

TRÆLASTHOLMEN I NORDHAVN

Lokalplan nr. 499

Borgerrepræsentationen har den 28. november 2013
vedtaget lokalplan nr. 499 Trælastholmen i Nordhavn.

Lokalplanen er bekendtgjort den 12. december 2013



Indhold

Redegørelse for lokalplanen 3

Lokalplanens baggrund og formål.....	3
Fremtidens bæredygtige by.....	4
Lokalplanområdet og kvarteret.....	4
Lokalplanens indhold.....	6
Byudviklingsaftale	7
Udbygningsaftale	7
Miljøforhold	8
Bæredygtighed	8
Kystnærhedszonen.....	9
Fingerplan 2007	11
Kommuneplan 2011	11

Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning..... 11

Lokalplaner i kvarteret.....	12
Metro.....	13
Miljø i byggeri og anlæg	13
Regnvand	14
Klimatilpasning	14

Tilladelser efter anden lovgivning 15

Affald.....	15
Jord- og grundvandsforurening	15
Museumsloven	15
Anlæg på søterritoriet	15
Ledningsforhold	15
Rotteforebyggelse.....	15

Lokalplan nr. 499

Trælastholmen i Nordhavn..... 16

§ 1. Formål	16
§ 2. Område	16
§ 3. Anvendelse.....	16
§ 4. Vej-, sti- og pladsforhold	17
§ 5. Vandarealer og zonestatus	18
§ 6. Bebyggelsens omfang og placering	18
§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden	21
§ 8. Byrum.....	24
§ 9. Ubebyggede arealer og parkering	29
§ 10. Tekniske anlæg	31
§ 11. Foranstaltninger mod forureningsgener	31
§ 12. Bæredygtighed og regnvand	32
§ 13. Matrikulære forhold	32
§ 14. Særlige fællesanlæg	33
§ 15. Grundejerforeninger	33
§ 16. Retsvirkninger	33
§ 17. Ophævelse af lokalplaner	33

Tegning nr. 1 - Lokalplanområde, underområder og kanaler	34
Tegning nr. 2 - Bebyggelsesplan.....	35
Tegning nr. 3 - Byggefelter, funktioner, stueetager og kantzoner	36
Tegning nr. 4 - Byrum og beplantning	37
Tegning nr. 5 - Veje, broer, stier og parkering.....	38
Tegning nr. 6 - Snit	39

Redegørelse for lokalplanen



COBE, SLETH, Polyform og Rambølls bebyggelsesplan for Indre Nordhavn med markering af de tre nye lokalplanområder - marts 2013.

Lokalplanens baggrund og formål

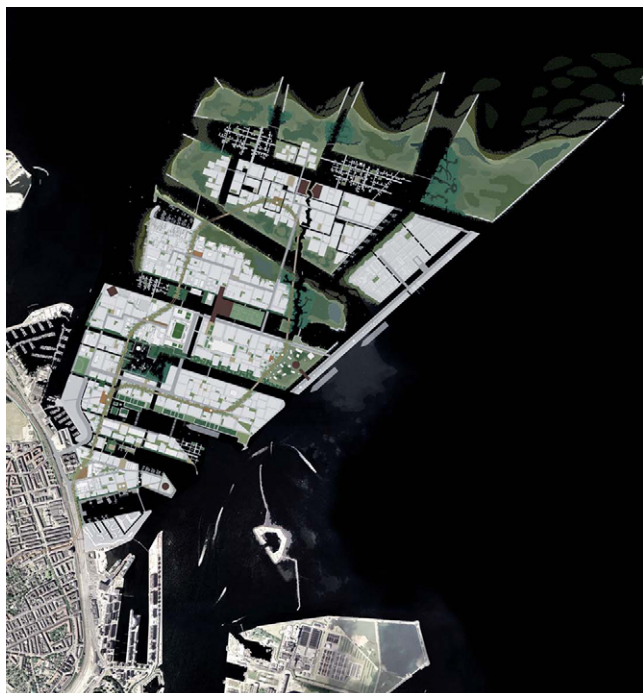
Udgangspunktet for byudviklingen af Nordhavn er en aftale mellem staten og Københavns Kommune fra 2005. Af aftalen fremgår det blandt andet, at værdiskabelsen fra byudviklingen af Nordhavn skal medvirke til at finansiere anlægget af metroens nye Cityring. Aftalen omfatter et geografisk område på ca. 60 ha med mulighed for minimum 600.000 etagemeter bolig og erhverv i Indre Nordhavn og blev gjort til lov i 2007. På denne baggrund besluttede By & Havn at udskrive en åben, international idékonkurrence for hele Nordhavn om 'fremtidens bæredygtige by'. En bearbejdning af det vindende projekt har siden dannet grundlag for plangrundlag for Arhusgade-kvarteret som den første etape i udbygningen af Nordhavn med 350.000 etagemeter boliger og erhverv.

Københavns Kommune, Staten og By & Havn indgik den 20. juni 2012 aftale om en metro til Nordhavn med to stationer i Indre Nordhavn. Med aftalen forpligter Københavns Kommune sig til at tilvejebringe et plangrundlag for 870.000 m² totalt i Nordhavn, herunder et plangrundlag som muliggør et byggeri på 35.000 m² i umiddelbar tilknytning til den nye metrostation ved Arhusgade.

Lokalplan for 'Trælstholmen i Nordhavn' indeholder 105.000 etagemeter primært serviceerhverv. Der udarbejdes kommuneplantillæg, og planerne suppleres af udbygningsaftaler og byudviklingsaftaler.

Med udbygningen af kvarteret fortsættes realiseringen af Nordhavn som fremtidens bæredygtige bydel. Samtidigt åbnes endnu et område af havnen for byens borgere, hvorved flere vil kunne få glæde af byens blå herligheds-værdier. Trafikken afvikles på de gående og cyklendes betingelser. I Indre Nordhavn vil en tæt og blandet bebyggelse danne grundlaget for et rigt og varieret byliv.

En række andre projekter er sat i værk som følge af byudviklingen i Nordhavn og aftalerne med staten: En modernisering af Nordhavn Station med bedre ankomstforhold, anlæg af Nordhavnsvej som forudsætning for byudviklingen i Nordhavn og en forbedret trafikafvikling på Østerbro, udvidelse af Nordhavn med etablering af jorddepot til bl.a. jord fra anlæg af Cityringen og en ny krydstogstterminal samt flytning af containerterminalen til Ydre Nordhavn for at give plads til byudviklingen i Indre Nordhavn.



