Bilag 15

NORDHAVN
Revision af strukturplanen fra 2009
December 2018

BY&HAVN
COBE
SLETH
SANGBERG
RAMBØLL




Udsigtspunkt
Udsigtspunkt
Fiskerihavnen
STRANDKANAL
Containerterminal
Krydstogtsterminal
Udsigtspunkt
Arael til fanitetsfaciliteter for containerterminaler
Udvidelse krydstogtsterminal, 600 m
Zoopark
Kridtpark
Færgehavn nord
PARKKANAL
PARKBASSINET
Nordhavnstunnel
Containerområde
Krydstogtsterminal
Skudehavnen
Skudehavn
Trailerbaj
Orientbassinet
Havnepromenade
Kalkbrændehavn
Kronløsbassinet

Introduktion	**4**
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

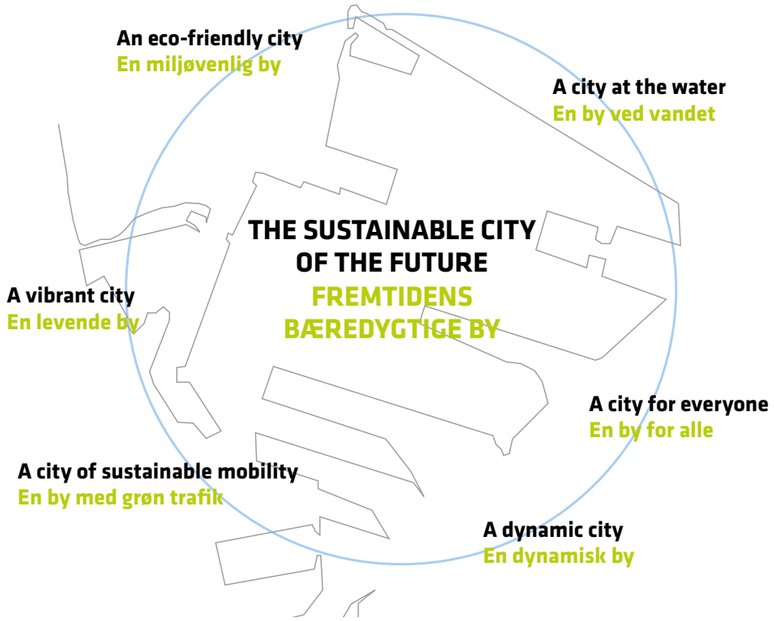
Dette dokument beskriver forslaget til en revision af strukturplanen for byudviklingsprojektet i Københavns Nordhavn fra 2009.

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 aktuel 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.

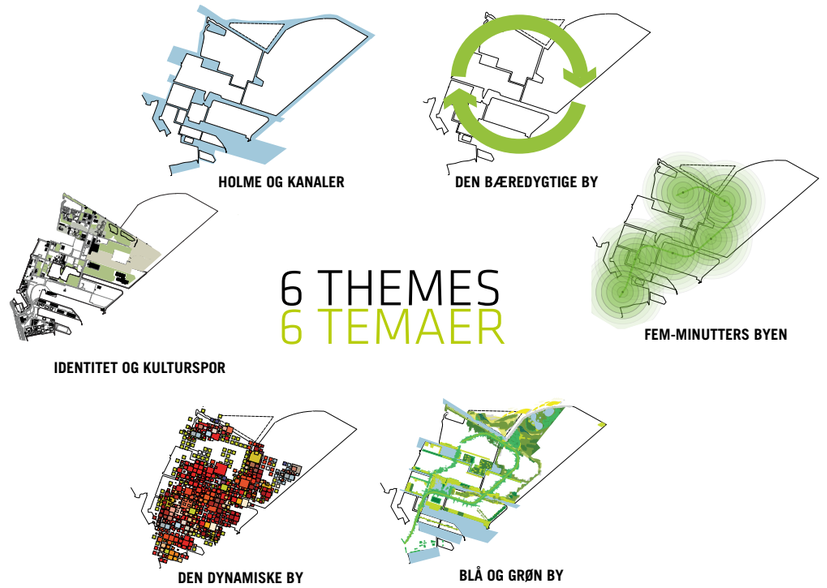
Samtidig skal strukturplanen være robust, så der sikres fleksibilitet i udviklingen. Et bærende princip i planen er, at bydelen opdeles i mindre kvarterer, der udvikles hver for sig, med hver sin egenart og til hver sin tid. Dette sikrer, at der skabes variation i bydelen, samt at udviklingen af de enkelte 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

Introduktion



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 rodfæstet i den oprindelige vision for fremtidens bæredygtige bydel og de 6 overordnede temaer, som vinderforslaget fra arkitektkonkurrencen 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 udsprang alle af projektets kontekst og omhandlede historie og kulturspor, holme og kanaler, CO2 venlig by, fem-minutters byen, en by af blåt 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 forskellige omstændigheder. De er blevet brugt til at rammesætte projekter på flere niveauer: Fra helhedsplanen for Indre Nordhavn og lokalplaner for fem kvarterer til en bred vifte af anlægsprojekter og byggeprojekter. Erfaringen 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.

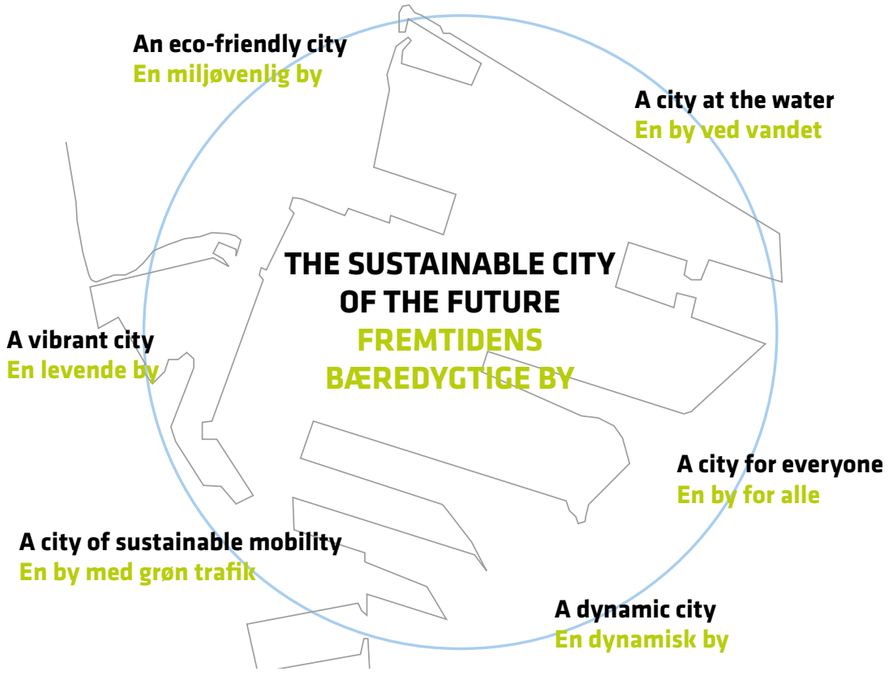
Igennem udviklingen af Indre Nordhavn er der skabt værdifulde erfaringer, der kan medvirke til at kvalificere den videre udvikling i Nordhavn. Samtidig har en lang række forhold, i og omkring Nordhavn, ændret sig igennem årene: Nye muligheder er opstået, nye udfordringer er kommet og nye beslutninger er truffet, hvilket tilsammen skaber nye forudsætninger for byudviklingsprojektet. På den baggrund blev arbejdet med revisionen af strukturplanen igangsat.

Dette dokument er bygget op således, at visionen og projektets nye forudsætninger gennemgås først. Dernæst beskrives strukturplanrevisionen 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. Strukturplanen 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.

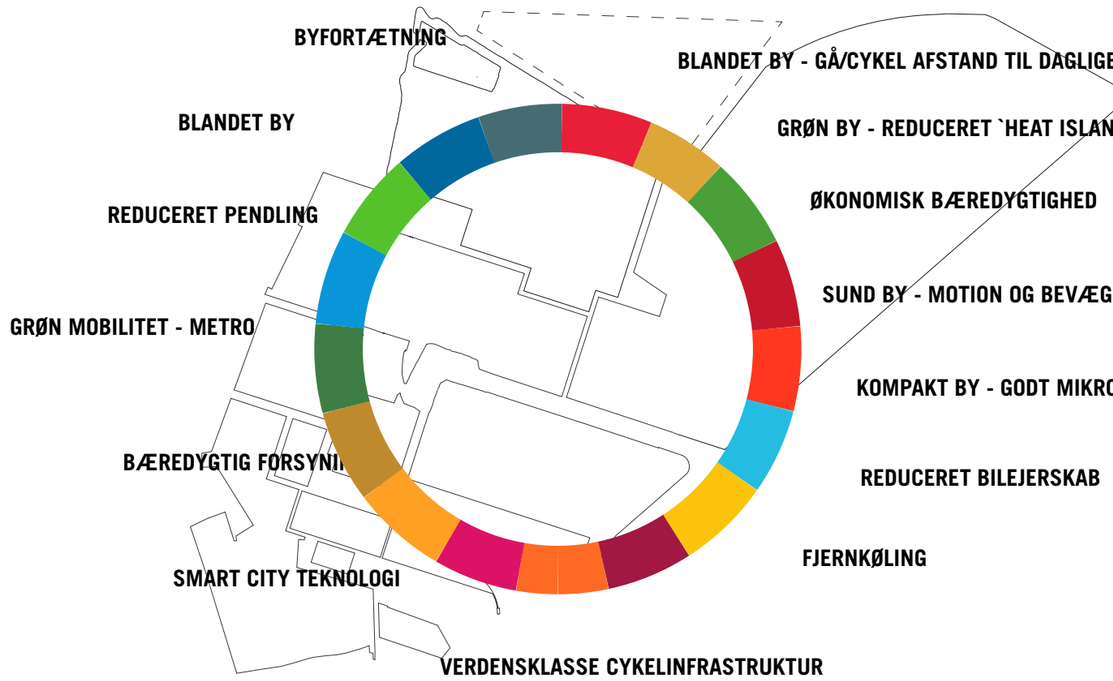
Strukturplanrevisionen er udarbejdet af By & Havn med Cobe, Sleth og Sangberg Architetcs som rådgivere for By og Havn. Undervejs er strukturplanen løbende blevet drøftet med Københavns Kommune, ligesom en række forskellige interessenter er blevet involveret i arbejdet med strukturplanen.

Vision

Fremtidens bæredygtige by



VISIONEN
FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BY



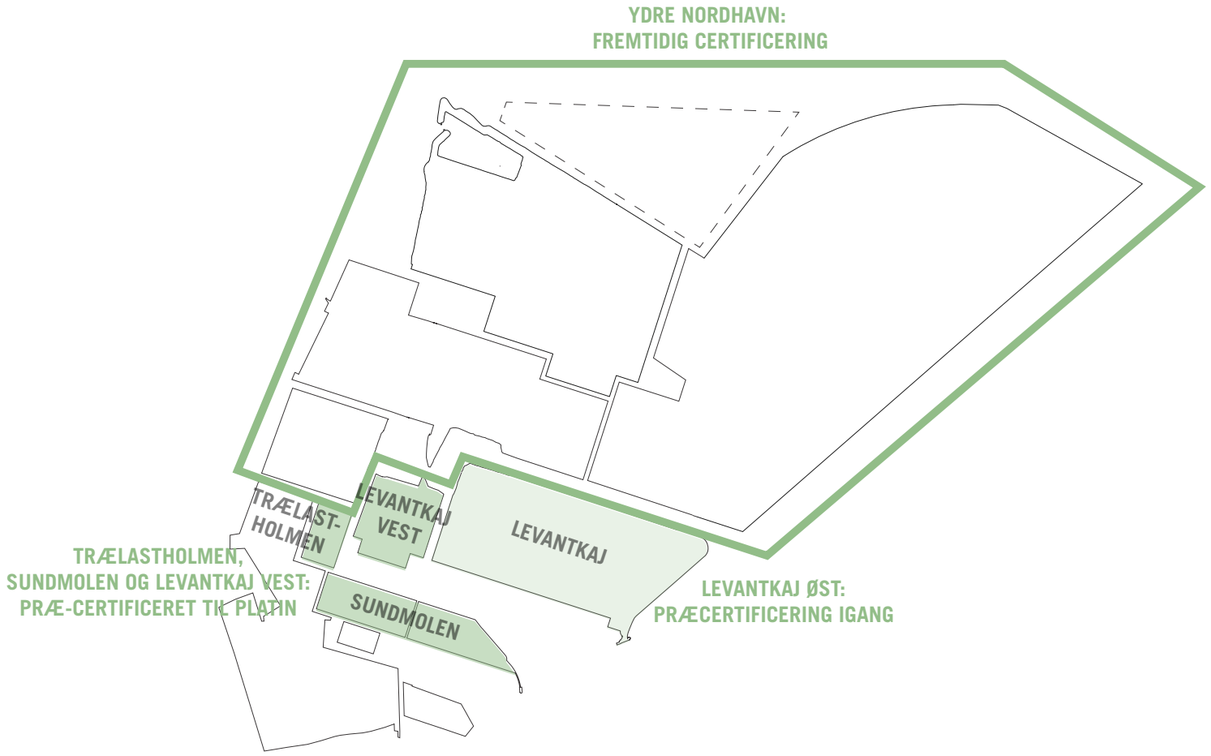
FN'S VERDENSMÅL
SUMMEN AF MANGE TILTAG



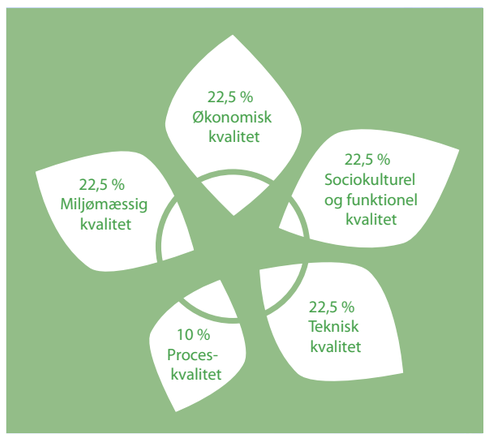
FN'S VERDENSMÅL



NORDHAVNS BIDRAG



DGNB-CERTIFICERING AF BYKVARTERER I NORDHAVN



DGNB SYSTEMETS FEM OVERORDNEDE KVALITETER

Vision

Holistisk bæredygtighed

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 satses 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.

Bæredygtg 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, levemåden 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.

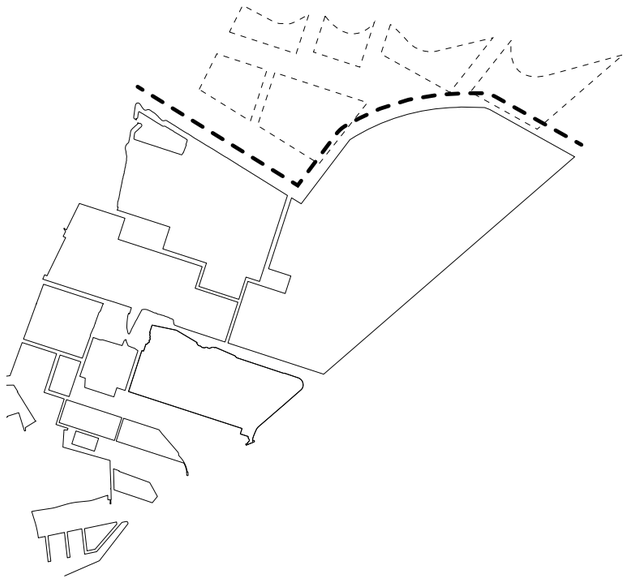
DGNB
DGNB er et certificeringssystem og evalueringsværktøj, der benyttes til at fastslå niveauet af bæredygtighed i projekter. I forbindelse med planlægningen af nye bykvarterer, kan man vurdere bæredygtighed via en såkaldt præcertificering.

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.

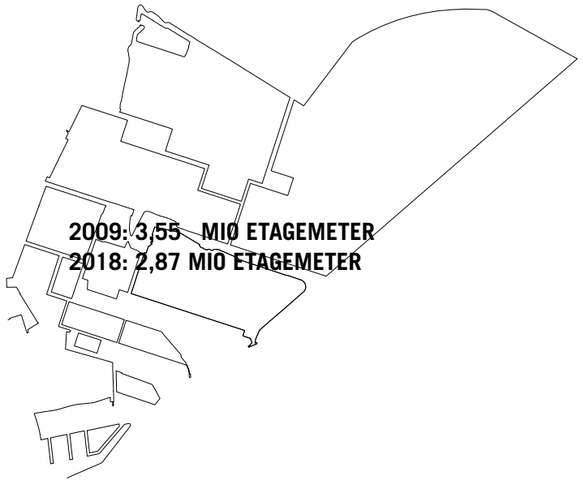
DGNB bruges også til at certificere bygninger, hvilket der stilles krav om i alle byggeprojekter i Nordhavn.

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.

