og således, at der fortsat kan tilføres rekreativ værdi og bedst mulig adgang til vandet Hvis der vælges en løsning med en større terrænregulering af Ydre Nordhavn (en generel hævnning af arealerne i Ydre Nordhavn), bør det beskrives, hvordan dette gøres med respekt for eksisterende strukturer og natur som fx bilag 4 arter (bl.a. grønbroget tudser) og Tunnelfabrikken, der ligger lavt i terrænet etc.

3. Metro

Forvaltningen anbefaler i den videre planlægning, at der arbejdes for anvendelsesmuligheder af arealerne under metroen, fx udendørs faciliteter, lette haller/pavilloner eller egentlig bebyggelse m.m.

De nærmere konsekvenser af en metro på konstruktion (fx en løsning med én søjle under metrokonstruktionen), og/eller en løsning hvor Metro er delvist placeret på en dæmning bør undersøges nærmere, jf. den planlagte miljøvurdering af Metroprojektet. Forvaltningen bemærker, at en dæmning kan vanskeliggøre de bymæssige forbindelser på tværs af Metro og vise sig uhensigtsmæssig, fordi den medfører "omveje", uinteressante, utrygge bagsider samt en manglende visuel kontakt og sammenhæng mellem de forskellige byområder. Der skal arbejdes for anvendelsesmuligheder af arealerne under metroen, fx udendørs faciliteter, lette haller/pavilloner m.m. i de områder, som ikke er egnede til begrønning.

4. Fem-minutters byen

Forvaltningen anbefaler i den videre planlægning, at bydelens overordnede hierarki bearbejdes yderligere. Der skal fastlægges principper for forskellige typer af gader/boulevarder og væsentlige byrum og pladser i sammenhæng med placeringen af servicefunktioner som butikker og større kommunale funktioner fx skoler. "Fem-minutters-byen" gentænkes som en konsekvens af antallet af metrostationer og byens hierarki, fx som en 10- eller 15-minutters by. Den viste plan vil ikke kunne leve op til et af de væsentligste principper i den oprindelige strukturplan for Nordhavn benævnt "fem-minuttersbyen", 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 (= 5 min.) til en station, idet kun ca. 75 % af bebyggelsen i Ydre Nordhavn ligger i det stationsnære kerneområde (maks. 600 meter til en station). 100 % af bebyggelsen ligger inden for en radius af 1.000 meter fra en metrostation. Den oprindelige vision må derfor genbesøges med henblik på et nyt dogme som fx "ti- eller femten-minutters-byen". Det bemærkes, at det oprindelige dogme også indebar 5 minutters gangafstand til servicefunktioner, skole, detailhandel etc. Den strategiske placering af servicefunktioner som fx skoler, kultur og fritidsaktiviteter skal derfor prioriteres.

Herunder bør byens overordnede hierarki fremgå diagrammatisk og være let aflæseligt i forskellige typer af gader/boulevarder og væsentlige pladser. TMF efterlyser tilsvarende principper for skolernes placeringer ligesom strukturplanen bør indeholde generelle principper for placering af andre større kommunale funktioner. Ved placering af de kommunale funktioner skal der tages hensyn til, om funktionerne bidrager til at skabe blandede bydele, så de kan anvendes af flere brugere, og at de bidrager til at forbedre planlagte byrum og bynaturarealer. Funktionerne skal fx have en god tilgængelighed i forhold til cykel- og fodgængertrafik samt offentlig transport

5. Helt og delvis bilfri bydele.

Forvaltningen anbefaler i den videre planlægning, at der udarbejdes en strategi for udformning af veje, pladser og parkering (herunder placering) med henblik på at tilgodese cykler og fodgængere frem for biler medhenblik på en minimering af trafik i bykvartererne.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der vil være områder i den nordvestlige del af Ydre Nordhavn, der 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. Det foreslås derfor, at By & Havn udarbejder en strategi for udformning af veje, pladser og parkering (herunder placering) med henblik på at tilgodese cykler og fodgængere frem for biler medhenblik på en minimering af trafik i bykvartererne.

6. Eksisterende byggerier og kulturhistoriske spor.

Forvaltningen anbefaler i den videre planlægning, at eksisterende byggerier og kulturhistoriske spor indgår i planlægningen.

På alle holme skal der generelt arbejdes videre med at identificere og videreudvikle identitetsskabende kulturspor i kommende helhedsplaner. For eksempel kan det overvejes, om eksisterende bygninger på "Baltica Holmen" og "Ocean Holmen" kan gives nyt liv.

7. Højder og byrumshierarki

Forvaltningen anbefaler i den videre planlægning, at der arbejdes med udgangspunkt en by i "københavnerskala" (24 meter) med enkelte højere bygninger på maksimalt 40 meter.

For at kunne give bedre plads til kanaler og grønne områder og for at understøtte den offentlige transport, er forvaltningen principielt positiv overfor byfortætning omkring metrostationen.

Generelt anbefaler forvaltningen en by i "københavnerskala" (24 meter) med enkelte højere bygninger på maksimalt 40 meter. Det skal ses på et samlet billede af placering af højere bygninger i området samlet ("byprofil" set fra Hellerup, såvel fra havet).

Hvert kvarter skal have sin egen identitet og karakter og have en tydelig adskillelse af grønne områder eller kanaler.

Der bør også udarbejdes principper for gade- og pladshierarki, grønne strukturer, der kan medvirke til fastholde byplanmæssige og gennemgåede i den fremtidige lokalplanlægning for de enkelte delområder.

Videre proces

Efter behandling i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget må eventuelle politiske visioner søges indarbejdet i den fremtidige lokalplanlægning for de enkelte delområder.