Strukturplan fra COBE, SLETH, Polyform og Rambølls vinderforslag, hvor vandet opdeler området i en række selvstændige bykvarterer

Fremtidens bæredygtige by

Projektet for Nordhavn rummer en strukturplan for udbygningen af hele Nordhavn med ca. 3,5 mio. etagemeter boliger og erhverv, hvilket svarer til ca. 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser. Projektet består overordnet i at opdele området i en række holme, der adskilles fra hinanden via kanaler og bassiner. Holmene fungerer som selvstændige lokale kvarterer, hvilket understøtter en langsigtet udvikling i etaper.

København kan med udviklingen af Nordhavn vise, at grøn vækst og livskvalitet kan realiseres side om side blandt andet ved at kombinere vedvarende energi med et lavt energi- og ressourceforbrug, etablere store grønne og blå områder og forsyne bydelen med et højeffektivt kollektivt transportsystem.

Lokalplanområdet og kvarteret

Nordhavn er dannet ved opfyldninger. Dens karakteristiske form med bassiner og kanaler har en betydelig oplevelses- og brugsværdi på grund af de korte afstande til vandet og den langstrakte kystlinje. Havnen fremstår som en række havnemiljøer i både større og mindre skala. Nordhavn har tættest på Østerbro en bymæssig karakter, og går mod nordøst mod mere åbne asfalterede flader med enkeltstående haller og havneanlæg samt ubebyggede arealer.

Kvarteret ligger i den sydlige del af Nordhavn og er adskilt fra Østerbro af den stærkt trafikerede Ring 2 samt jernbaneterrænet, hvor bl.a. Kystbanen er ført på dæmning.

BÆREDYGTIGHED PÅ TRÆLASTHOLMEN

Transport	Stationsnærhed (metro) Det grønne Loop. Parkeringsanlæg.
Certificering	Område + bygninger miljøcertificeres via DGNB-ordningen.
Energiforsyning	Området kobles sammen med byens kollektive forsyningssystemer.
Affald	CO ₂ -venligt affaldssystem.
Byrum & byliv	Metroplads. Kanalrummet. Aktivitetsplads under metro.
Blå områder	Nye kanaler. Byrum ved vandet.
Grønne områder	Beplantning i 'det grønne loop' og træer i Kanalrummet.
Vand	Anvendelse af sekundavand eller etablering af grønne tage.
Klimasikring	Lokal rensning og afledning af regnvand. Grønne tage.

Umiddelbart vest for kvarteret ligger Kalkbrænderihavnen og Svanemøllehavnen, som i dag er indrettet med marinaer. Syd for kvarteret ligger Søndre Frihavn, som i dag rummer en blanding af bolig- og serviceerhverv, og som stadig er under udbygning. Amerika Plads er næsten udbygget og Marmormolen er igangsat med byggeriet af den nye FN-bygning på sydsiden af Nordbassinnet. Kvarterets nære omgivelser er således også tidligere havnearealer, som i et stykke tid har lagt grunde til nye anlæg, nye bebyggelser og byudvikling.

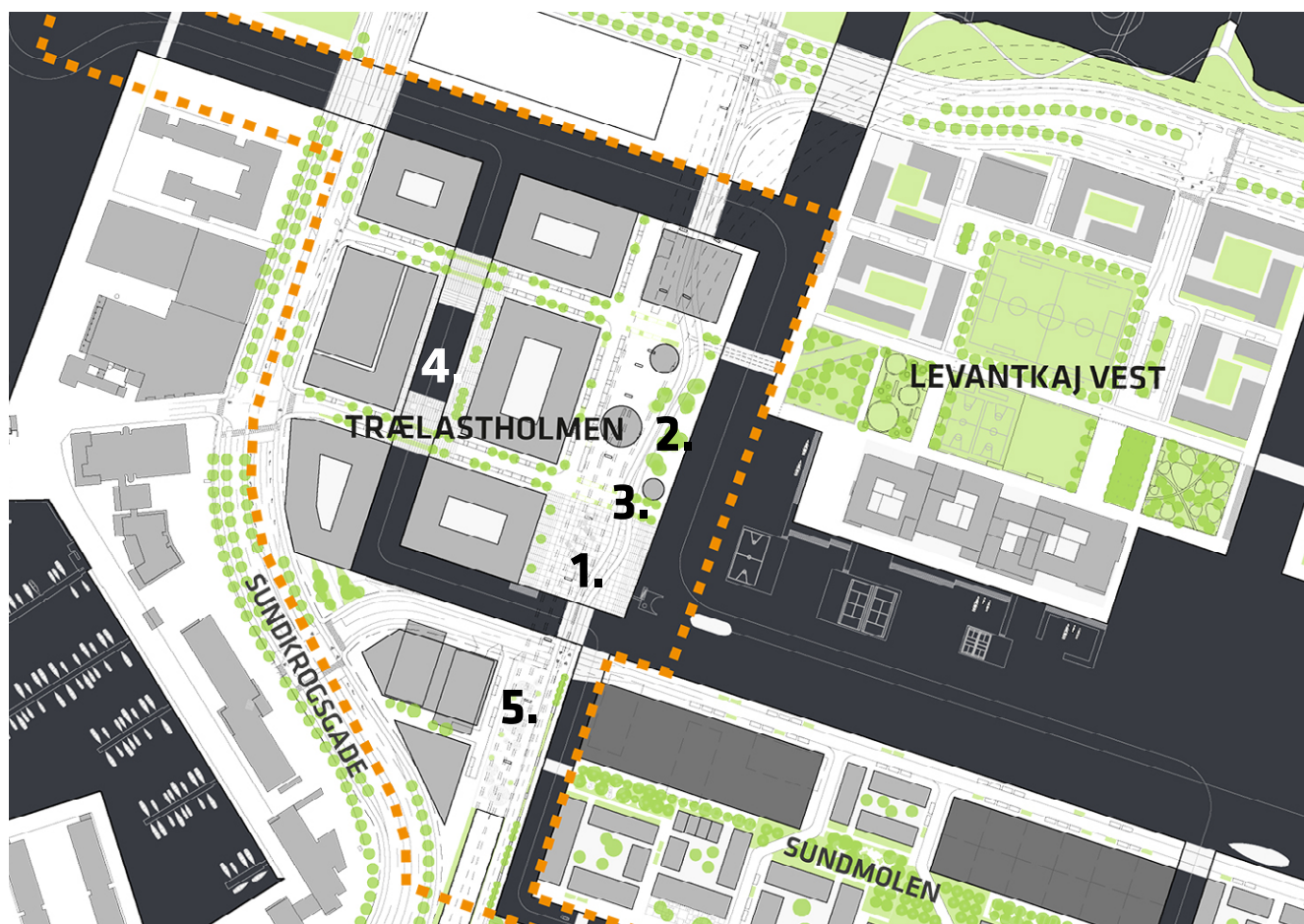
Bebyggelsesplanen

Nye kanaler skaber nærhed til vandet

Nordhavnsprojektet tager afsæt i havnearealernes nuværende struktur og inddeler den nye bydel i selvstændige holme. På Trælastholmen udgraves flere nye kanaler, der både trækker vandet ind i hjertet af kvarteret og forbinder Svanemøllebugten med Øresund. Fire bygninger står helt ude på kanten af de nye kanaler. Langs de eksisterende kajkanter udlægges promenader og der skabes adgang til vandet via brygger, trapper og ramper.