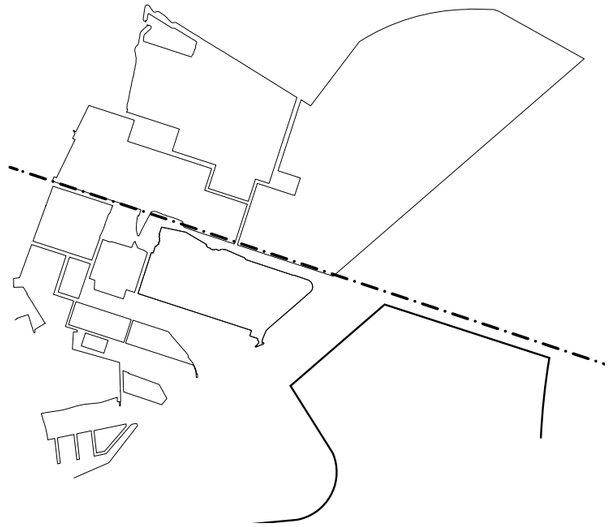
Forudsætninger



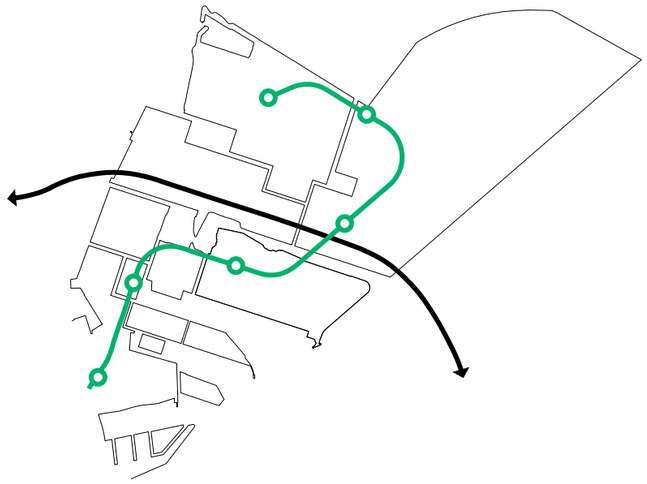
GRÆNSE FOR OPFYLD MOD NORD



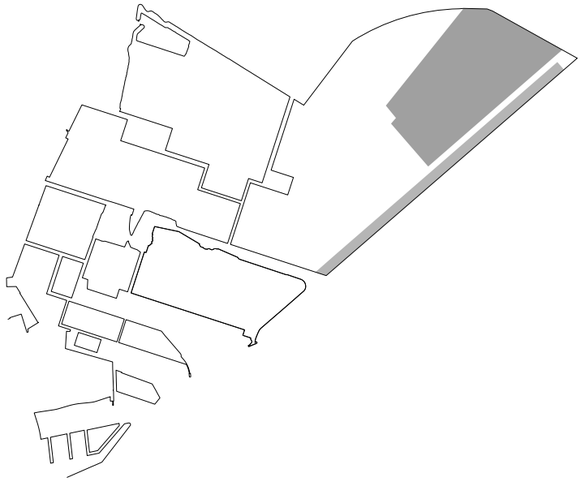
FÆRRE ETAGEMETER



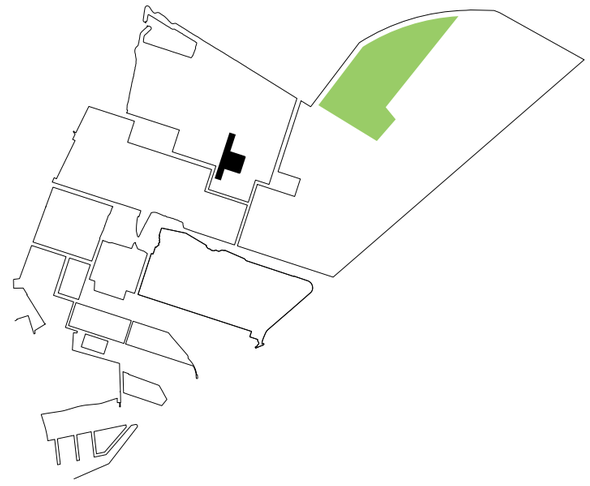
LYNETTEHOLMEN
+ STORMFLODSSIKRING



HAVNETUNNEL OG
NY METROLØSNING

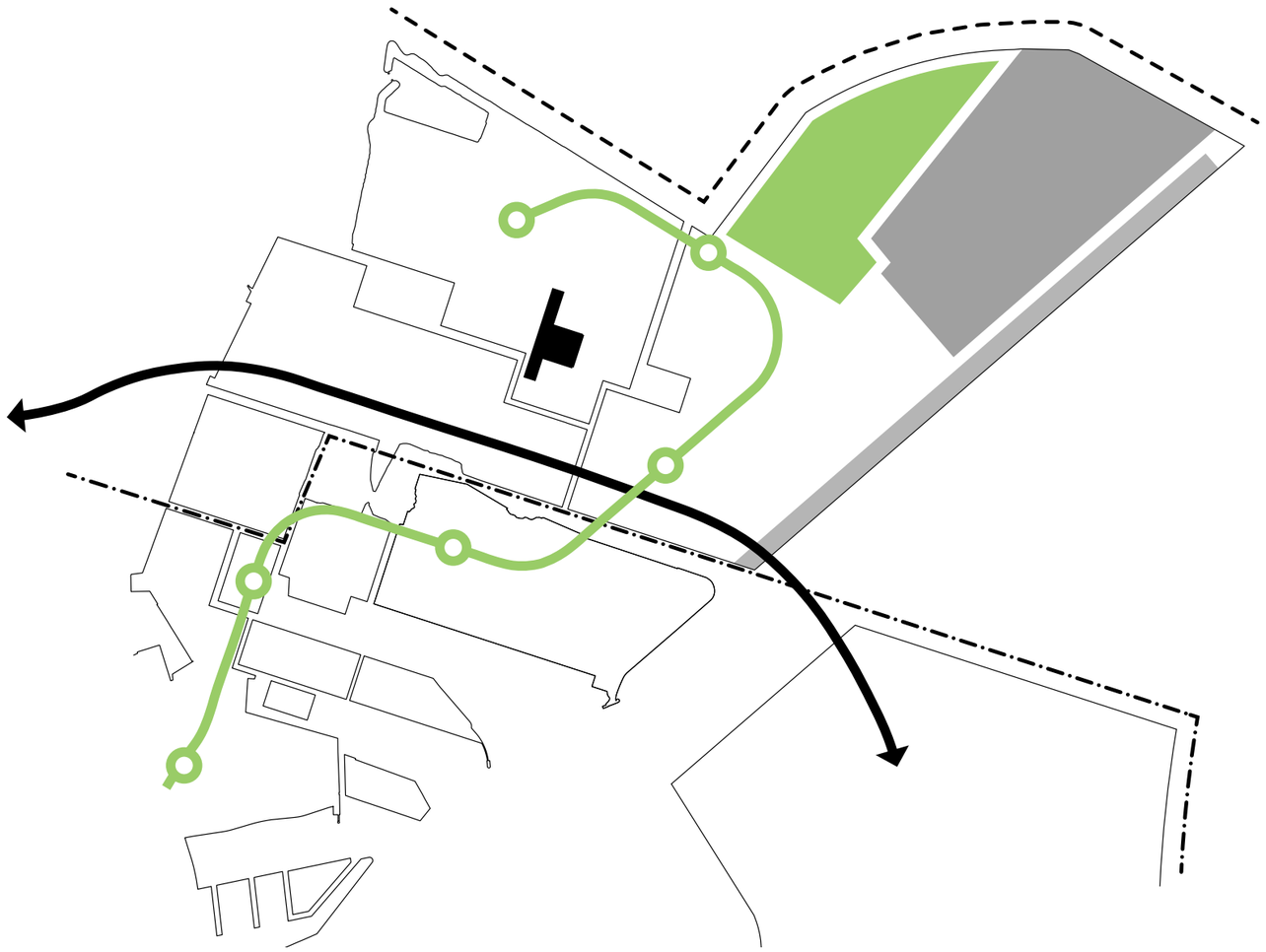


KRYDSTOGTSTERMINAL
OG CONTAINERTERMINAL



ØTC-HALLEN + NY NATURPARK

Forudsætninger



NYE FORUDSÆTNING FOR BYUDVIKLINGEN I NORDHAVN

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 dét, 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. m2 til 2,87 mio. m2.

Metroen: Fra "loop" til "lille spørgsmålstegn"
Der er truffet beslutning om, at metroen skal anlægges som et såkaldt "lille spørgsmålstegn", som er en enstrenget 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 kulturcentrum 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.



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

Arealopgørelser 60

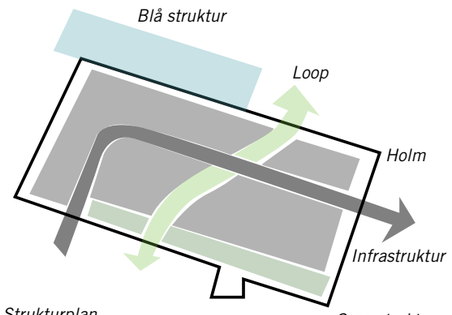
Opsamling 64

Strukturplan 2009

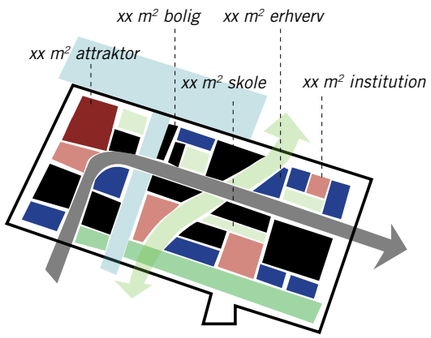
Strukturplan 2009
Den hidtidige strukturplan var baseret på illustrationsplanen fra vinderforslaget i arkitektkonkurrencen i 2009. Strukturplanen, som den ses her til højre, blev udarbejdet i 2011.

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

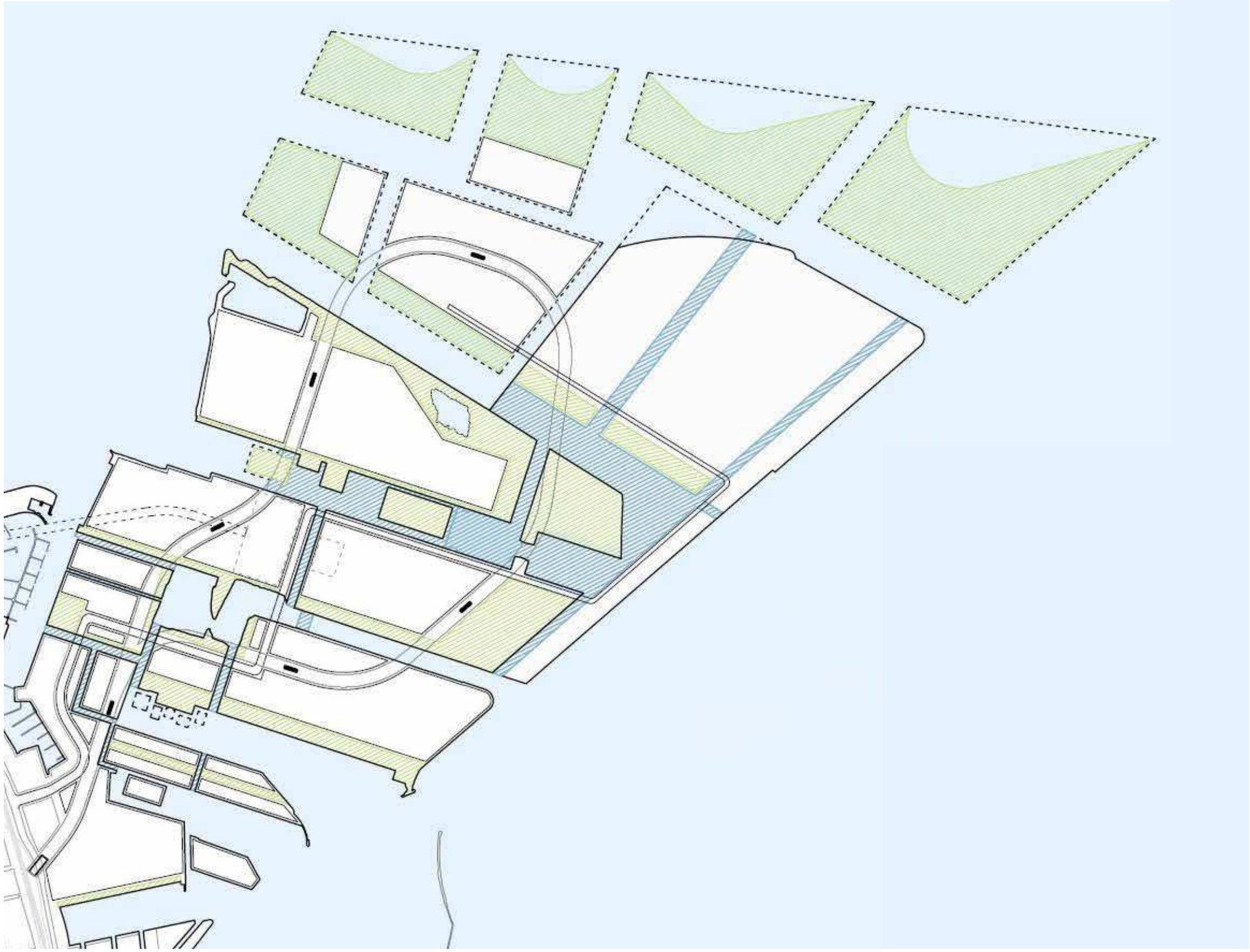
FRA STRUKTURPLAN TIL MASTERPLAN



Strukturplan
Kanalstruktur, grøn struktur, infrastruktur, loop, byggezoner fastlægges



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 opfyld 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 vandrum.

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 Færgehavnsbrygge foreslås et nyt opfyld, 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 bykvarterne 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 karakterskabende 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 Havnetunnellen 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.

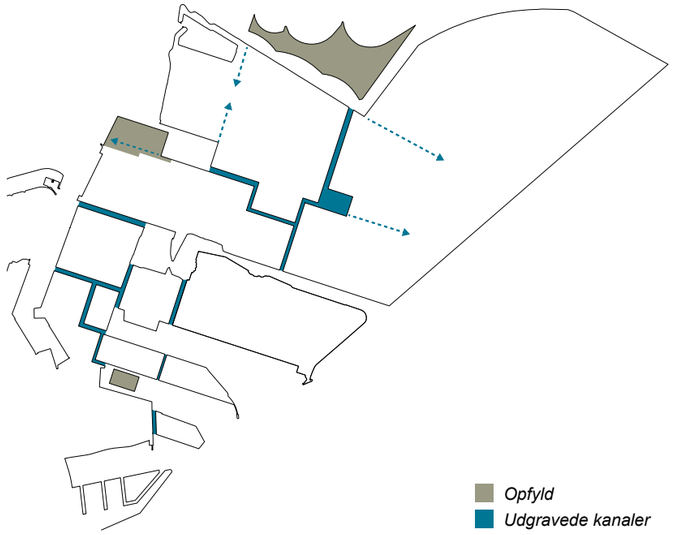
Identitet og kulturspor
Ydre Nordhavns eksisterende kulturspor indgår også i den fremtidige by. Fiskerihavnen bibeholdes som en unik del af havnekulturen. ØTC-hallen bevares og omdannes til bl.a. et kulturcenter. Den gamle skudehavn udvikles som rekreativt område med sit eget særligt landskabelige præg. Færgehavnen udvikles til en ny maritim destination. Eksisterende stensætninger 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



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



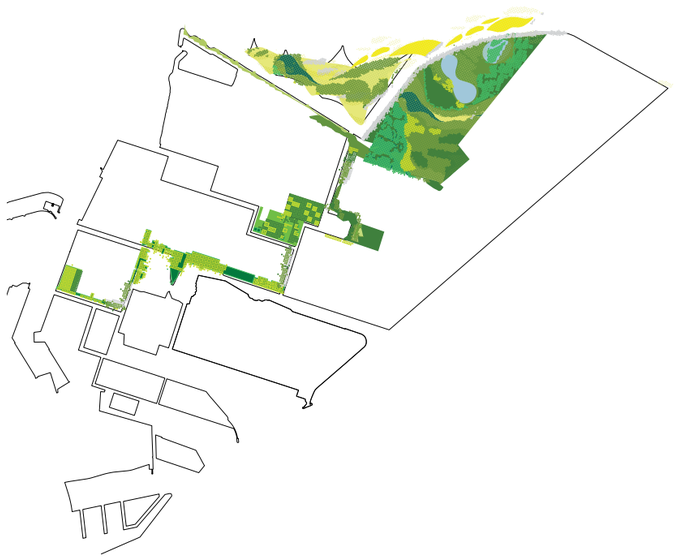
Opfyld og udgravning
Opfyld i Øresund anlægges og tilføjer nye kvaliteter i bydelen. En række nye kanaler bringer vandet ind i byen.



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 blåt 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.

Strukturplan 2018

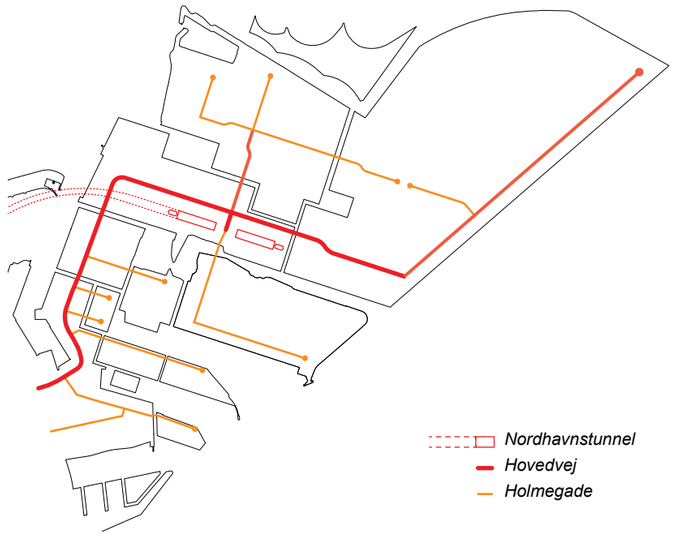
Planens lag



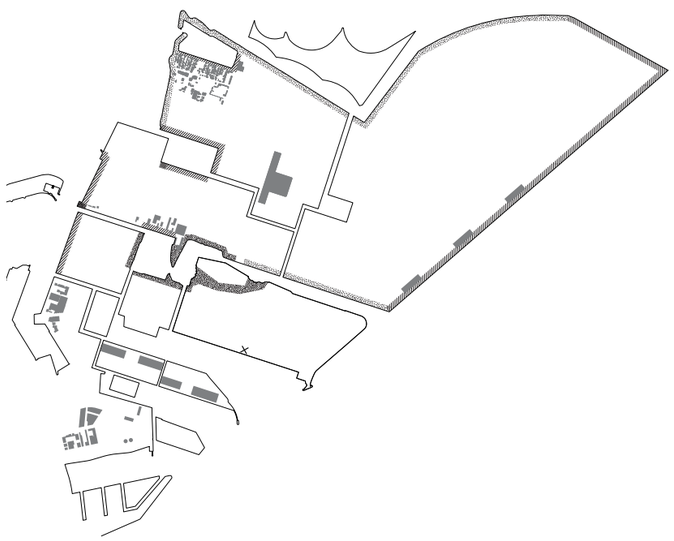
Grønt Loop
Det Grønne Loop er Nordhavns hovedinfrastruktur for metro, cykler og gående, men også et landskabeligt grønt loop.



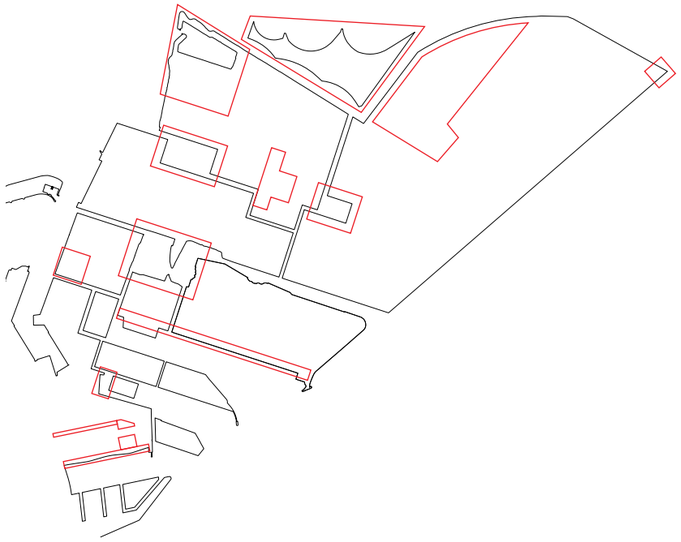
Metro
Nordhavn betjenes af Nordhavnsmetroen som får i alt seks stoppesteder. Stationerne indrammes af metropladser, som bliver væsentlige byrum i Nordhavn.



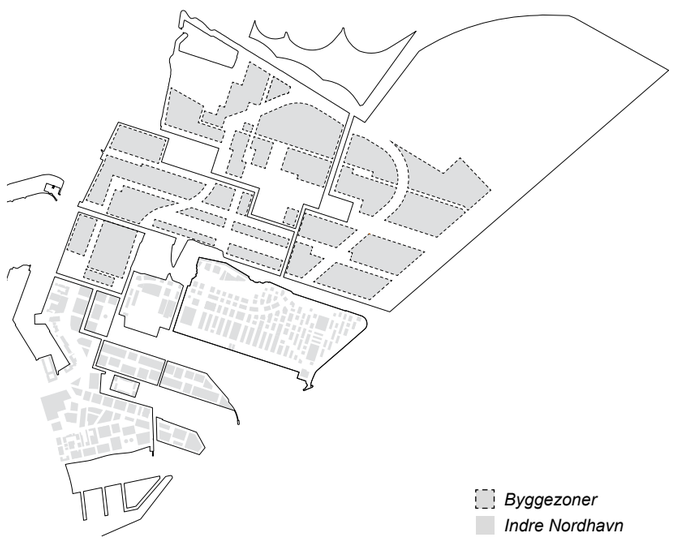
Vejstruktur
Nordhavn vejforsynes sydfra af Sundkrogsgade, og vestfra af Nordhavnstunnelen. Sundkrogsgade danner trafikal rygrad, hvorfra mindre "holmegader" fordeler trafikken til de enkelte kvarterer.



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.

Foto: Rasmus Hjortshøj

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

Arealopgørelser 60

Opsamling 64

Holme og kanaler

Et robust og strukturerende greb









Eksisterende vandrum i indre Nordhavn



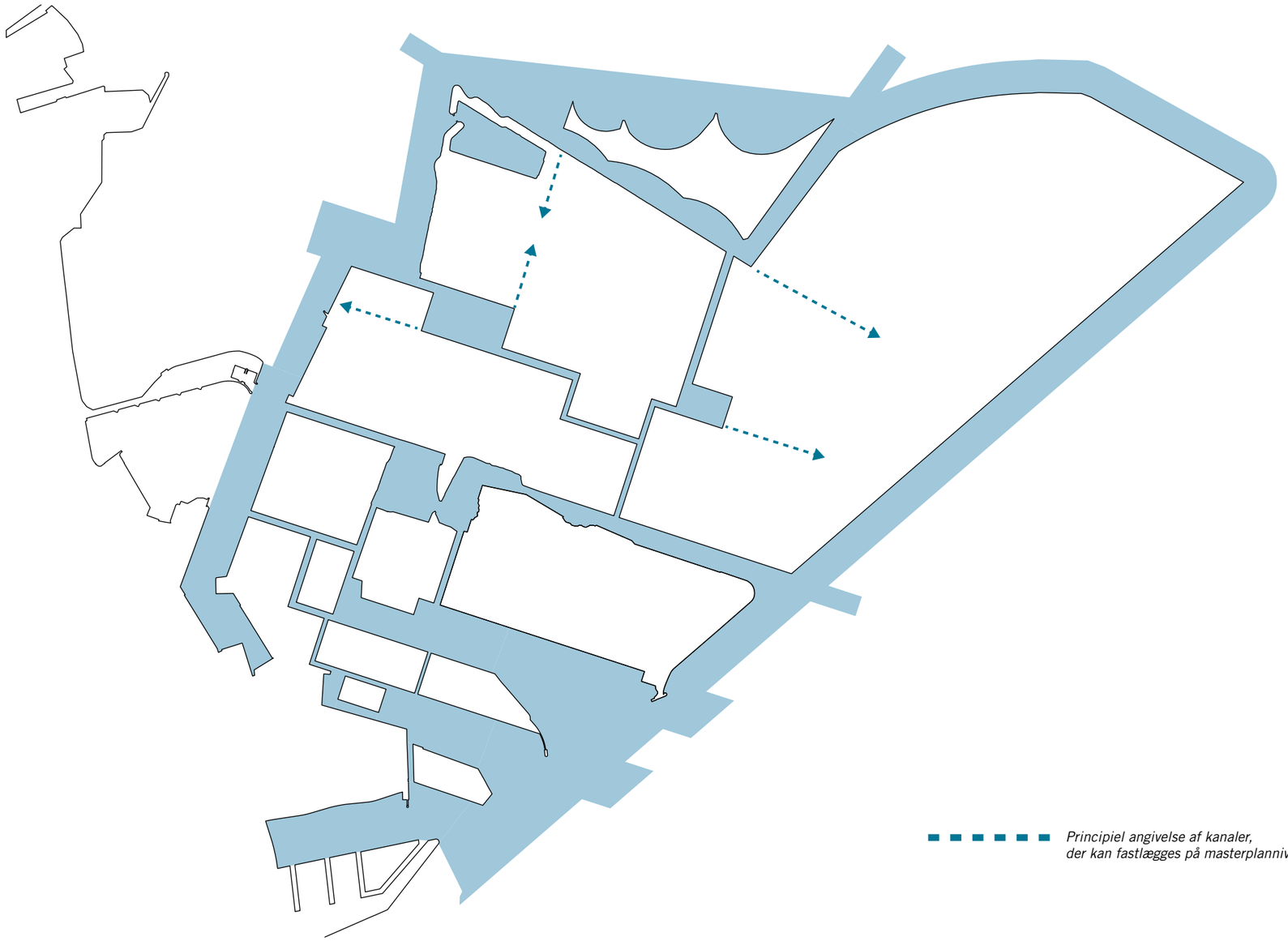


Collager af mulige vandrum i ydre Nordhavn



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 underdeler byen i lokale kvarterer.

At inddele 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 disses 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.

Holme og kanaler

Vand med vidde, relationen til det `åbne hav`

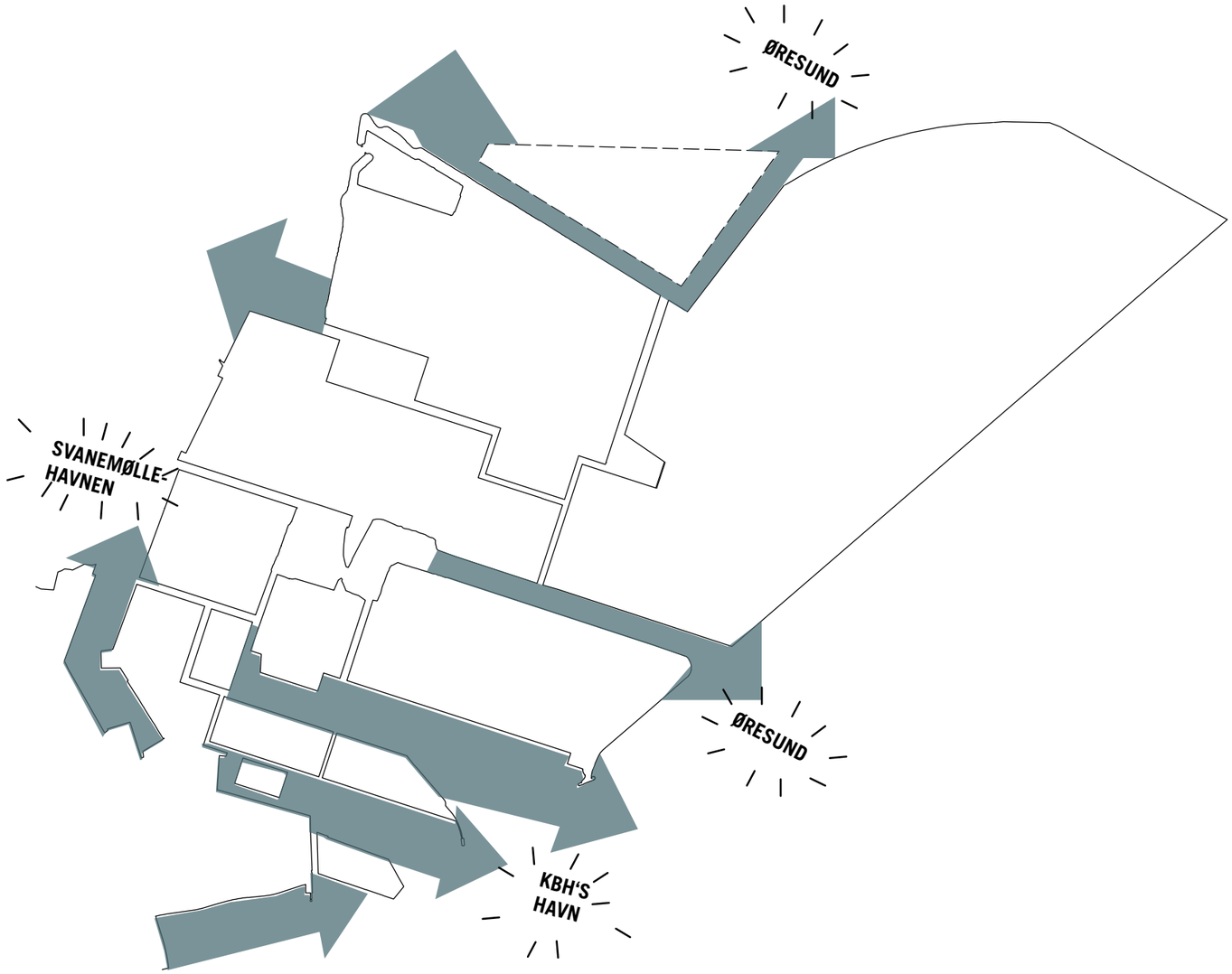
Nordhavn er ikke kun opdelt af vand, men er i den grad også omgivet af vand. Som stor kontrast til de indre kanaler står det store åbne hav.

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

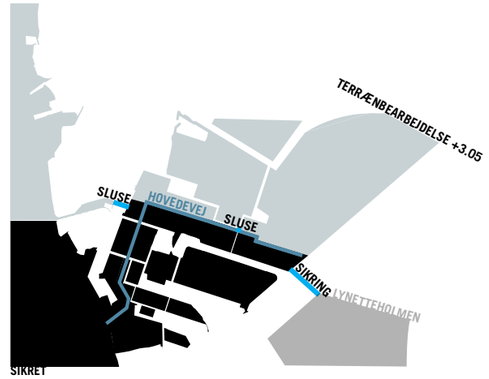
Store dele af Indre København ligger i en lav kote. Ved forventet fremtidig vandstigning og stormfloder vil dele af byen i inderhavnen risikere at oversvømmes. For at forhindre dette medtænkes Indre Nordhavn, såvel som Ydre Nordhavn, optimalt i en større kystsikringsplan af hele København.

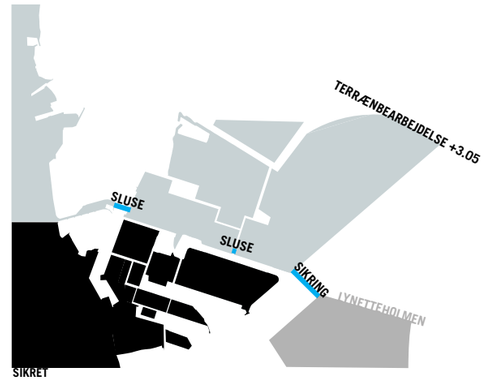
Kystsikringen kan udarbejdes på forskellig vis. Her er tre mulige sikringer anvist. Disse muligheder omhandler alle, i hvert sit omfang, slusesikringssystemer og terrænbearbejdelse. Terrænbearbejdelsen består i tilførsel af jord til terrænnet er hævet til minimum 3,05 m.

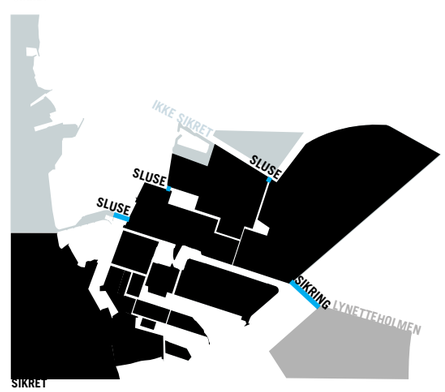
Der vil enkelte steder være behov for en lokal tilpasset klimasikringsløsning, f.eks. ved lavtliggende steder med bevarede bygninger.



EKSEMPLER PÅ KYSTSIKRING







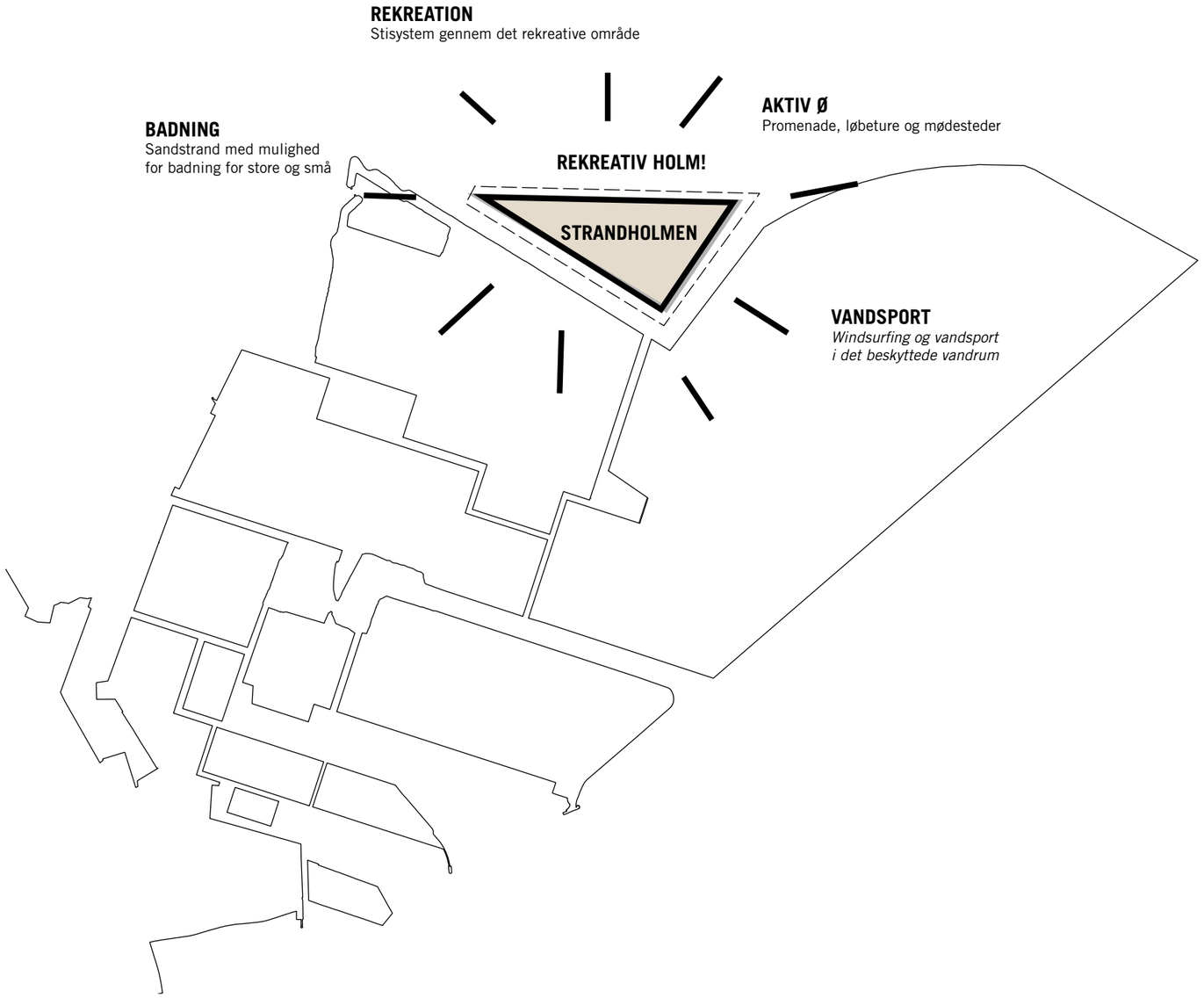






Holme og kanaler

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 drageflyving. 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

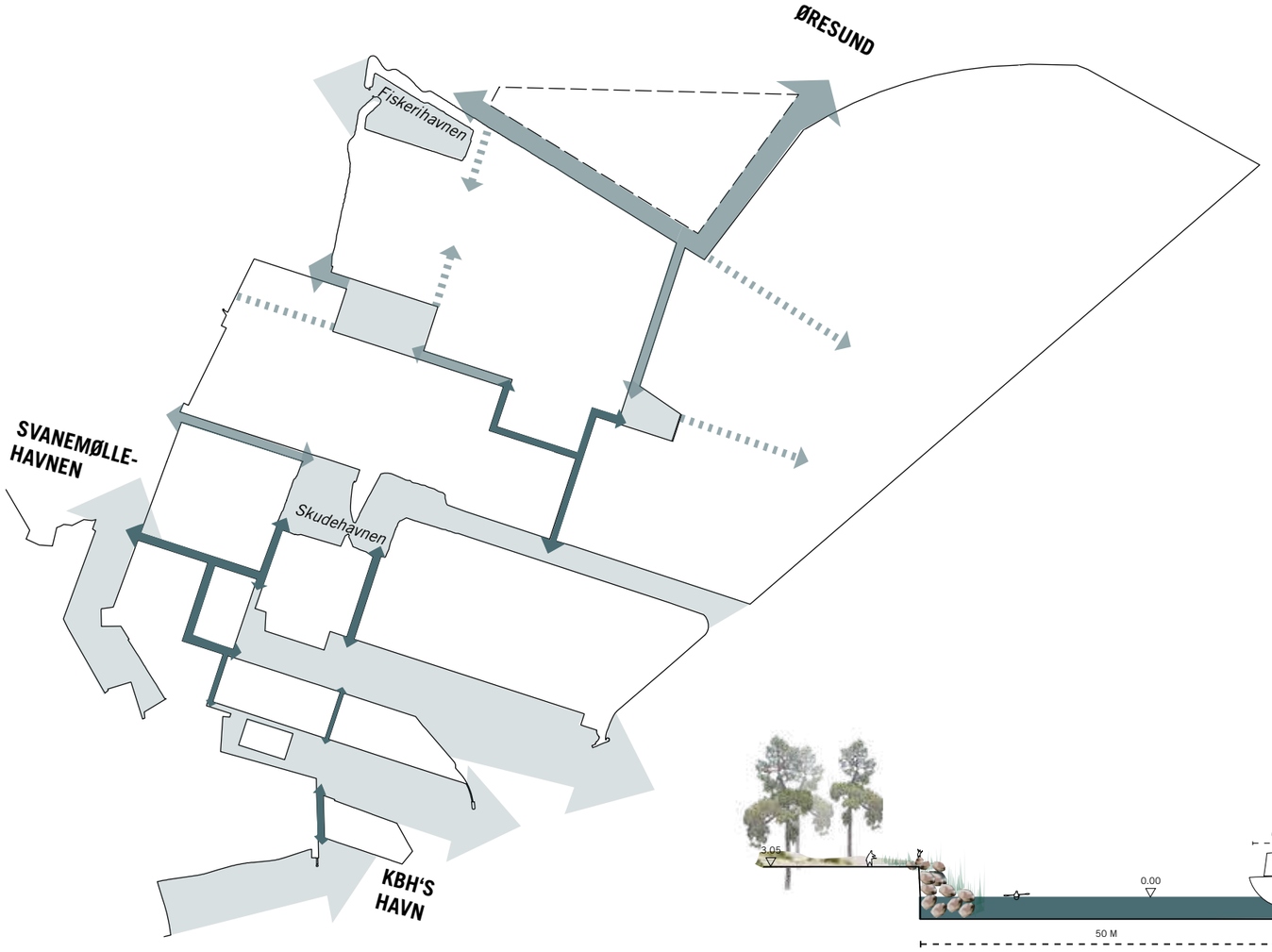
Kanaler der inddeler

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.

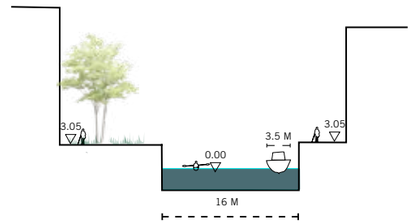
Ligeledes kan de helt smalle kanaler skabe særlige oplevelsesmæssige kvaliteter.



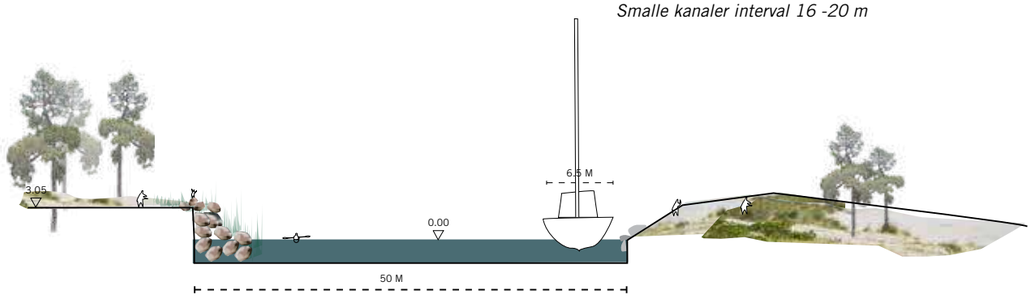
Smalle kanaler

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



Blivende eksisterende vandrum med høj kvalitet

Nye vandrum med plads til nye funktioner

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

Identitet og kulturspor 26

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



Krydstogtsterminalen



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

Identitet og kulturspor

Eksempel på transformation i Århusgadekvarteret

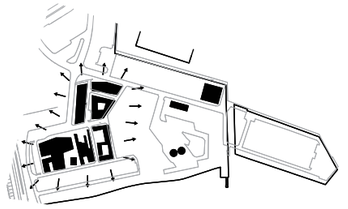
Identitet og kulturspor i Århusgadekvarteret: Tilgangen og udviklingen af egenarten ses tydeligt i arbejdet med Indre Nordhavn. Inden Århusgadekvarteret blev udviklet stod der røde pakhuse og hvide siloer tilbage. Denne klare egenart er videreudviklet i bebyggelsen, som er en tæt by, med røde karréer 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.