Kompakt bebyggelse

Trælastholmen bliver det mest kompakte kvarter i Nordhavnen. Bebyggelsesplanen har en tæt bystruktur og indeholder relativt små byggefelter med bygninger i 4 til 6 etager samt en enkelt høj bygning. Der gives mulighed for sammenbygning med lette gangbroer mellem bygningerne. Den gennemgående hvide facadefarve sikrer en sammenhæng med de eksisterende hvide bebyggelser ved Svanemøllehavnen og styrker derved områdets arkitektoniske egenart. De lyse facader er med til at sikre, at dagslys reflekteres ned i den tætte bebyggelse.



Bebyggelsesplan for Trælsthølmønen udarbejdet af COBE, SLETH, Polyform og Rambøll. 1. Metrostation v/Orientkaj. 2. 'Det grønne Loop' med Metro og cykelsti. 3. Bydelspladsen 'Trælsthølkaj' med cykelparkering, adgang til metro, beplantning og siddetrappe ved vandet. 4. Bydelspladsen 'Kanalrummet' med solrige opholdspladser og adgang til vandet. 5. Den lokale plads 'Den Urbane Sportsplads' med aktiviteter og beplantning.

EKSISTERENDE FORHOLD

Anvendelse	Havneformål samt service- erhverv
Grundareal	ca. 48.700 m ²
Kajstrækninger	ca. 125 m

KAJER, KANALER OG BROER

Kajstrækninger	ca. 1.900 m
Afgravninger	ca. 23.100 m ²
Vejbroer	4 stk.
Gang- og cykelbroer	6 stk.

Byrum ved vandet

Metropladsen på Trælsthølkaj og 'Den Urbane Sportsplads' er bydelspladser med muligheder for bevægelse, ophold, handel og mødesteder for beboere i bydelen og naboområderne. Metropladsen på Trælsthølkaj har udsigt over Orientbassinet og ud til Øresund. Pladsen får en grøn karakter og trapper sikrer god adgang til vandet. En mindre andel af butikker understøtter bylivet på pladsen, mens de omkringliggende boliger og kontorer bidrager til at skabe en tryk atmosfære på pladsen hele dagen.

Det lokale byrum 'Kanalpladsen' udformes med nærhed og oplevelser ved vandet og har faciliteter til ophold og bevægelse primært for beboere og brugere i kvarteret. Publikumsorienterede funktioner placeres mod metropladsen og udvalgte hjørner langs adgangsvejene.

Effektive og miljøvenlige trafikløsninger der tilgodeser de bløde trafikanter

Trælsthølmønen ligger stationsnært når metrostation åbner i 2019. Rejsetiden til Hovedbanegården vil være ca. 11 minutter og til lufthavnen ca. 22 minutter. Metroen føres igennem området på højbane og skaber derved et tydeligt landemærke for den kollektive trafik. Områderne under metrohøjbanen udnyttes til cykelparkering, aktiviteter og ophold. Trafikstrukturen indrettes så fodgængere, cyklister og den kollektive trafik kommer så hurtigt og let frem som muligt, ved at gøre deres veje kortere end bilernes. Det grønne loop' skaber en effektiv og oplevelsesrig rute igennem Nordhavn for cyklister og gående. Den brede cykelsti skaber god fremkommelighed for cyklisterne. De grønne elementer i og langs med loopet skaber læ og giver et grønt udtryk.



Visualisering af 'det grønne loop' ved den nye 'Sundmolekanal'. COBE, SLETH og Polyform.

Code gang- og cykelforbindelser

Biltrafikken foregår primært på de bløde trafikanters præmisser. Der planlægges efter at sikre fodgængerne og bevægelseshæmmede optimale forhold, hvad angår sikkerhed, tryghed og tilgængelighed. Promenader kan indeholde arealer til ophold og beplantning placeret langs vandet.

Centrale parkeringsanlæg

Parkering vil primært ske i centrale parkeringsanlæg. Der planlægges mulighed for at køre tæt på de enkelte ejendomme, men parkering i lokalgader vil kun tillades til afsætning, handikapparkering og korttidsparkering. Cykelparkering placeres tæt ved boliger, arbejdspladser og offentlige funktioner.

Lokalplanens indhold

Lokalplanen indeholder detaljerede bestemmelser for en kompakt bebyggelse. Der fastlægges krav til indretningen af metrostationsplads og mindre byrum i tilknytning til kanaler og metrohøjbanen. Herudover fastlægges krav til indholdet i stueetagerne langs de vigtigste byrum, herunder butikker koncentreret omkring metrostationspladsen. Bestemmelser for bearbejdning af overgangen mellem stueetager og byrummet udenfor skal sikre oplevelser og variation.

Der kan realiseres op til 105.000 m² bebyggelse i 20-24 m, et højt hus på op til 62 m. Der etableres boliger ved me-

trostationen. Den centrale plads, med metrostationen, indrettes til ophold og med cykelparkering. Metroen etableres på en søjlebåret højbane og under højbanen etableres faciliteter til leg og sport samt cykelparkering. Der fastlægges krav til friarealer og gives mulighed for at medregne opholdsarealer på dæk og større fælles tagterrasser samt udgravede kanaler. Der fastlægges endvidere krav til træbeplantninger i gader og på pladser, grønne tagflader og vægge samt mulighed for begrønning langs bebyggelsens facader. Intentionerne om en blå by understøttes med krav om promenader og adgang til vandet i form af trapper og anløbsbroer.

PARKERINGSKRAV

Biler	I størrelsesordenen og højst 1 plads pr. 150 m ²
- terrænparkering	maks. 10 %
Cykler - bolig	2.5 pladser pr. 100 m ²
- andel i konstruktion	min. 50 %
Cykler - erhverv	1.5 pladser pr. 100 m ²
- andel i konstruktion	min. 50 %
Cykler - detailhandel	4 pladser pr. 100 m ²
- andel i konstruktion	min. 25 %
Pladskrævende cykler	1 plads pr. 1.000 m ²
Cykler til metrostation	500-550



Visualisering af hvordan en siddetrappe på Trælaskajs promenade kan tage sig ud. COBE, SLETH og Polyform.

Bestemmelserne om særlige fællesanlæg og grundejerforening sikrer etablering og drift af en række væsentlige infrastrukturanlæg og byrum.

Byudviklingsaftale

I en fælles forståelse mellem Københavns Kommune og By & Havn om, at byudviklingen i Nordhavn skal sikre at intentionerne i vinderforslagets i videst muligt omfang indfries, også på de områder, der ligger uden for den kommunale plankompetence, er der udarbejdet en byudviklingsaftale, hvori parterne over hinanden blandt andet forpligter sig til at sikre:

- at parkeringspladser på vejarealer benyttes til at dække behov for korttidsparkering og handicap-parkering og, at parkeringsanlæg forberedes til el-ladestander.
- certificering af byggeri, hvilket indebærer, at bygninger på Trælaskholmen bliver certificeret samt etablering af bygherredialog med henblik på at få miljøvenlige løsninger i de konkrete byggeprojekter.
- certificering på bydelsniveau, hvilket indebærer, at Trælaskholmen bliver certificeret efter 'DGNB Urban Districts'.
- at Københavns Kommune godkender fjernvarme-projekter efter varmforsyningsloven.
- at kølingen baseres på miljøvenlige løsninger enten lokalt og/eller ved fjernkøling.
- at By & Havn indgår sammen med Københavns Kom-



Visualisering af hvordan 'Kanalpladsen' på Trælaskholmen kan tage fremstå. COBE, SLETH og Polyform.

- mune og HOFOR i Nordhavns Energipartnerskab.
- at beholdere til genanvendelige materialer placeres på privat grundareal hvor der sikres kildesortering, at der etableres storskralsrum i bebyggelserne samt at By & Havn reserverer areal til genbrugsstation.
- at der forud for udvikling af byggeret i byggefeltet over metrohøjbanen på Trælaskkaj samt på den kommende metroplads aftales en særlig procedure mellem Københavns Kommune, By & Havn samt eventuel køber/3. part.
- at København Kommunes spildevandsplan og skybrudsplan ligger til grund for og anvendes i udbygningen af området.

Udbygningsaftale

Planlovens § 21b åbner mulighed for, at en grundejer kan tage initiativ til en frivillig aftale med kommunen om at bidrage til udbygningen af infrastruktur i de tilfælde, hvor grundejeren finder det hensigtsmæssigt i forhold til udnyttelse af sin ejendom. For at fremme udviklingen i området Københavns Kommune indgået en udbygningsaftale med By & Havn om bl.a. anlæg af 'det grønne loop', Sundkrogsgade og forpladserne til metrostationerne. Københavns Kommune forventer at overtage Sundkrogsgade og 'det grønne loop' samt driften af hele eller dele af metroforpladserne. Udformning, etablering, overdragelse og drift af Metroforplads og plads under metrohøjbane vil ske i drifts- og anlægsaftaler (overenskomster) mellem By & Havn, Metroselskabet I/S og Københavns Kommune.

Miljøforhold

MPP, Lov om miljøvurdering af planer og programmer

Lokalplanen vurderes ikke at medføre, at der skal foretages en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (lovbek. nr. 936 af 24. september 2009). Lokalplanen muliggør etablering af kanaler og parkeringsanlæg som er omfattet af bilag 4 til loven, men planen fastlægger anvendelse af et mindre område på lokalt plan og vurderes ikke at medføre væsentlige ændringer af miljøet.

VVM

Lokalplanen muliggør kanalbyggeri/opfyldninger samt parkeringsanlæg, som vurderes at være omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 2. De konkrete projekter for kanalbyggeri og opfyldninger skal derfor anmeldes til København Kommune og Kystdirektoratet efter VVM-reglerne. Parkeringsanlæg skal ligeledes anmeldes efter VVM-bekendtgørelsen.

Trafikstøj

Lokalplanområdet afgrænses mod vest af Sundkrogsgade. Denne strækning forventes befærret af 9.000-15.000 køretøjer i døgnet, hvilket giver en trafikstøjbelastning på Lden 70 dB, hvilket vil kræve støjdæmpende tiltag for at overholde grænseværdierne (0,35 m²) i boligernes opholds- og soverum. Lokalplanområdet vil blive trafikbetjent af en lokalgade, hvor det forventede antal køretøjer i døgnet vil ligge på 2000. Her skulle det således ikke være vanskeligt ved disponering og projektering af bygninger og friarealer at overholde kommunens grænseværdier for trafikstøj. Den kommende metro forventes heller ikke at give væsentlige støjgener.

Miljømæssige gener fra virksomheder

Lokalplanområdet grænser op til Containerterminalen. En støjberegning fra COWI viser, at værdierne for ekstern støj fra virksomheden vil ligge på 60-65 dB over en stor del af lokalplanområdet. Støjberegningen omfatter ikke evt. impulsstøj - der vil udløse et tillæg på 5 dB til det beregnede støjbidrag - fra håndtering af containere.

Forurening

Den nordvestligste del af lokalplanområdet er kortlagt på Vidensniveau 2 jf. Jordforureningsloven. Der har i perioden 1936-1967 ligget en asfaltfabrik på arealet, som har produceret tjærebeklædte tagplader. Ovennævnte produktion har givet anledning til konstateret forurening på arealet. Ved undersøgelser udført i perioden 1993-1994 er der konstateret jordforurening med BTEX'er, fenoler og tjærekompener og forurening med tjærekompener i det sekundære grundvand. I 1994 er der bortgravet 180 tons forurenede jord. Resten af lokalplanområdet er kortlagt på Vidensniveau 1 som en del af Nordhavn, da der har været aktiviteter på arealet, der kan have været kilde til jordforurening.

Nordhavn er et område etableret ved opfyldning af vanddækkede områder gennem en lang årrække. Opfyldningen er sket fra ca. 2 meters dybde indtil 6-7 meters dybde. De tilførte materialer omfatter hovedsageligt havbundsmaterialer indtil kote ca. -3,0 m. Herudover er der tilført byfyld, der er opfyldt til kote + 2 m eller + 3 m. Byfyldet stammer generelt fra nedrivninger af og udgravninger til byggeri i hele Storkøbenhavn. Herudover udgøres opfyldet bl.a. af tilkørt sod, aske og slagge fra H.C. Ørstedsværket samt myremalm fra gasværket på Tuborg Havn.

I Nordhavnen har der været flere industrielle aktiviteter som eksempelvis bådepladser, olieoplag, maskin- og autoværksteder, træindustri og lakkerier. Det er veldokumenteret, at denne type virksomhed ofte giver anledning til jord- og grundvandsforurening.