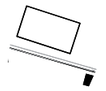




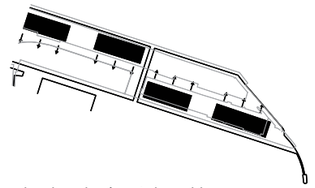




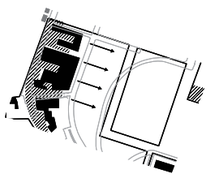
Århusgadekvarteret, røde bygninger og lyse siloer



Kronløbsøen, ø-identitet



Sundmolen, horisontale pakhuse



Trælastholmen, hvide bygninger









Nuværende bebyggelse i Århusgadekvarteret, røde bygninger og lyse siloer





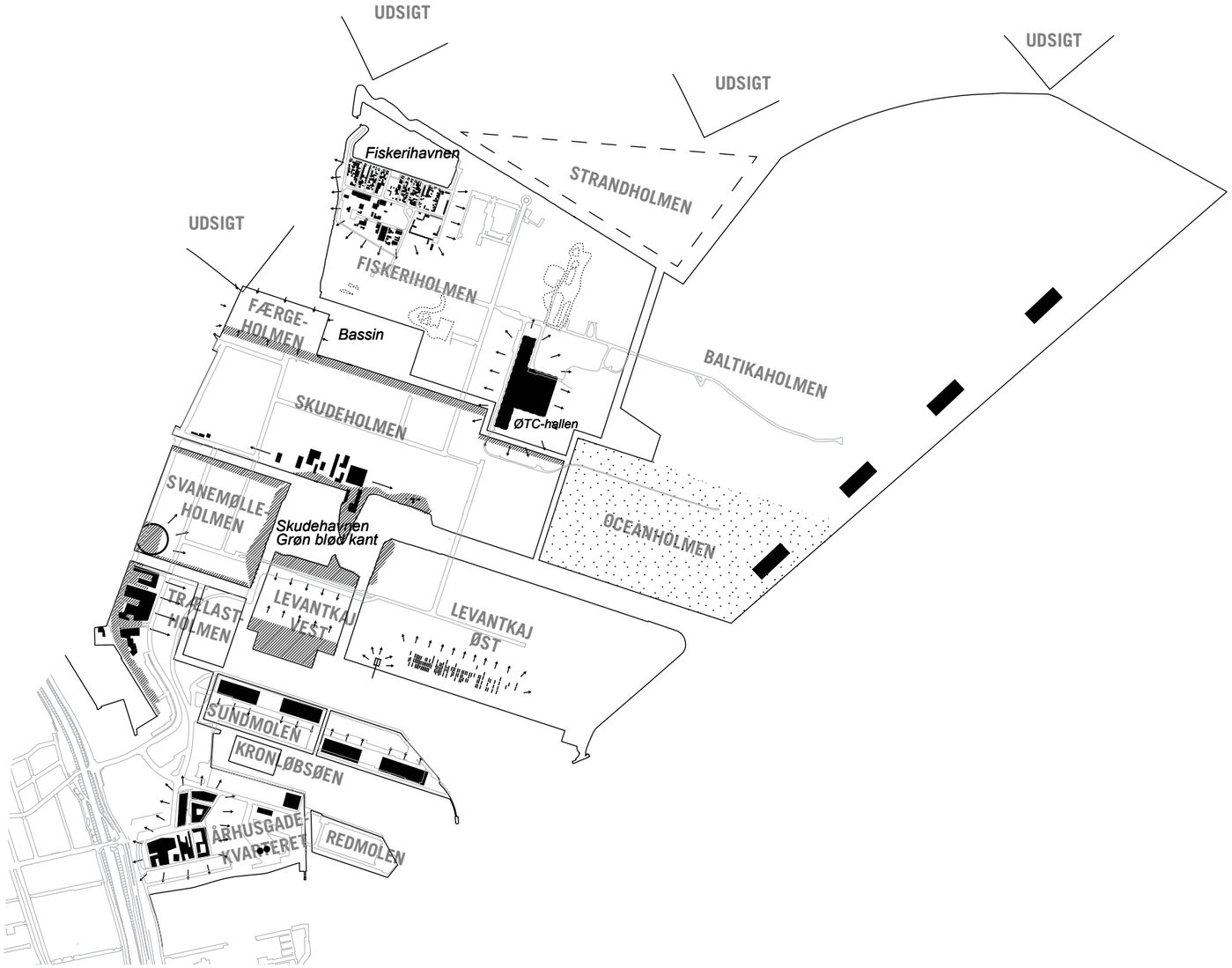




Eksemplel på egenarten i Århusgadekvarteret, lyse siloer og lavere røde bygninger

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, pakhusene på Sundmolen, og de hvide bygninger på Trælastholmen.

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

Foto: Rasmus Hjortshøj

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

Arealopgørelser 60

Opsamling 64

Blå og grøn by

Striber af blåt og grønt

EKSISTERENDE KVALITETER



Den vidtskrakte kyst
Vind- og vandkræfter, den uendelige horisont



ØTC-hallen
Den gamle fabrik omdannes til nyt aktivt knudepunkt

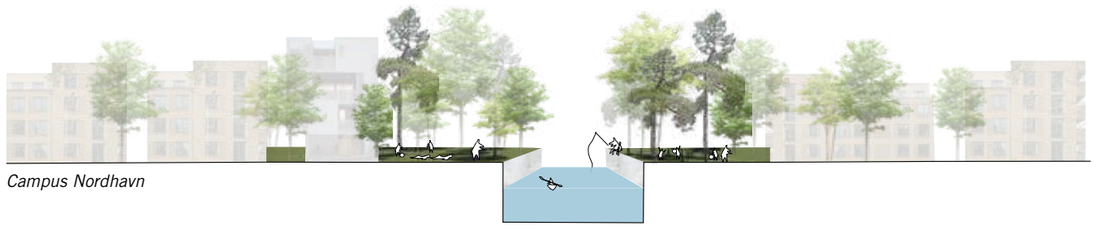


Den bløde kant ved Skudehavnen
Selvgroet vegetation

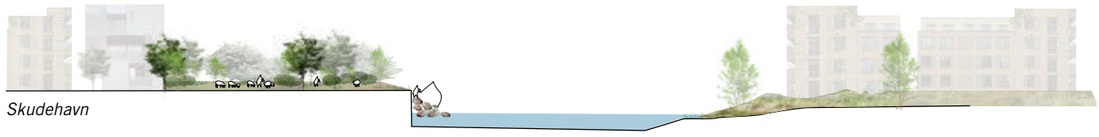
STRIBERNES KARAKTER



Verdens ende

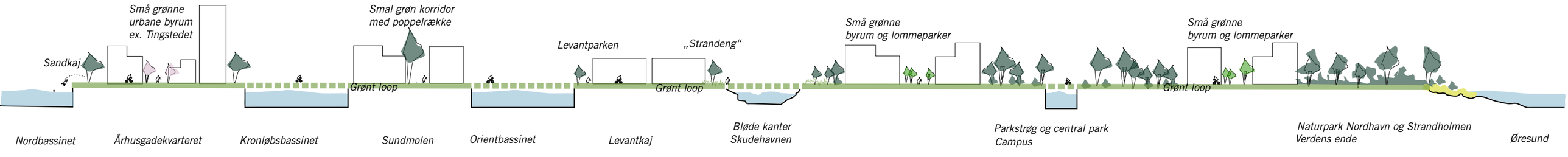


Campus Nordhavn



Skudehavn

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. Vandrummene 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. Vandrummene 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 samlende 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 vidtstrækte kysts kræfter og uendelige horisont, ØTC-hallens potentiale som aktivt knudepunkt eller Skudehavnens bløde kanter og selvgroede vegetation.

Blå og grøn by

Stribernes karakter



Badebro
Udspring, svømning



Hav aktivitet
Vindsurfning, 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 nyttehave
Læring, sansning, „fra jord til bord“



Bløde selvgroede kanter
Roligt og bølgende



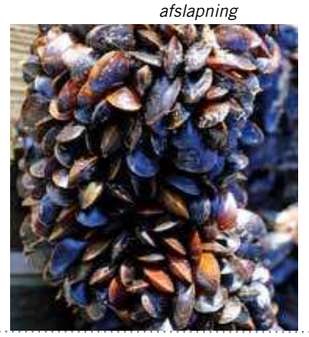
Rørsump
Tilgængelighed til vand, Udflydende kant



Fiskespots
Tålmodighed, stilhed



Dyrkning af tang
Tang til tangsalat



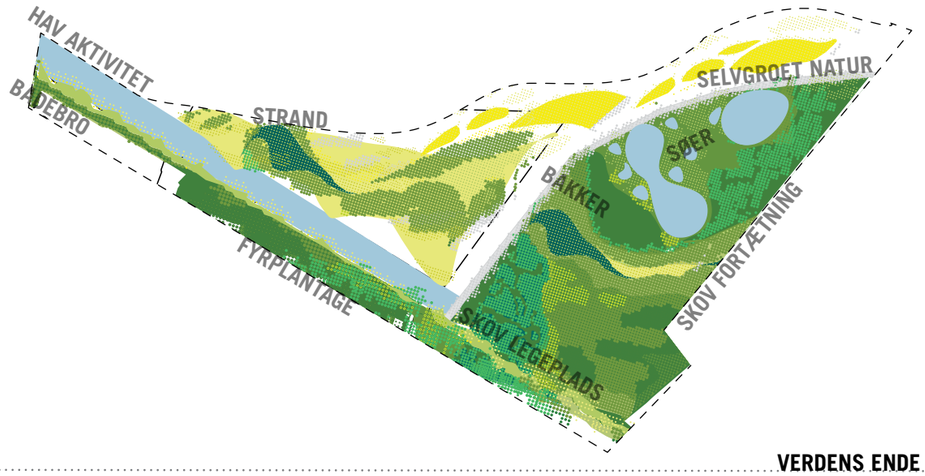
Dyrkning af muslinger
Muslinger til at „suge“ tungmetaller, disse kasseres. Herefter kan de næste spises



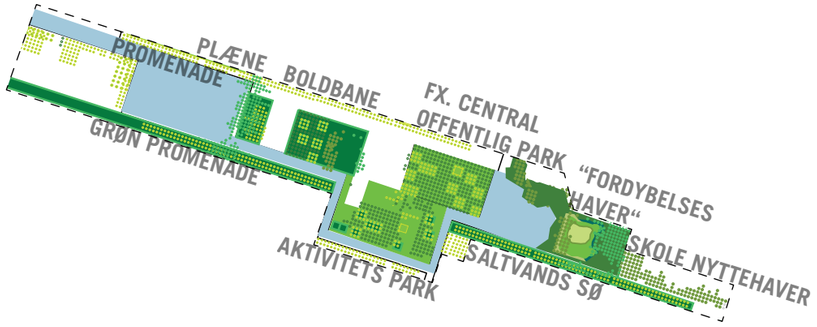
Nyttehaver
Udnyttelse af mindre atraktive arealer

Blå og grøn by

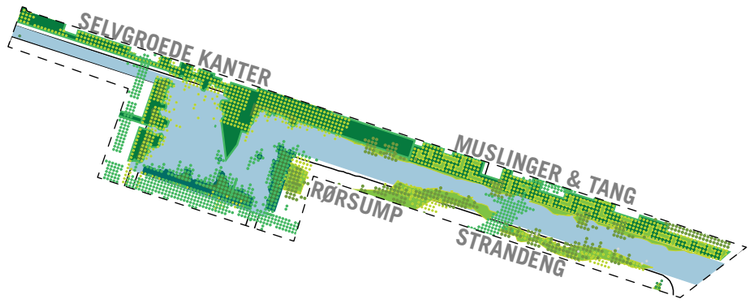
Stribernes karakter



VERDENS ENDE OG NATURPARKEN



CAMPUS NORDHAVN



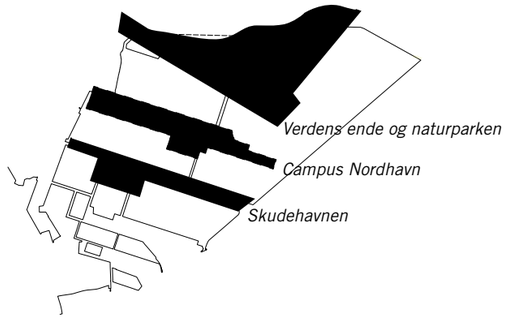
SKUDEHAVNEN

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 tudsesøer, 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 sheltertur.

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, sansehave, 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.

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



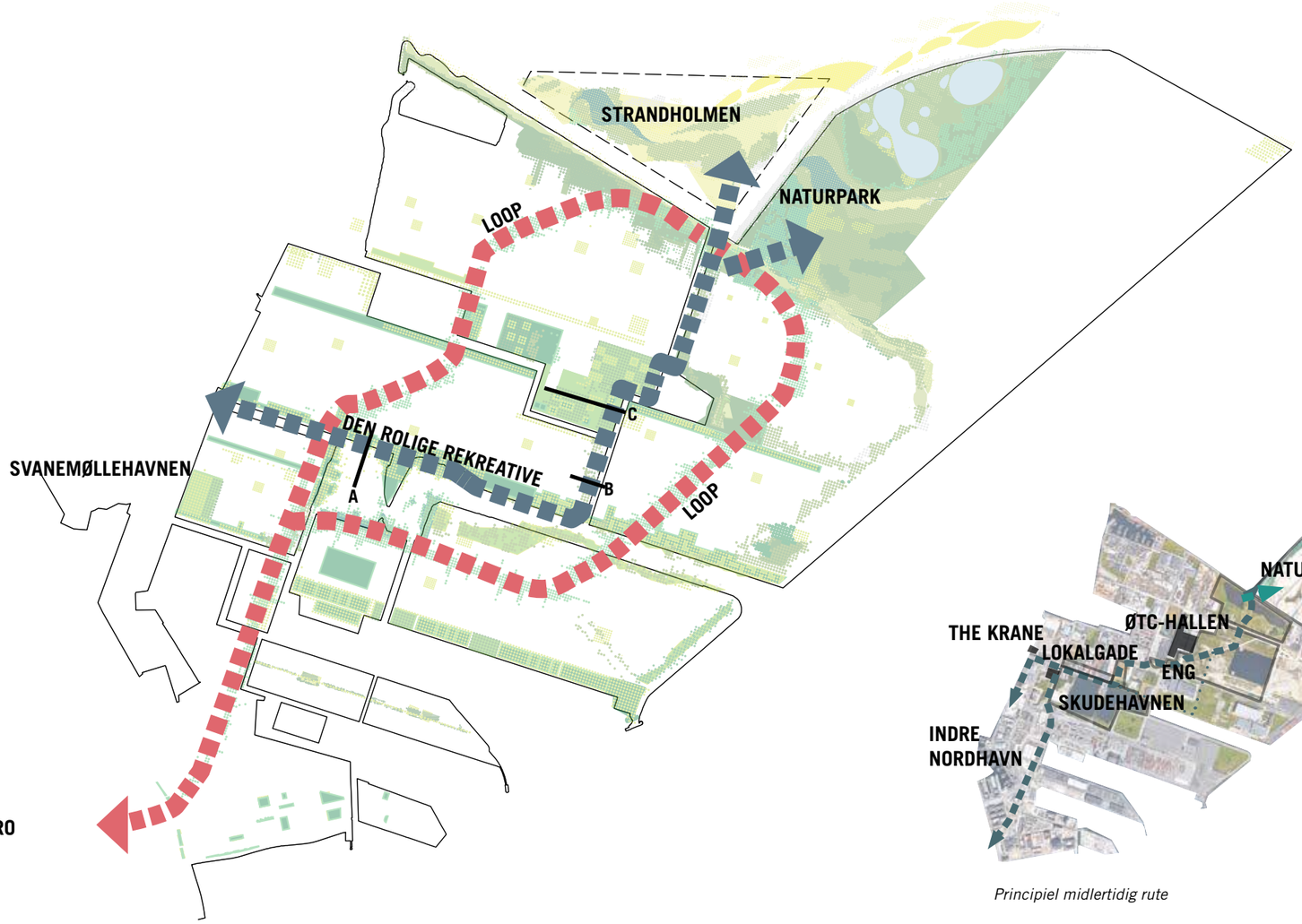
Blå og grøn by

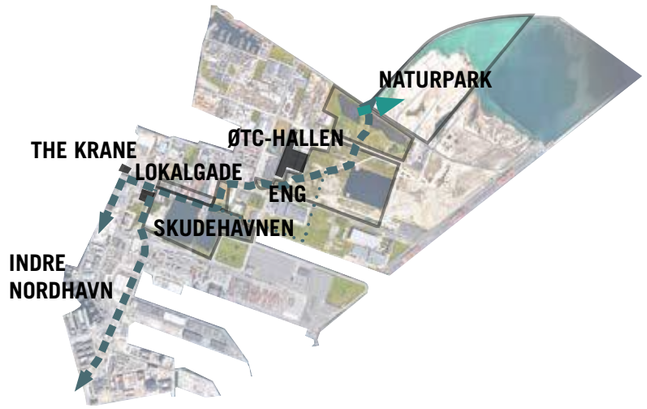
Primære grønne forbindelser

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.

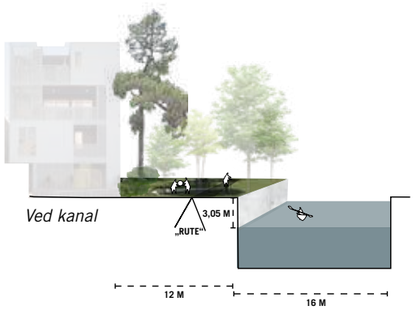




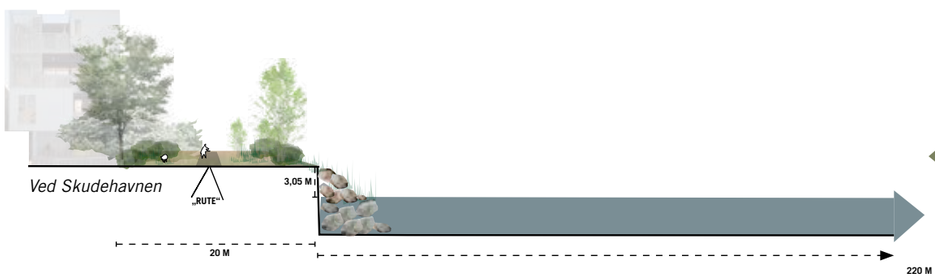
Principiel midlertidig rute

EKS. PÅ RUMLIGHED:
DEN ROLIGE REKREATIVE FORBINDELSE

B



A

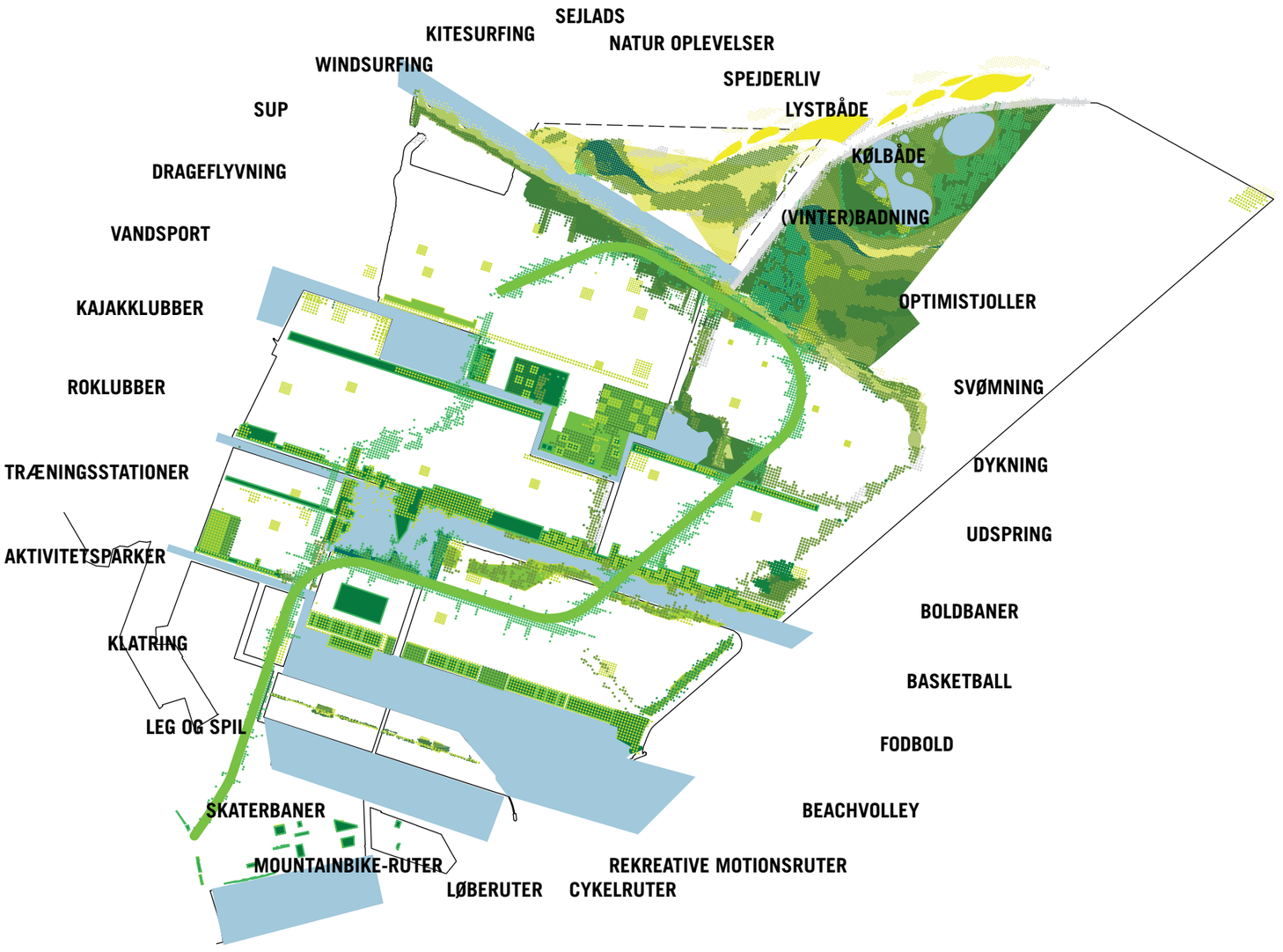


C



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 sejlads 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 prioteres 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 tilgodese 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.