Bæredygtighed

Regnvand

På Trælstholmen vil der ske en separering af regn- og spildevand, så spildevand ledes til renseanlæg, mens regnvand afledes lokalt i området. Regnvand fra tage opsamles og genbruges til tøjvask og toiletskyl. Hvor der ikke etableres regnvandsopsamling skal tagene begrønnes. Regnvand fra gårde og byrum afledes direkte til havnen gennem et sandfang. Vejvand, der kræver rensning inden udledning, vil kunne renses lokalt. Områdets placering ved havnen gør det muligt at aflede tunge regnskyl direkte i havnen, ligesom grønne tage sammen med lokal rensning og afledning af overfladevand minimerer presset på kloaksystemet.

Lokalplanen fastlægger krav om begrønning af tage. Dette har en lang række fordele; bl.a. kan de opsuge en del af den nedbør, der falder på taget, og de bidrager til at gøre byen grønnere og reducere den såkaldte 'Urban Heat Island'-effekt.

Bæredygtig energiforsyning

Nordhavn skal via bæredygtig energiforsyning blive en central bydel i forbindelse med kommunens målsætning om, at København bliver CO₂-neutral i 2025. Københavns Kommune og By & Havn arbejder sammen med ministerier, energiselskaber og virksomheder på at etablere bæredygtige innovative løsninger, heriblandt partnerskaber for integrerede energisystemer i Nordhavn.

Trælstholmen forventes tilsluttet fjernvarme, og forventes at få et relativt lavt energiforbrug i kraft af bebyggelsens tæthed og kravene til bygningernes energiklasse. Energimodellen for hele Nordhavn tager udgangspunkt i en kollektiv udnyttelse af de betydelige bæredygtige energikilder, der er naturlig adgang til: En ubenyttet tør-dok, koldt havvand til køling, koldt grundvand til køling og geotermisk varme i undergrunden. Idéen bag energisystemet er via de kollektive forsyninger i København at bringe de lokale muligheder i spil, så de udgør et integreret



Visualisering af hvordan Trælastkaj kan komme til at se ud. Set fra Orientkaj. COBE, SLETH og Polyform.

ret og fleksibelt system, hvor energikilderne udnyttes optimalt i forhold til forsyningsbehovet.

Affald

Indsamling af husholdningsaffald skal følge Københavns Kommunes regulativ og foregå på en energimæssigt hensigtsmæssig måde. Beholdere til husholdningsaffald placeres på privat grundareal, som sikrer kildesortering i henhold til affaldsplanen. Der reserveres et areal til genbrugsstation udenfor lokalplanområdet. Erhvervsaffald følger København Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

Certificering

Både området som helhed og de enkelte bygninger miljøcertificeres via DGNB-ordningen, hvorved det dokumenteres at bygningerne og kvarteret som helhed lever op til ambitionerne omkring bæredygtighed i Nordhavn. DGNB-ordningen er særlig karakteriseret ved, at systemet ser på alle bæredygtighedsaspekter i analysen - både det sociale, det økonomiske og klimaet. Det betyder, at det ikke blot er f.eks. energiforbruget og materialerne, der analyseres, men også indeklimakomfort, kunst og bygningens rumlige fleksibilitet.

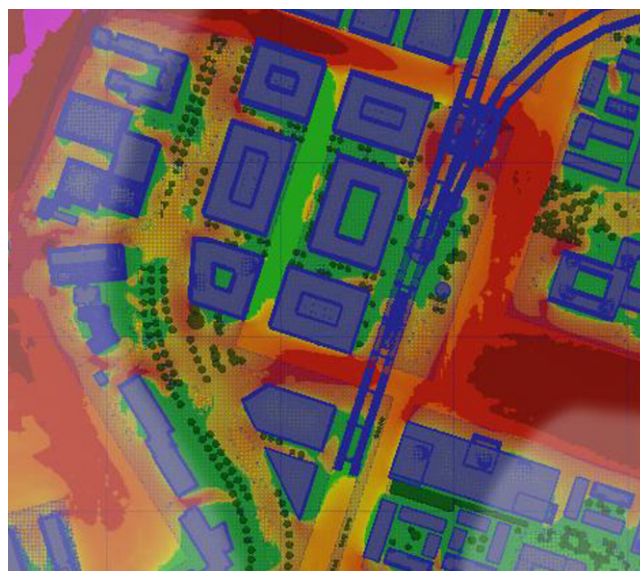
Vindforhold

Der er blevet udarbejdet en 'Vindkomfortanalyse for Nordhavn', som kortlægger fremtidige vindforhold for lokalplanområdet med fokus på vindkomforten i de offentlige rum. Rapporten anviser generelle anbefalinger for, hvordan vindkomforten kan gøres bedre i udsatte områder, blandt andet ved træplantning og ved forskydninger i bebyggelsen. Generelt er vindforholdene på Trælastholmen gode, men der er noget vind i den sydlige og nordlige del af 'Trælastkaj'. Dette er beskrevet i byrumsbestemmelserne i § 8.

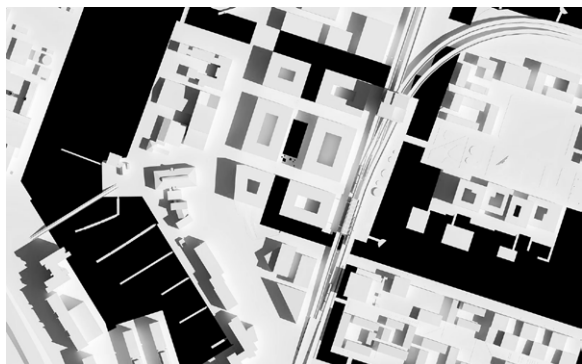
Kystnærhedszonen

Området ligger inden for kystnærhedszonen. Sidst i 1980'erne begyndte omdannelsen af Søndre Frihavn, hvor pakhusarealer gradvist udskiftedes med moderne byrum til erhverv og beboelse. Når Trælastholmen er fuldt udbygget, vil det fremtræde med en skala og profil, der relaterer sig til den øvrige bebyggelse i havnen og på Østerbro.

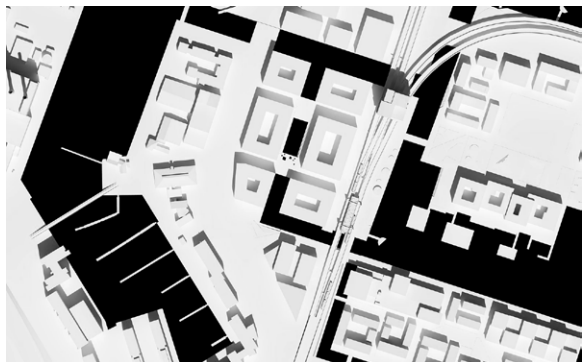
Byudviklingen vil kun i begrænset omfang ændre byens profil og påvirke det bynære kystlandskab. En visualisering i forhold hertil er derfor ikke påkrævet.



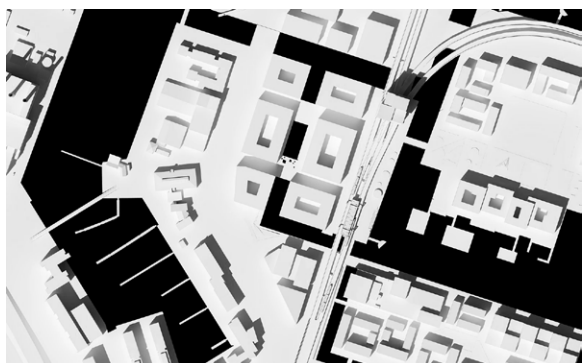
Vindkomfortanalyse med alle vindretninger lagt sammen. Figuren viser den samlede overskridelse af komfortkriteriet for længerevarende stillesiddende aktiviteter, hvor de grønne områder har rolige og behagelige vindforhold og de røde områder overskrider dette komfortkriterie. Et område kan overordnet være komfortabelt, selvom komfortkriteriet er overskredet i perioder, hvis det ligger ud til vand, hvor man forventer, at det blæser. Udarbejdet af vind-vind.



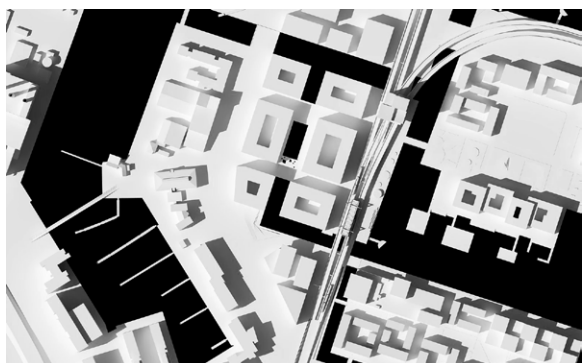
21. JUNI KL. 09.00



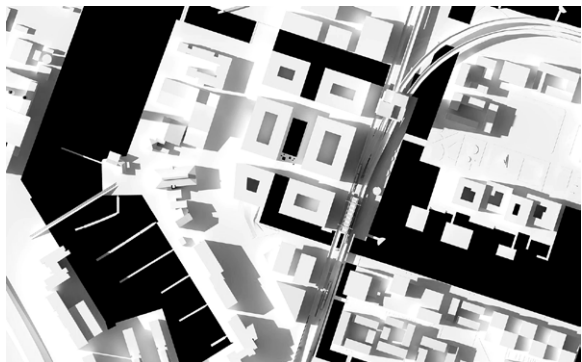
21. JUNI KL. 12.00



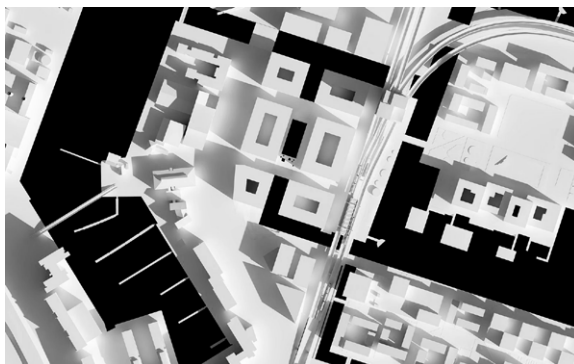
21. JUNI KL. 14.00



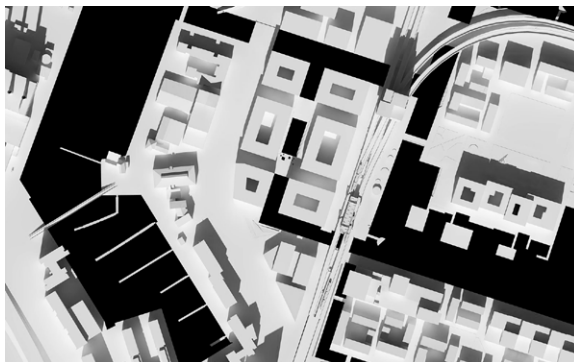
21. JUNI KL. 16.00



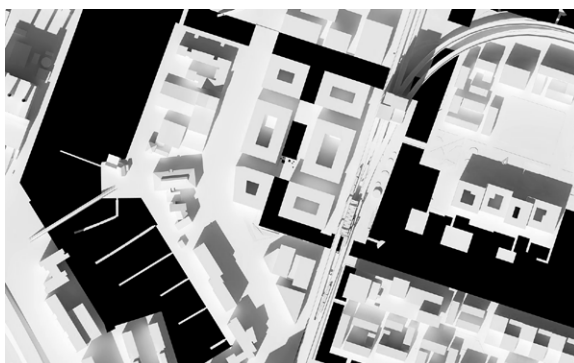
21. JUNI KL. 18.00



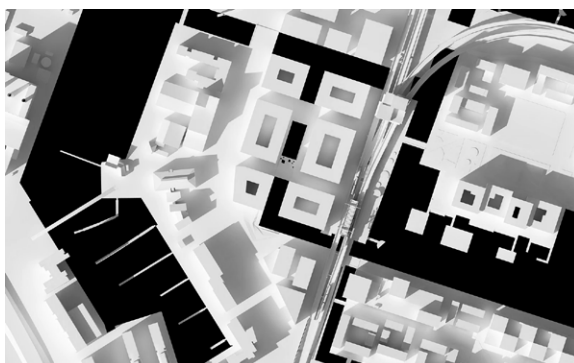
21. MARTS KL. 09.00



21. MARTS KL. 12.00



21. MARTS KL. 14.00



21. MARTS KL. 16.00

Skyggediagrammer

Skyggediagrammerne viser skyggevirkninger i og omkring Trælsthølm. Der er valgt fire tidspunkter i marts og fem i juni for at illustrere skyggevirkning over døgnet og over året. Det vurderes ud fra diagrammerne, at der generelt er gode solforhold i de særlige byrum, på promenaderne og i de lokale pladser. Gårdrummene i den tætte bebyggelse har kun begrænset sol.

Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

Aftale og lov om Cityringen og byudvikling i Nordhavn

I december 2005 indgik staten og Københavns Kommune en såkaldt principaftale om byudvikling af Nordhavn (tillægsaftale til principaftale om etablering af en Cityring m.v.). Det følger af aftalen, at der skal ske byudvikling af minimum 400.000 etagemeter bolig og erhverv i Århusgadeområdet og 200.000 etagemeter i forlængelse heraf. Aftalen blev gjort til lov i 2007 (lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring og lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (Arealudviklingsselskabet I/S har den 14. maj 2008 skiftet navn til Udviklingsselskabet By & Havn I/S).