1
2
3
A
B
C

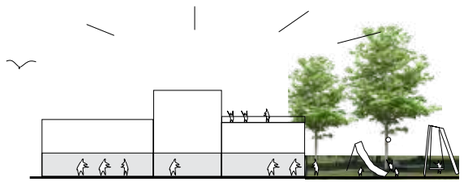
Introduktion	4
Strukturplanen	12
Holme og kanaler	18
Identitet og kulturspor	26
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	**40**
Dynamisk by	50
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	60
Opsamling	64

Fem-minutters by

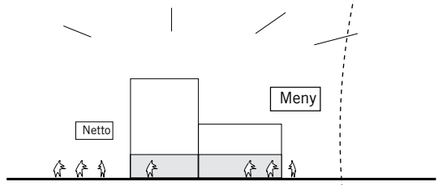
Fem minutter til transport, indkøb, grønt og blåt



GRØNNE AREALER

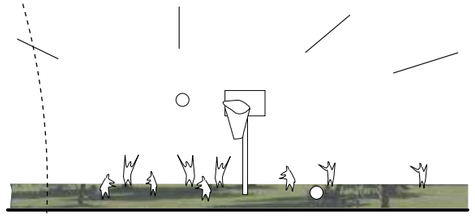


SKOLE / INSTITUTION

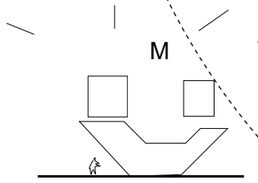


INDKØB

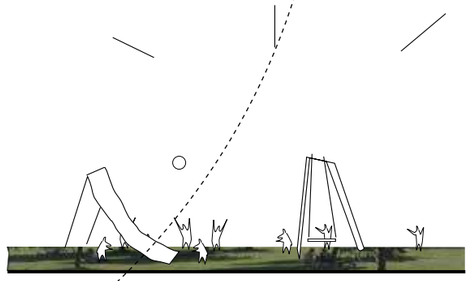
5 minutter



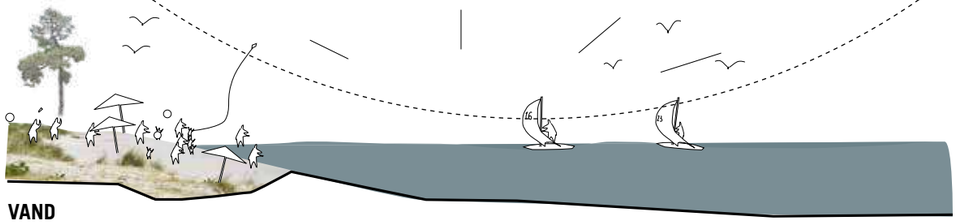
MOTION OG BEVÆGELSE



METRO



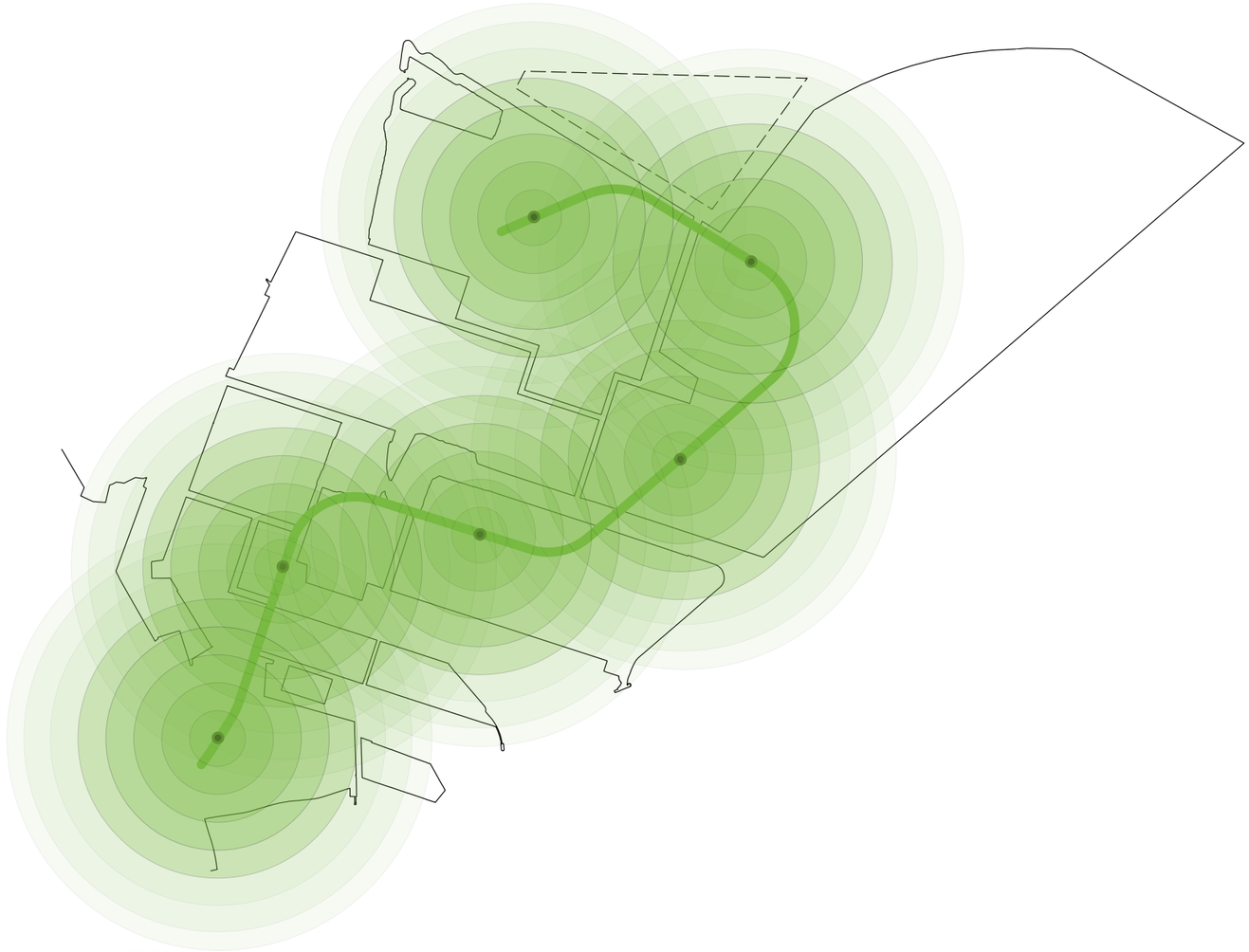
BYRUM



VAND

Fem-minutters by

Metro, cykel, rekreativ transport



METRO OG FEM-MINUTTERS BYEN

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 regulerere 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:

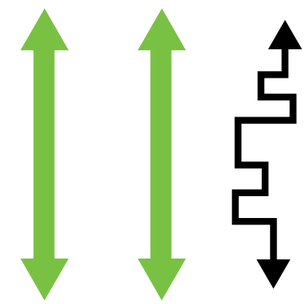
- Stimulerer og satser på fodgængertrafik, cyklisme og kollektiv trafik fremfor privatbilisme.

- 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



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:

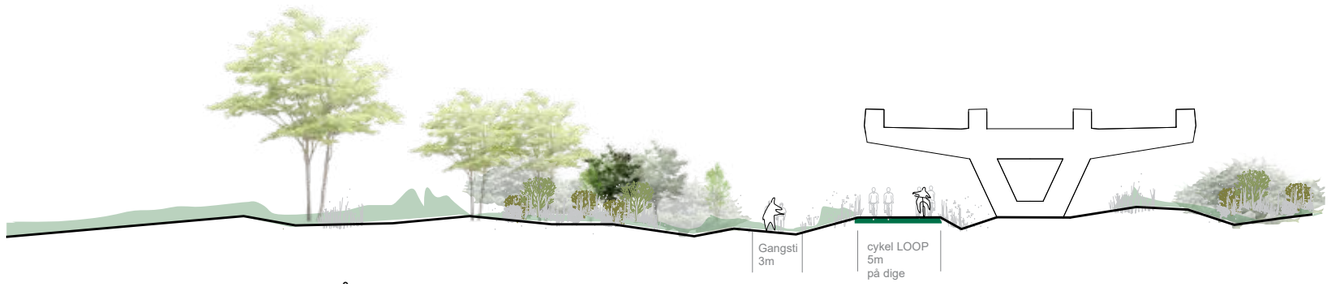
- En effektiv miljøforbindelse for cyklisme og kollektiv transport

- Et grønt og levende byrum

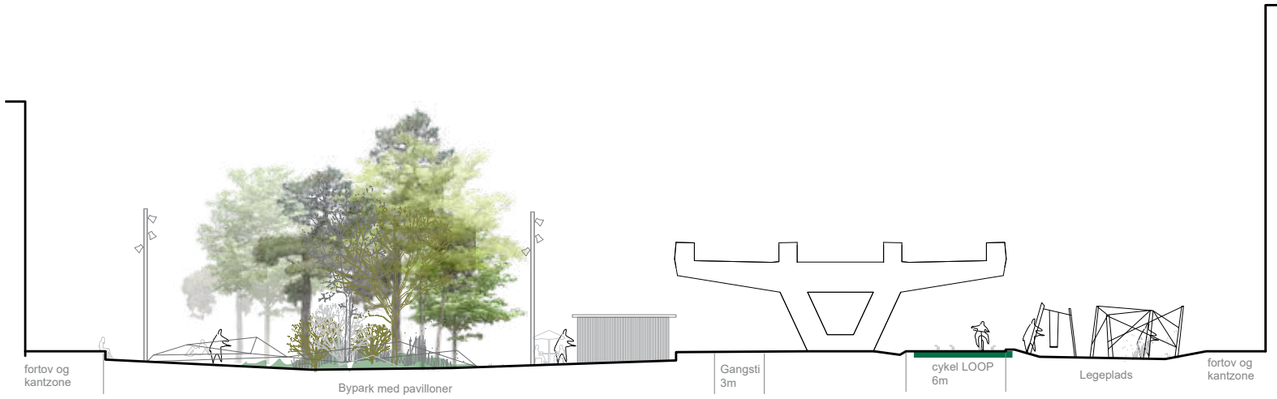
- En sekvens af varierede byrums- og landskabsoplevelser

- En markant og genkendelig struktur for hele bydelen

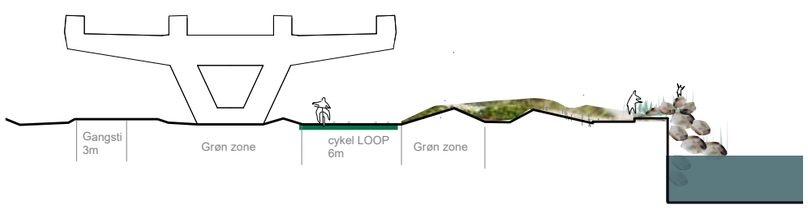
Uddannelses-, idræts-, handels-, og kulturfunktioner er centrale i bystrukturen og er en styrke for bylivet. Disse placeres overvejende i krydsningspunkter med loopet, hvor tilgængeligheden er god, og hvor mange mennesker passerer. Det grønne loop bliver defor også et levende byrum med et væld af forskellige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



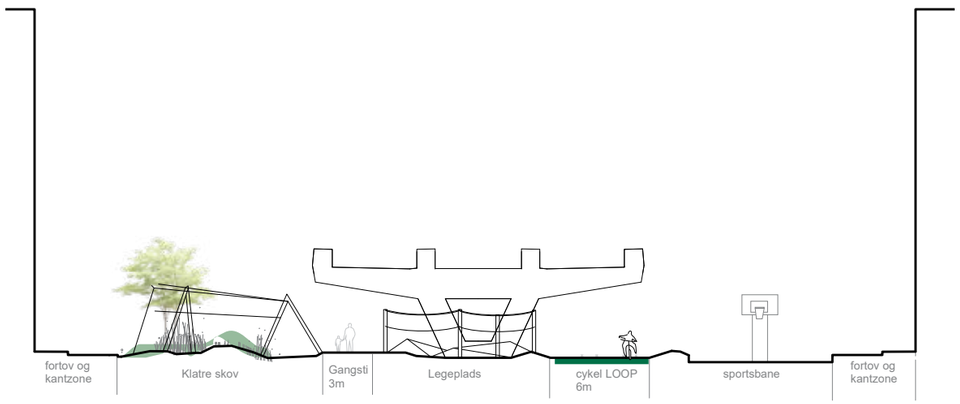
SNIT A: LOOPET GENNEM PARKOMRÅDER



SNIT B: LOOPET GENNEM LOKALE PLADSER



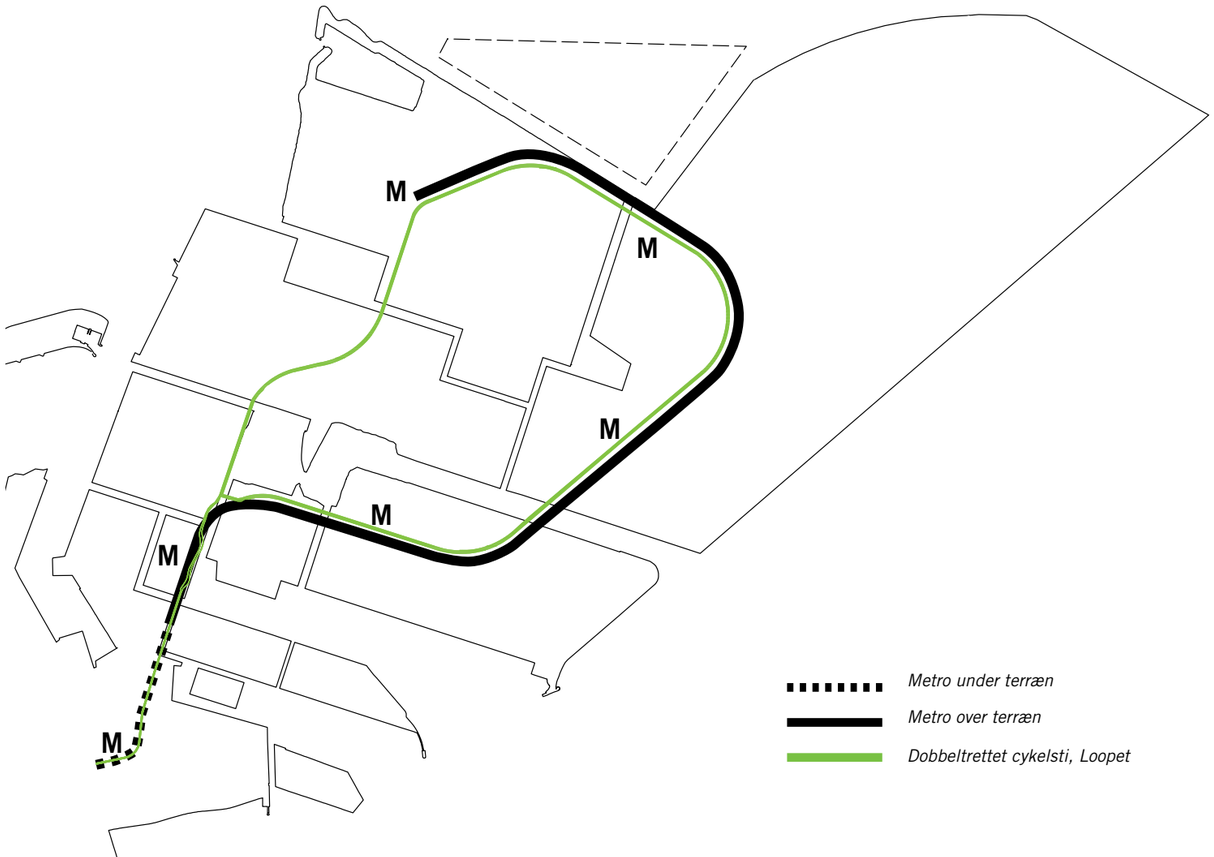
SNIT D: LOOPET LANGS VANDET



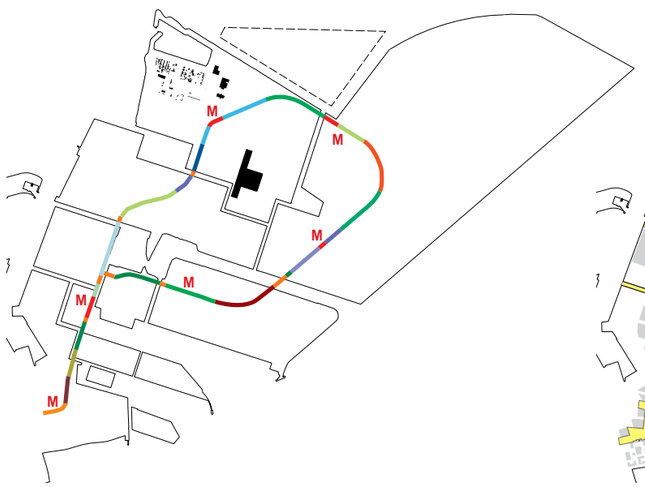
SNIT C: LOOPET I TÆT URBAN KONTEKST

Fem-minutters by

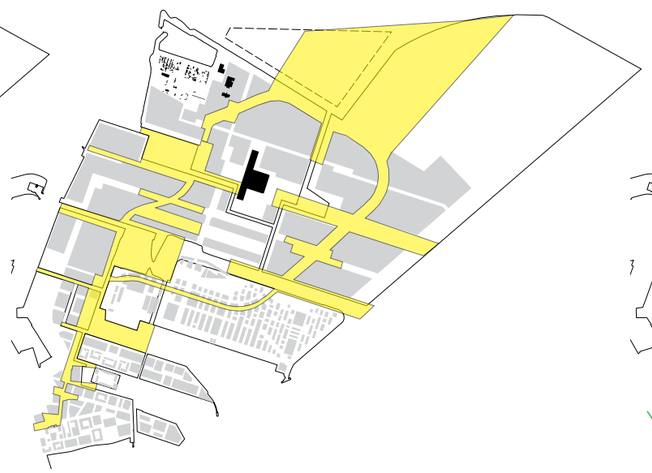
Metro og Det Grønne Loop



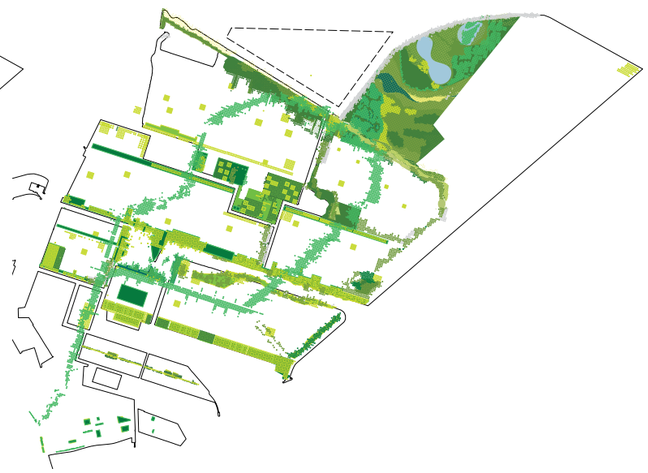
Kollektiv transport
Metro og cykelforbindelse



Loopet og sekvenser af byrum



Varierede rumligheder omkring loopet,
fra tætte rum til brede rum



Loopet og det grønne

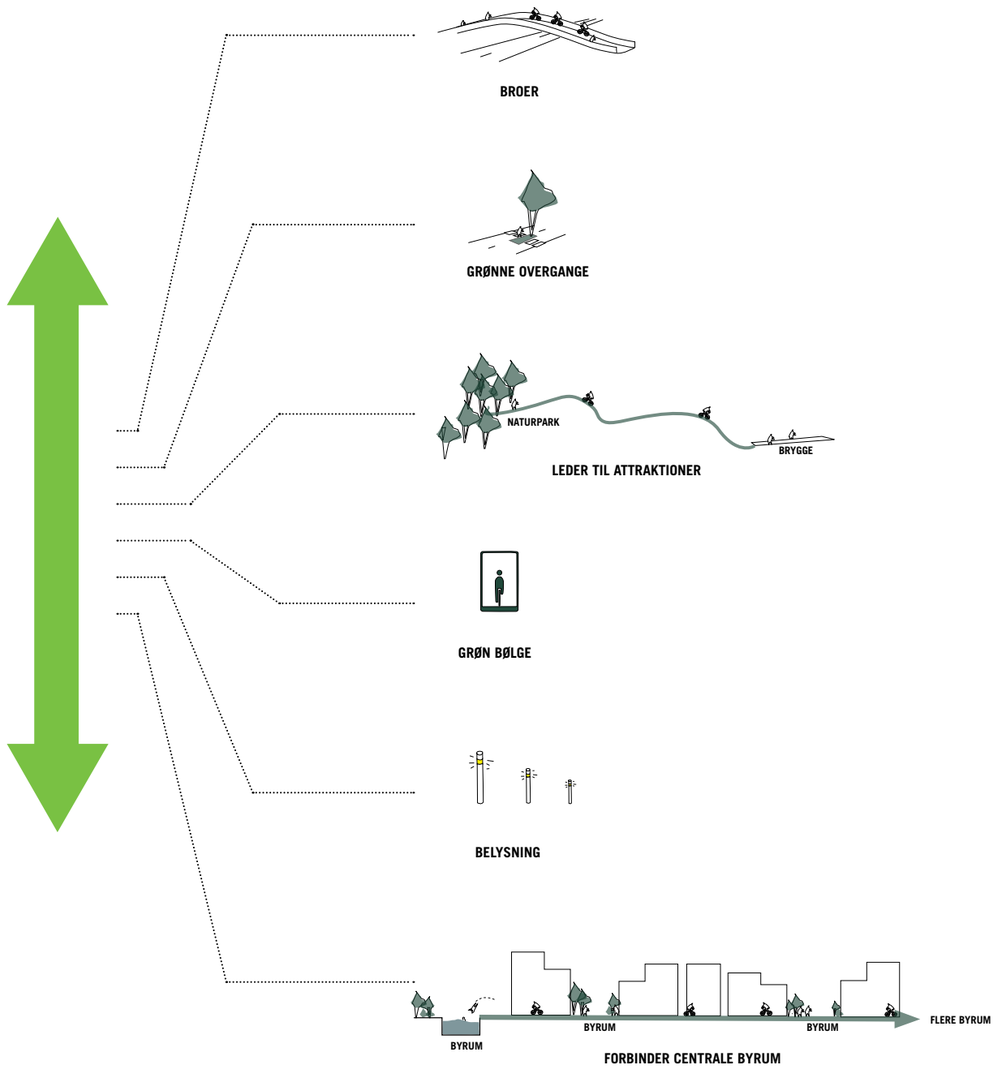
Fem-minutters by

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

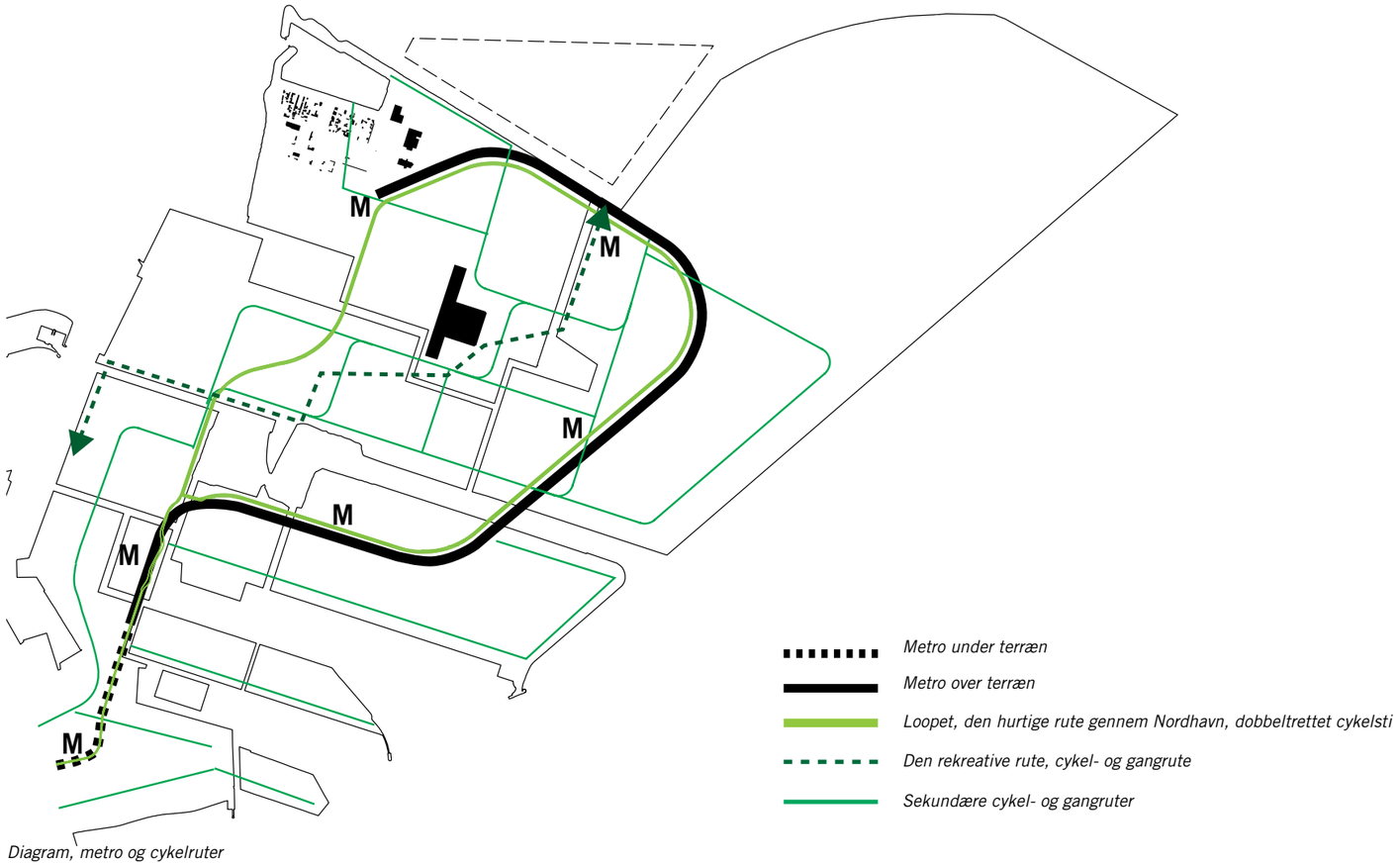


Cykelbro

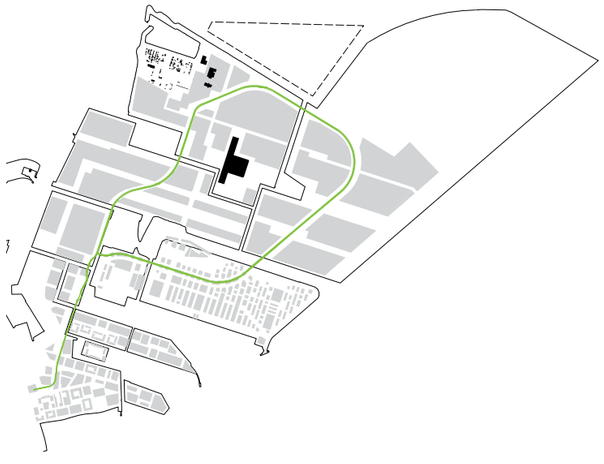
Fem-minutters by

Cykelruter

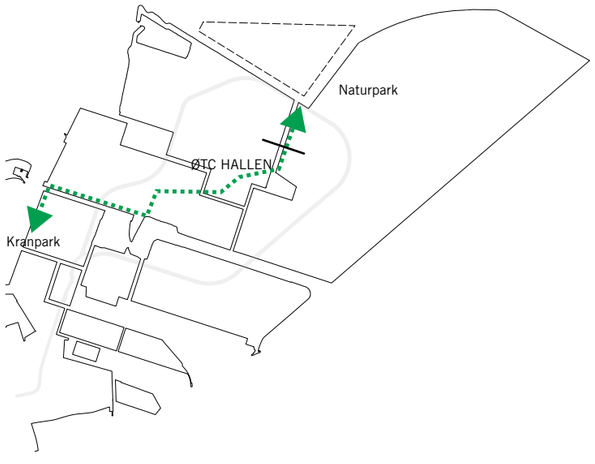
Cykel- og gangruterne i Nordhavn, indskriver sig i et tydeligt hieraki. Øverst i hierakiet ligger loopet, som er den primære og hurtige cykelforbindelse, der forbinder alle kvarterene. Den anden forbindelse er den rekreative forbindelse, der diagonalt forbinder Kranparken og naturparken. Derudover er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



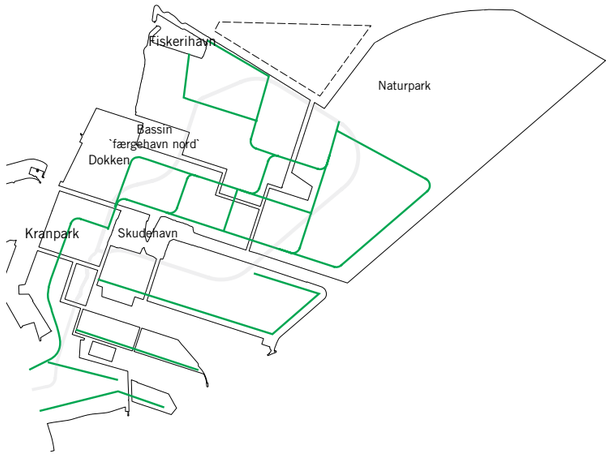
Diagram, metro og cykelruter



1. Loopet: den hurtige rute gennem Nordhavn



2. Den rekreative rute, fra indre Nordhavn til Naturparken



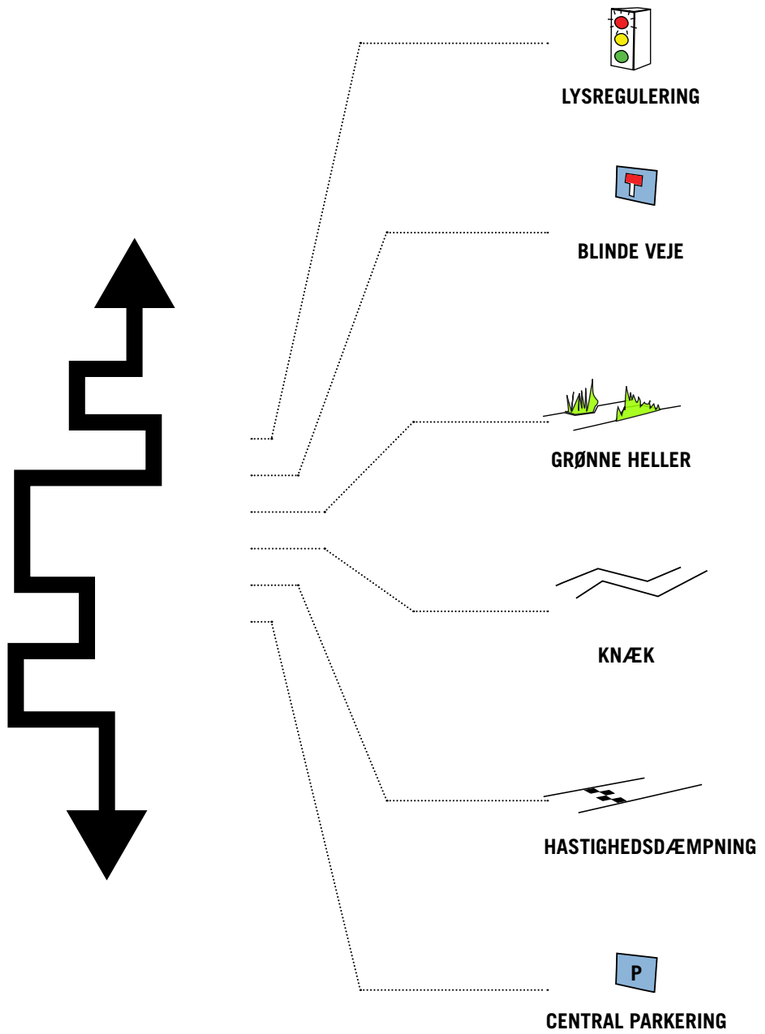
3. Sekundære cykel- og gangruter

Fem-minutters by

Vejnet

Brug af eksisterende vejudlæg:
Vejnettet 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.







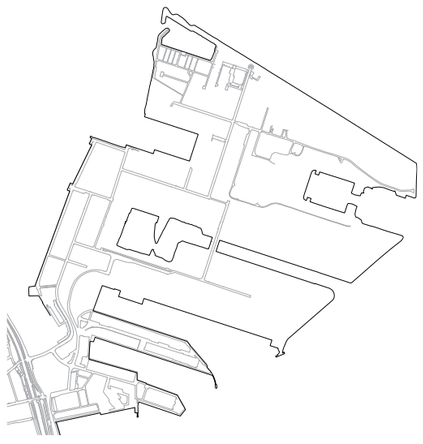


Fem-minutters by

Vejnet



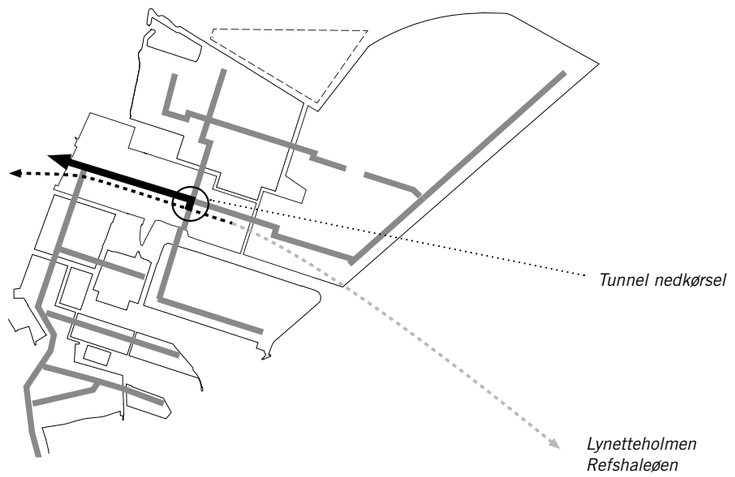
Fremtidigt vejnet
- hovedvej, adgangsvej og holmegader



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
Dynamisk by	**50**
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	60
Opsamling	64

Dynamisk by





Nyt og gammelt





Den internationale skole



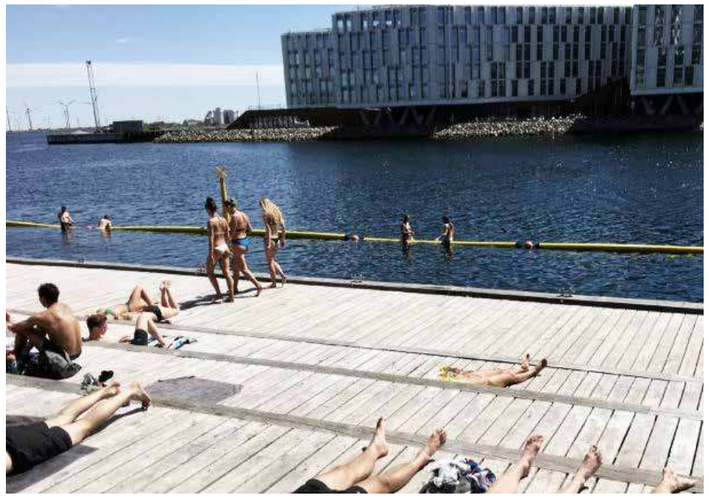
Nyt og gammelt



Aktivitet

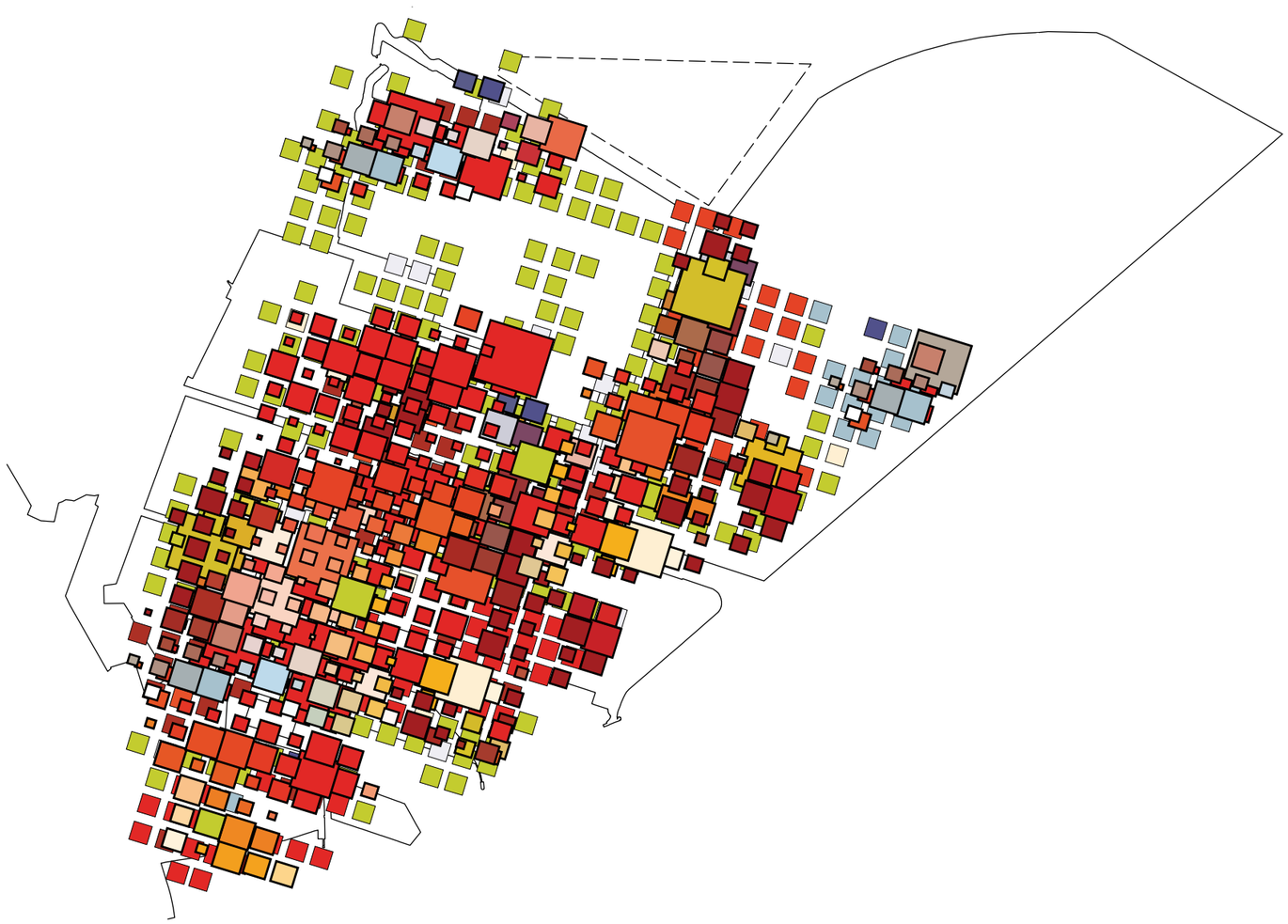


Aktivitet



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.