Lov om ændring af lov om en Cityring (Afgrening til Nordhavnen) er fremsat i februar 2013 med forventet ikrafttræden juni 2013. Loven er en udmøntning af aftalen af 20. juni 2012 mellem Staten, Københavns Kommune og By & Havn om anlæg af metro til Nordhavn, hvorved de to metrostationer muliggøres. Der er vedtaget et kommuneplantillæg nr. 9 til Kommuneplan 2011 den 7. februar 2013 med VVM-redegørelse og miljøvurdering om metro til Nordhavn.

Lokalplanen er således en udmøntning af ovenstående aftale og lovgrundlag.

Lov om flytning af containerterminal i Københavns Havn

Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (Flytning af containerterminal i København Havn) giver mulighed for en opfyldning i Københavns Ydre Nordhavn på i alt ca. 100 ha samt placering af en containerterminal på en del af denne opfyldning. Med loven ændres afgrænsningen af opfyldningen, så den bliver en anelse mere smal i forhold til den afgrænsning, som der var planlagt i Tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2009 med VVM-redegørelse om udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtsterminal, jf. nedenstående. Containerterminalen er en støjende virksomhed, hvis nuværende placering i Indre Nordhavn er i vejen for byudviklingen med boliger og erhverv. Loven giver Udviklingsselskabet By & Havn I/S mulighed for at anlægge en containerterminal på det planlagte opfyld ud for kysten i Ydre Nordhavn. Loven erstatter dermed Kystdirektoratets tilladelse til inddæmning af søterritoriet (jordopfyldet) efter kystbeskyttelseslovens regler. Loven overflødiggør særlige kommuneplanrammer og lokalplan for containerterminalen.

Fingerplan 2007

Ifølge Fingerplan 2007, der er Miljøministeriets landsplandirektiv for planlægning i hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvare den centrale beliggenhed

og gode tilgængelighed. Kerneområder afgrænses med udgangspunkt i en gangafstand på mindre end 600 m fra en station.

Kontorbygninger over 1.500 m² kan frit placeres inden for det stationsnære kerneområde. Lokalplanområdet ligger inden for det stationsnære kerneområde omkring de to kommende metrostationer på Nordhavnslinjen, som åbner i 2019 og er derfor i overensstemmelse med Fingerplan 2007s intentioner.

Kommuneplan 2011

Byomdannelsesområde

Lokalplanområdet er i Kommuneplan 2011 udpeget som et byomdannelsesområde i henhold til planlovens § 11. Området kan udvikles i 1. del af planperioden (2011-16). Særligt for byomdannelsesområder gælder, at arealer belastet med erhvervsstøj kan udlægges til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at den endeligt vedtagne lokalplan er bekendtgjort. Hermed er der skabt mulighed for, at der som led i en gradvis omdannelse af området kan etableres boliger m.v., der i en tidsbegrænset periode udsættes for en højere støjbelastning fra erhverv end de sædvanlige vejledende støjgrænser.

Kommuneplantillæg

I Kommuneplan 2011 er lokalplanområdet fastlagt som områder til bolig og serviceerhverv (C3 og C2-rammer). Der gælder særlige bestemmelser om opførsel af nybyggeri, af høje bygninger, bevarelse af bygninger og parkeringsbestemmelser m.v., som er udarbejdet på grundlag af det vindende projekt fra Nordhavnskonkurrencen.

Anlægget af Metroen til Nordhavn nødvendiggør en ny planlægning af området. Der udarbejdes et kommuneplantillæg for den vestlige del af Indre Nordhavn, hvor der muliggøres byggeri af 173.000 etagemeter samt oprettholdelse af 22.000 etagemeter boliger og erhverv. En del af området ændres fra blandet bolig- og serviceerhverv (C-ramme) til serviceerhverv (S-ramme), da området egner sig godt til etablering af arbejdspladser på grund af stationsnærheden.

Den nye ramme muliggøres ved, at der flyttes 40.000 m² byggemulighed fra lokalplanområdet for 'Århusgadekvarteret' og 115.000 m² fra rammen på 'Sundmolen' og 'Trælastholmen' til et nyt fælles S3*-område, som strækker sig fra syd for Århusgade mod nord til og med Trælastholmen (illustrationen nedenfor til højre viser de fremtidige kommuneplanrammer). Endelig inkluderes S1-området på PFA-grunden i det nye S3*-område.

Kommuneplantillægget ændrer herudover blandt andet på rammeafgrænsning i de bestående rammer, maksimal bebyggelse, afgrænsning og omfang af detailhandel og fordelingen af parkering i området.

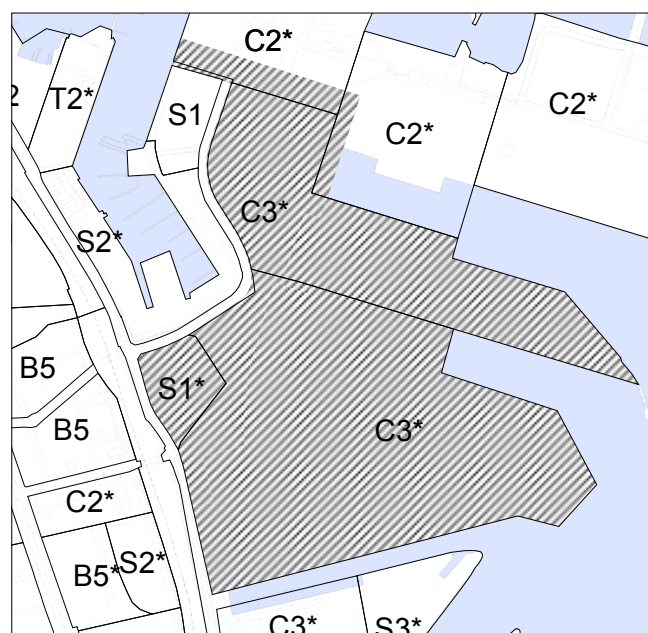
Boligpolitik

København vokser med op til 100.000 nye indbyggere frem mod 2025 i følge de seneste prognoser. Det forudsætter en balanceret boligpolitik, der både skaber plads til mange nye borgere og fastholder København som en mangfoldig by. København skal vedblive at være en socialt bæredygtig by, hvor der også er boliger til mennesker med almindelige indkomster. København skal udvikle sig til en energirigtig by, hvor boligmassen bliver mere klimavenlig og energioptimerende. Boliger i byudviklingsområder skal udvikles med forskellige størrelser, herunder en vis andel små boliger jfr. Kommuneplanens regler herom.