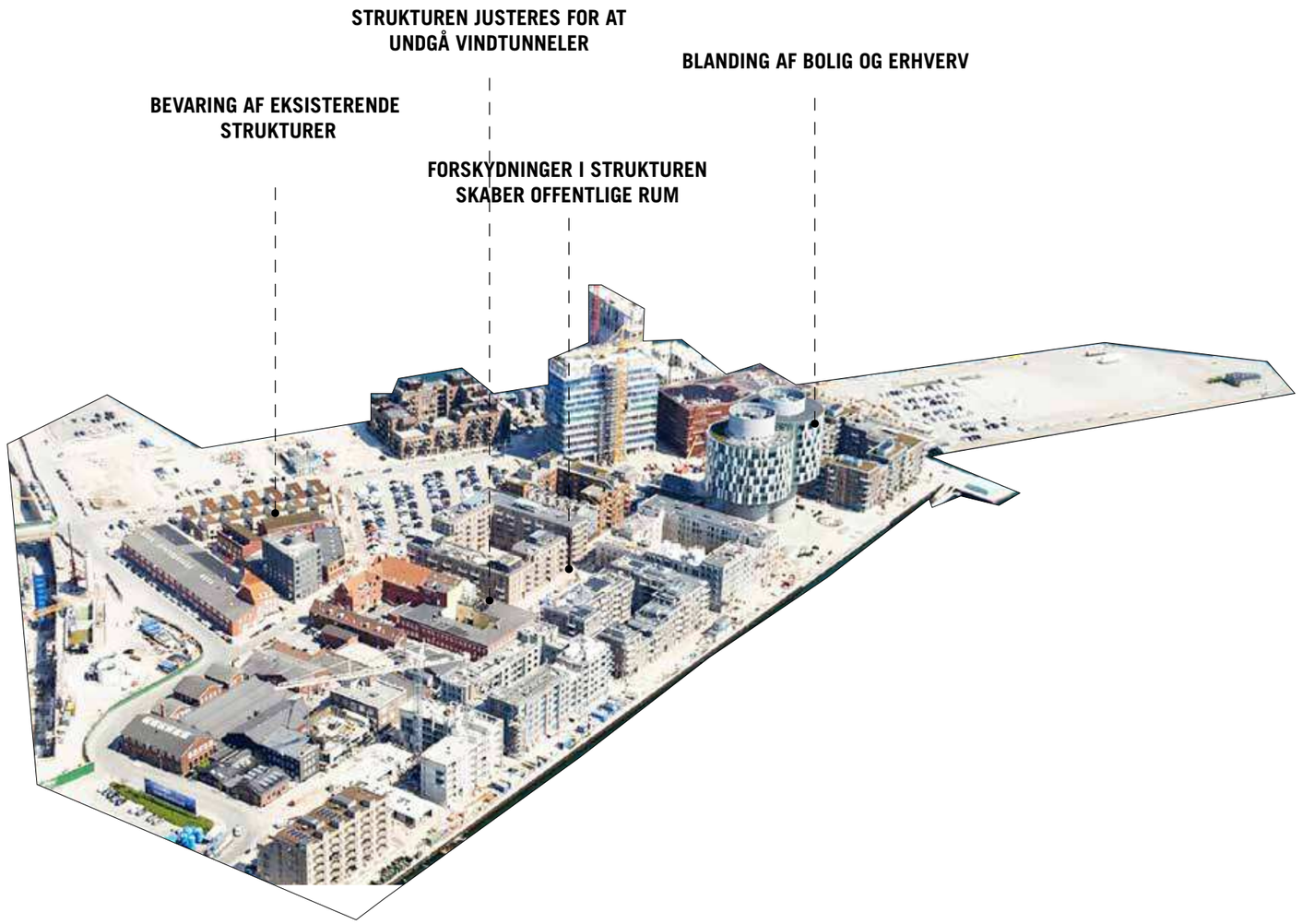
Dynamisk by
Kvartersniveau

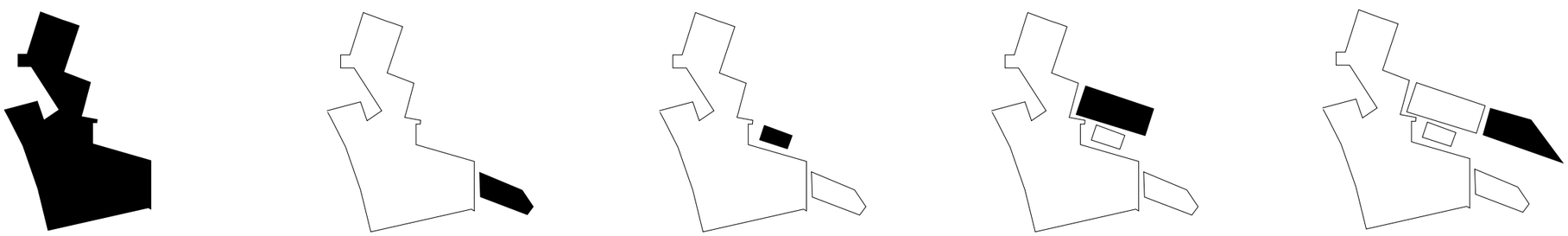
Med udgangspunkt i Nordhavns eksisterende retvinklede struktur, arbejdes der med et dynamisk princip for udviklingen af kvartererne i Nordhavn.

I Århusgadekvarteret kan den dynamiske by opleves på kvartersniveau.

Den dynamiske by inddeler holmene i byggefelter, 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 vejstrukturs 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.

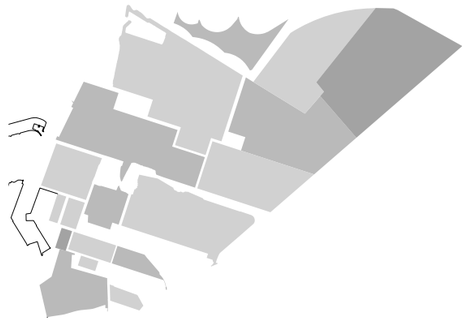
Det giver mulighed for at, hver generation kan påvirke de forskellige holme, alt efter den tid og de vilkår for byudvikling, der er på det givne tidspunkt.

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.

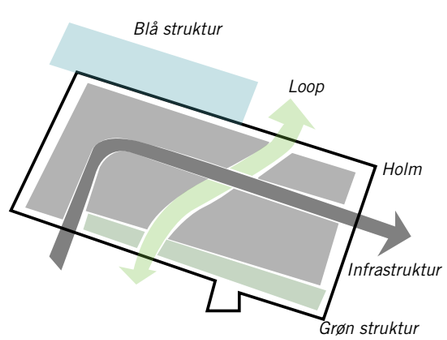
Desuden sikrer det, at der skabes gode mikroklimaer i gade- og byrum. Slutteligt sikrer det fleksibilitet i programmer og byggefelter.

PRINCIPIELT FORHOLD MELLEM STRUKTURPLAN SAMT MASTERPLANER OG LOKALPLANER

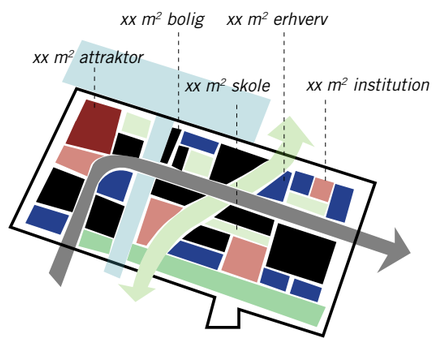
STRUKTURPLAN **MASTERPLAN OG LOKALPLAN**



Holmene fastlægges på strukturplan niveau



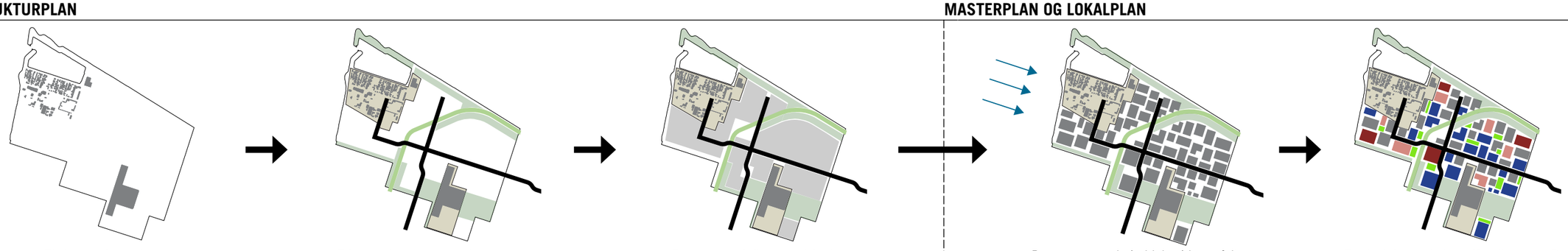
Strukturplan, holme
Kanalstruktur, grøn struktur, infrastruktur, loop, byggezoner



Masterplaner og lokalplaner
Byggefelter, kanaler, placering af lommeparker og placering af funktioner

EKSEMPEL PÅ FISKERIHOLMEN

STRUKTURPLAN **MASTERPLAN OG LOKALPLAN**



Eksisterende struktur

Frizoner, loop, grøn struktur samt infrastruktur udpeges

Byggezoner defineres ud fra havnens ortogonale retninger

Byggezoner underinddeles i byggefelter og justeres for at undgå vindtunneler

Forskydninger skaber offentlige rum. Desuden disponeres funktionerne på holmen



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**
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.

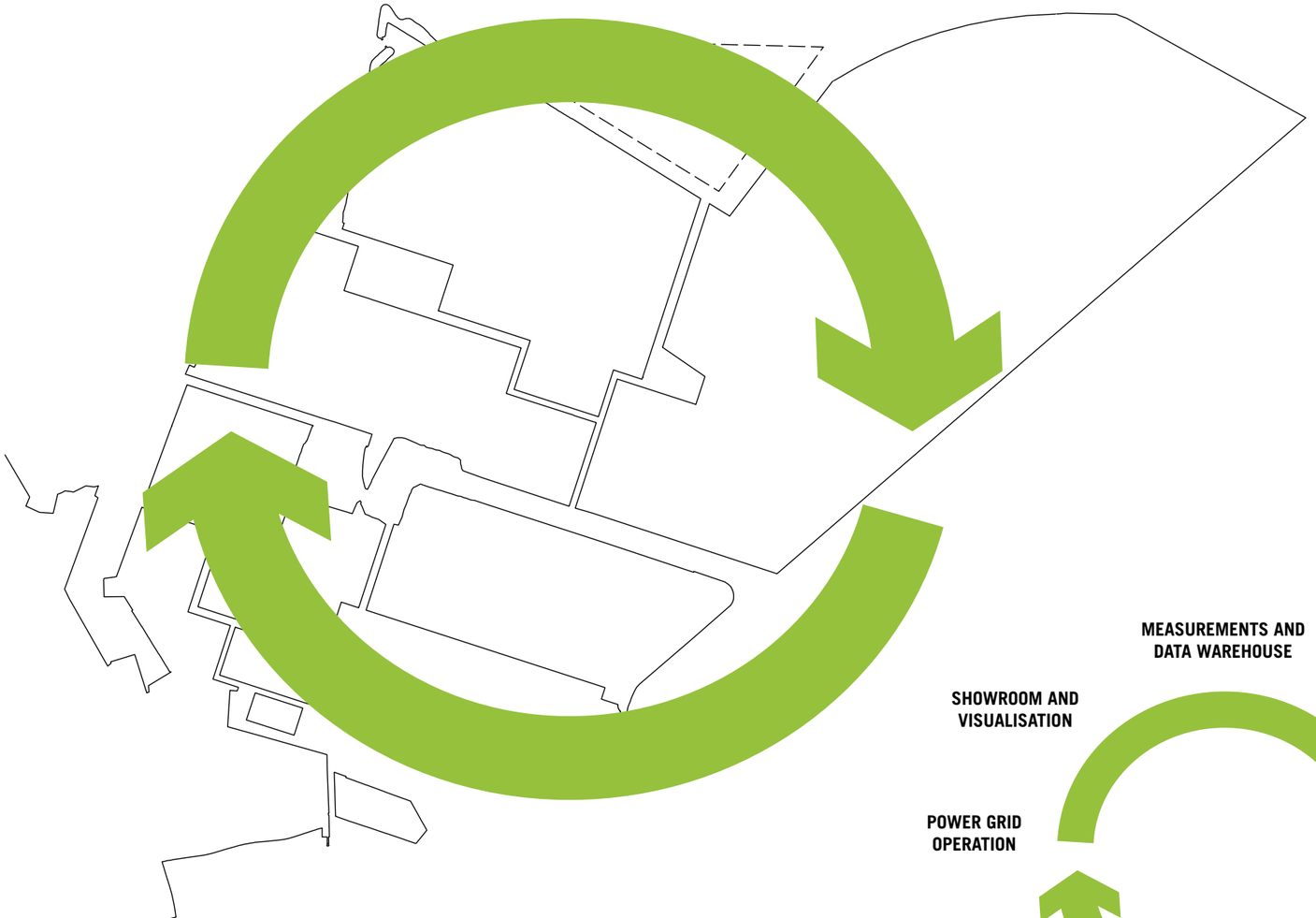
Der satses på lokale vedvarende ressourcer og kollektive løsninger, helt i tråd med den danske tradition.

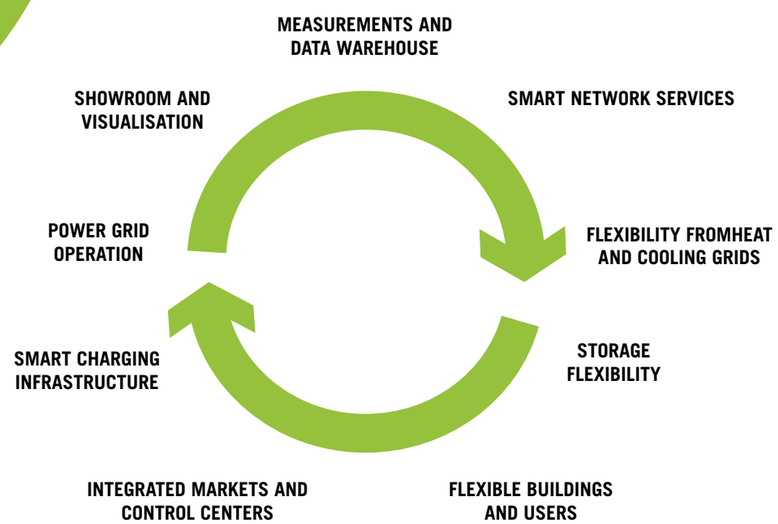
Bydelen planlægges således, at energiforbruget bringes markant ned i sammenligning med andre tilsvarende byområder, uden at gå på kompromis med æstetik og funktionalitet.

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.

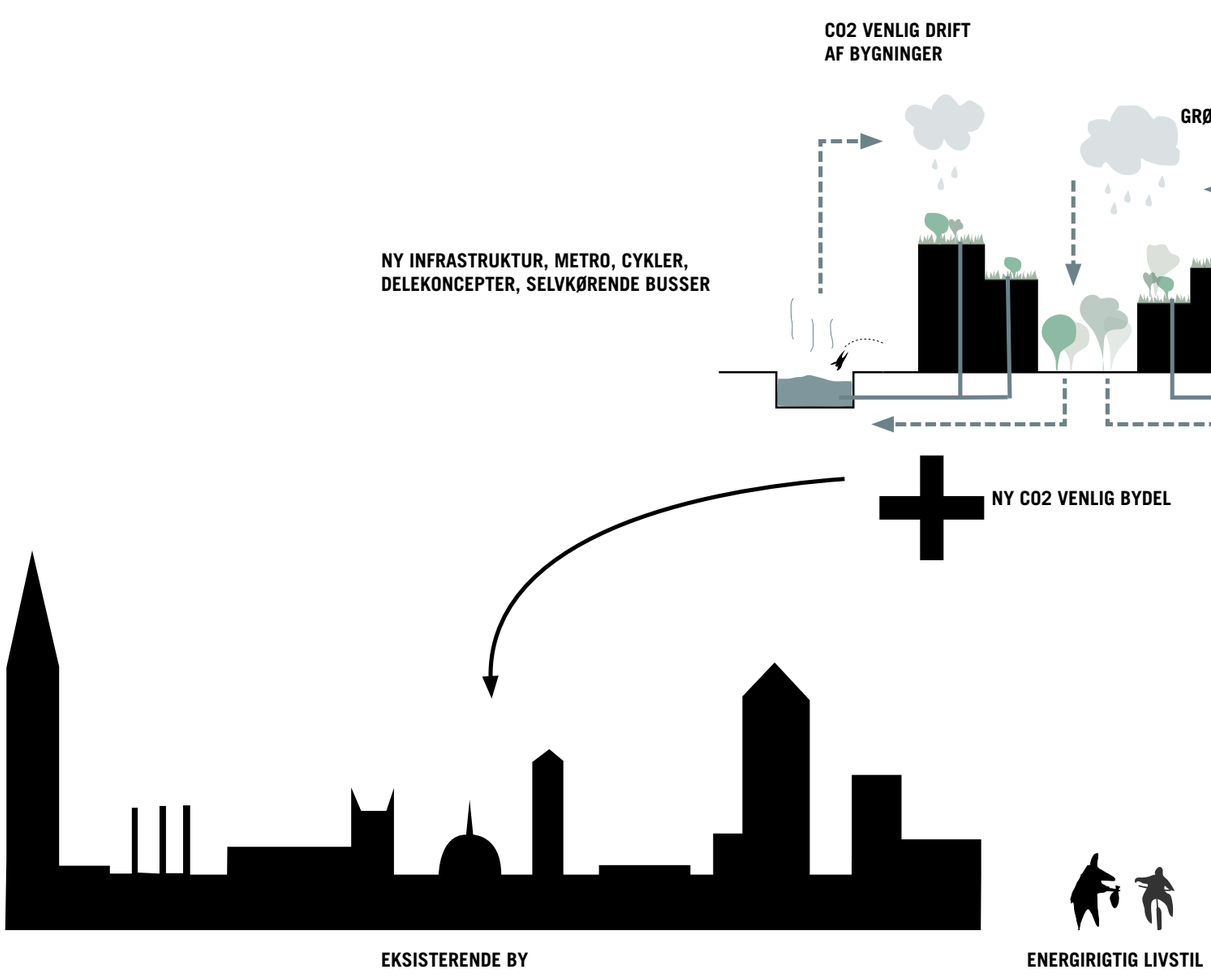
Eksempler på CO2 venlig by

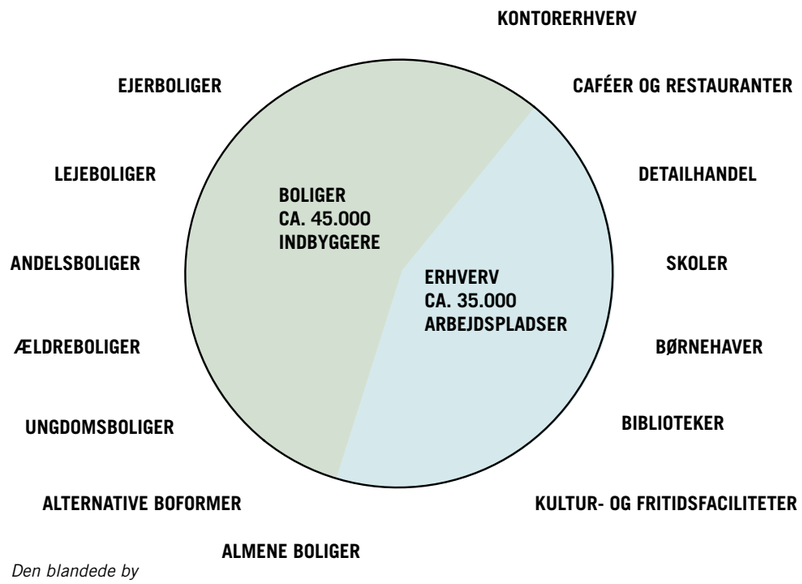
- Fleksibel energiforsyning
- Elektricitet fra vind og sol
- Varme fra sol, jord og havvand
- Køling fra havet
- Havvand til toiletskyld
- Bæredygtig transport





Eks. Energy Lab Nordhavn





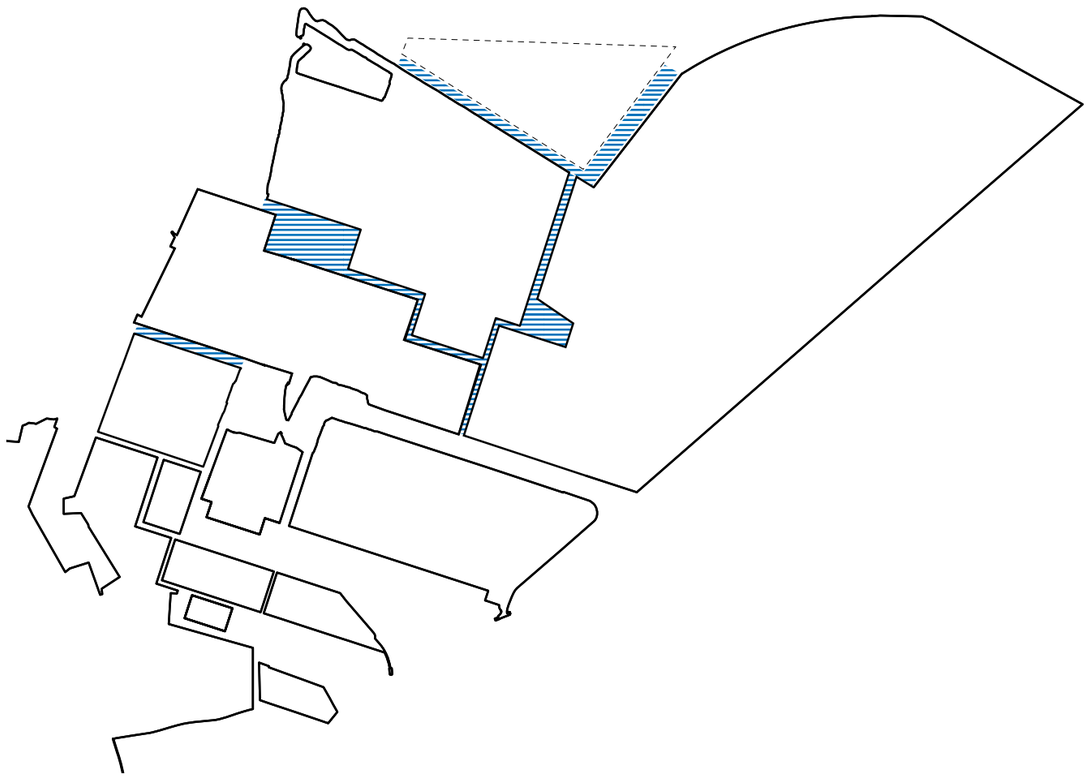
Den blandede by



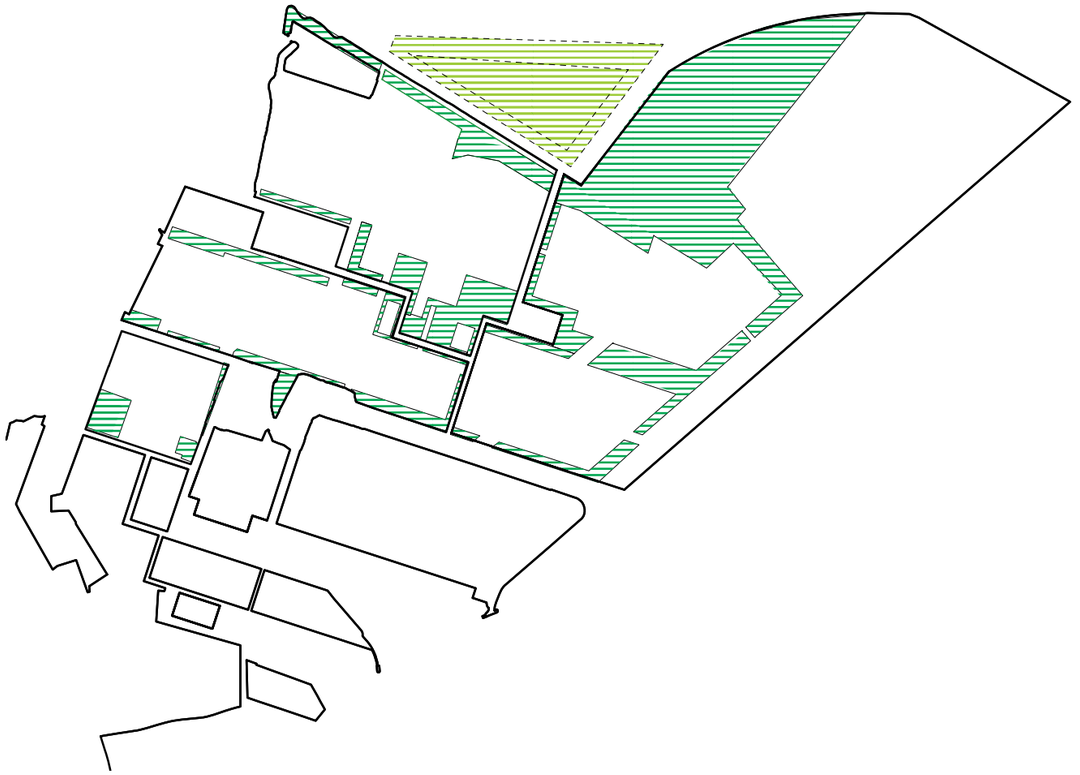
Introduktion	4
Strukturplanen	12
Holme og kanaler	18
Identitet og kulturspor	26
Blå og grøn by	32
Fem-minutters by	40
Dynamisk by	50
CO2 venlig by	56
Arealopgørelser	**60**
Opsamling	64

Arealer for Ydre Nordhavn

Blå og grøn struktur



STRUKTURPLAN - 2018 - 130.100 M²



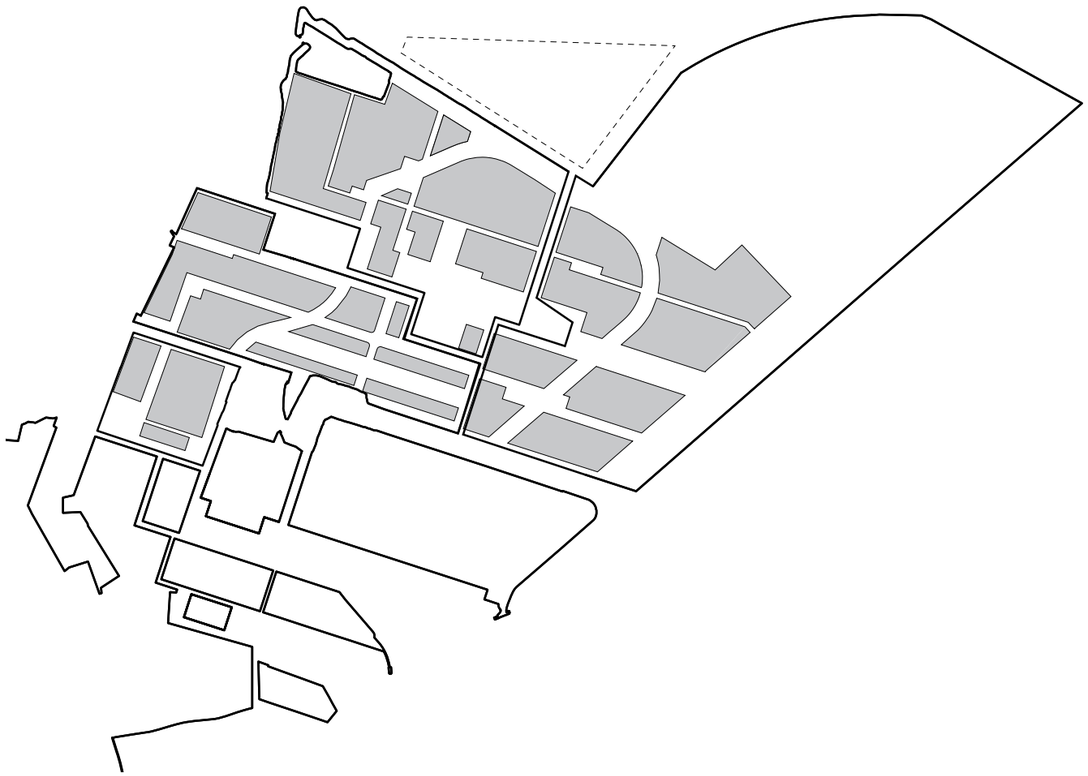
STRUKTURPLAN - 2018 - GRØNT - 585.100 M²
(NATURPARKEN UDGØR 280.000 M²)

MULIGT REKREATIVT OPFYLD
(100.000-171.000 M²)

SAMLET AREAL AF BLÅT OG GRØNT 815.200 M²

Arealer for Ydre Nordhavn

Byggezoner



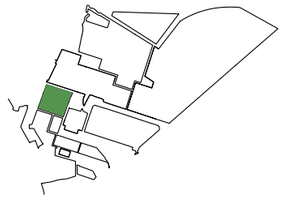
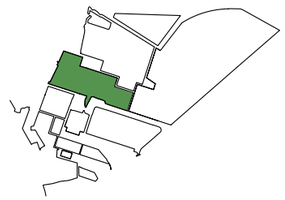
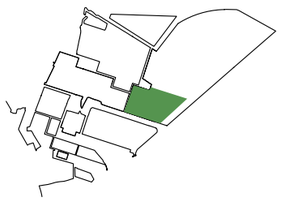
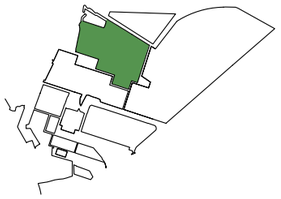
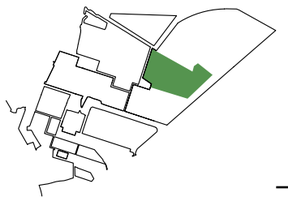
BYGGEZONER - 765.900 M²

BYGGEZONER INK. FISKERIHAVNEN - 827.000 M²

Arealer for Ydre Nordhavn

Blå og grøn struktur 2018

STRUKTURPLAN 2018

	GRUNDAREAL	ETAGEMETER	BEBYGGELSESPROCENT
 **HOLM 8** SVANEMØLLEHOLMEN	107.000 m²	150.000 m²	143%
 **HOLM 11** SKUDEHOLMEN	346.000 m²	480.000 m²	140%
 **HOLM 12** OCEANHOLMEN	216.000 m	310.000 m²	145%
 **HOLM 16** FISKERIHOLMEN	481.000 m²	480.000 m²*	100%
 **HOLM 17** BALTIKAHOLMEN	292.000 m²	350.000 m²	120%
 **I ALT**	1.463.000 m²	1.770.000 m²	

2.870.000 m² i alt (Indre- og Ydre Nordhavn)

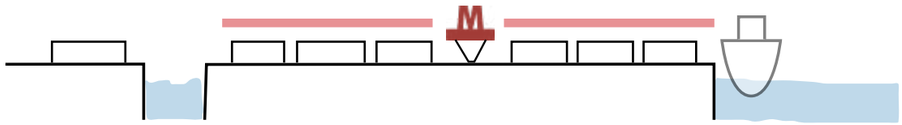
*heraf 30.200 m² eksisterende bygninger

Principper for bebyggelse

Scenarier på holm 12

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

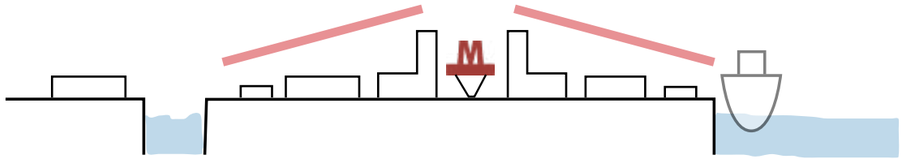
UDGANGSPUNKT



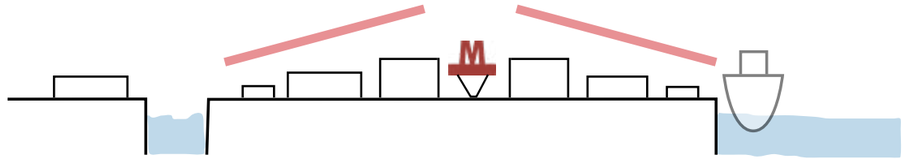
BASIS SCENARIE
4-6 ETAGERS BEBYGGELSE

SCENARIER:

1

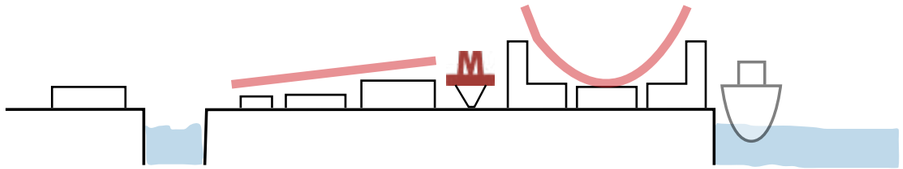


SCENARIE 1.A - TÅRNE
TRAPPER OP OMKRING METROEN TRAPPER NED MOD KANTERNE

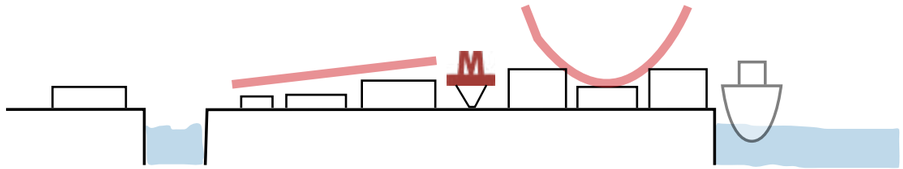


SCENARIE 1.B - KARRÉ
TRAPPER OP OMKRING METROEN TRAPPER NED MOD KANTERNE

2

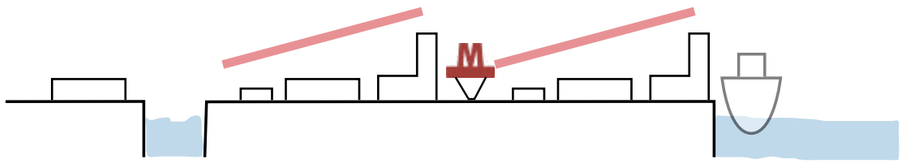


SCENARIE 2.A - TÅRNE
TRAPPER OP OMKRING METROEN OG KRYDSTOGTTERMINALEN
TRAPPER NED MOD KANALEN

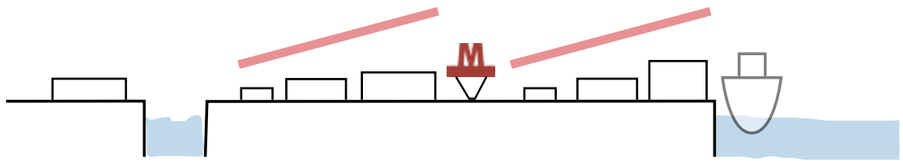


SCENARIE 2.B - KARRÉ
TRAPPER OP OMKRING METROEN OG KRYDSTOGTTERMINALEN
TRAPPER NED MOD KANALEN

3



SCENARIE 3.A
TRAPPER OP MOD VEST
TRAPPER NED MOD ØST

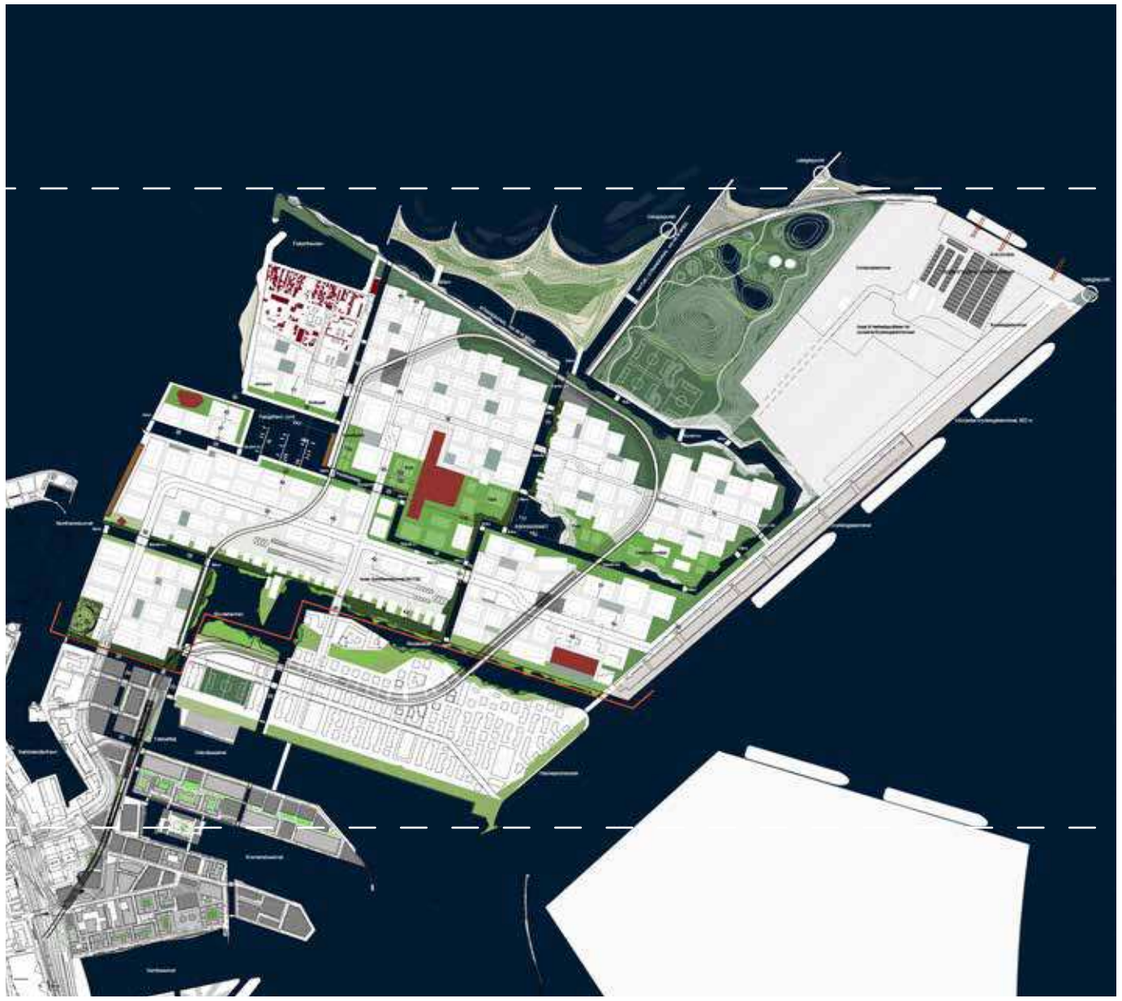


SCENARIE 3.B - KARRÉ
TRAPPER OP MOD VEST
TRAPPER NED MOD ØST

Strukturplan 2018



Strukturplan



Illustrationsplan

Strukturplan 2018

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 detailplanlæges 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.