Grønne områder skal allerede i planlægningen tænkes ind. København skal vedblive at være en tryk by, hvor man kan færdes overalt på alle tidspunkter af døgnet. Byrum skal have høj kvalitet, med plads til aktiv udfoldelse.

Varmeplanlægning

Nybyggeri skal opføres i overensstemmelse med kravene i lavest gældende energiklasse, jf. gældende bygningsreglement. Se i øvrigt kommentaren til lokalplanens bestemmelse om varmforsyning. Det indgår i byudviklingsaftalen, at By & Havn i forbindelse med grundsalg sikrer, at bebyggelsen tilsluttes fjernvarme. Derfor meddeles ikke dispensation fra tilslutningspligten, selv om bebyggelsen opføres som lavenergibebyggelse.



Eksisterende kommuneplan rammer

Kulturmiljø

Nordhavn udpeges i Kommuneplan 2011 som bevaringsværdigt kulturmiljø. I Københavns Kommunes 'Visuelle Bygningsregister' fra 2007 indgår en stor del af områdets bebyggelse som væsentlige dele af områdets kulturhistoriske værdi. 'Det Visuelle Bygningsregister' kan ses på kommunens hjemmeside.

Lokalplanen muliggør, at eksisterende erhvervsbebyggelse fjernes. Bygningerne har lav og middel bevaringsværdier og enkelte bygninger ved Stubbeløbsgade vurderes at være betydningsfulde som dele af kulturmiljøet. Samlet set vurderes det, at de negative konsekvenser for områdets kulturarv er mindre væsentlige og at de opvejes af de nye bymæssige og arkitektoniske kvaliteter som realiseres med planen.

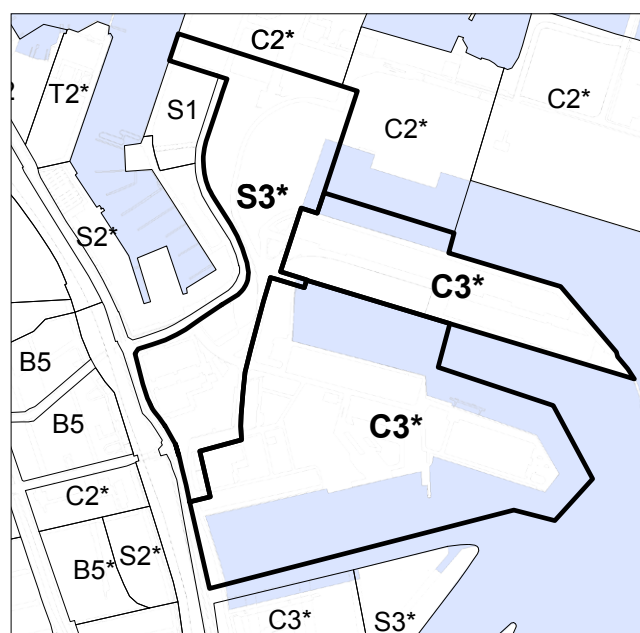
Lokalplanområdet ligger i en del af København, hvor de arkæologiske vidnesbyrd er særdeles sparsomme. De mest sandsynlige arkæologiske levn i området er sænkede skibe og levn fra områdets stenalderbopladser.

Beplantning

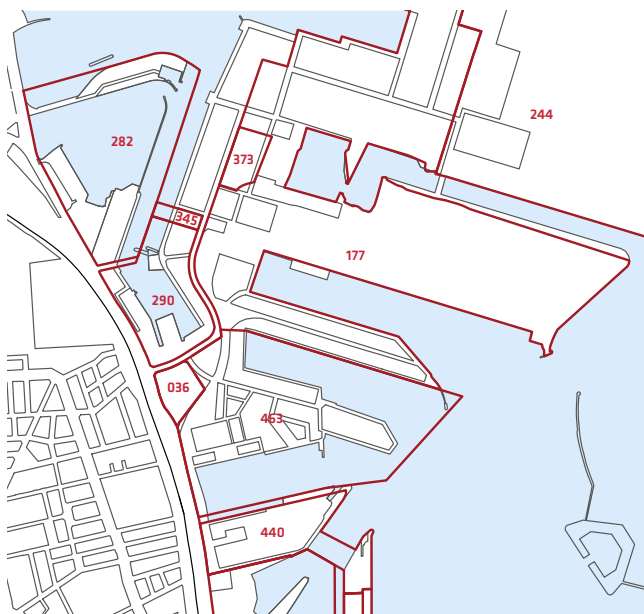
Kvarteret fremtræder i dag som et industriområde uden natur eller beplantning.

Lokalplaner i kvarteret

Søndre Frihavn er siden slutningen af 1980'erne omdannet fra havneformål til bymæssige formål med boliger og erhverv. Omdannelsen er sket på baggrund af lokalplan 197 'Søndre Frihavn med tillæg 1', der udlægger området mod Pakhuskaj til serviceerhverv og boliger og området ved Langelinie kaj til rekreative formål samt lokalplan



Fremtidige kommuneplan rammer



Lokalplaner i området

265 'Dampfærgevej' og 347 'Pakhusvej', der muliggør en udvikling af områderne til serviceerhverv og boliger.

Lokalplan 290 'Kalkbrænderihavnen' fastlægger den inderste del af Kalkbrænderihavnen til serviceerhverv samt publikumsorienterede, kulturelle og fritidsprægede funktioner. Lokalplan 36 'Sundkrogsgade' fastlægger arealet på hjørnet af Kalkbrænderihavnsgade og Sundkrogsgade til serviceerhverv.

Lokalplan nr. 440 'Marmormolen II' er grundlag for udbygning af Marmormolen og et mindre areal på spidsen af Langelinie til helårsboliger og serviceerhverv.

Lokalplan nr. 463 for Århusgadekvarteret er grundlag for udviklingen af et tæt, funktionsblandet og bæredygtigt kvarter integreret i det eksisterende havnemiljø.

Lokalplan 177 'Københavns Havn', der fastlægger områderne til havneformål, ophæves for så vidt angår det aktuelle lokalplanområde.

Lokalplanerne kan ses på www.kk.dk/lokalplaner.

Metro

Servitutpålæg

På ejendommene over Nordhavn station, tunnelrørene, Cut & Cover tunnelen, højbanen, samt på ejendomme grænsende til rampen og højbanen, metrostationerne og nødsakten tinglyses en servitut til sikring af metroanlægget (servitut om metro). Servitutens formål er at forhindre, at der for eftertiden foretages noget på ejendommene, der kan skade metroanlægget og dermed forringe anlæggets og passagerernes sikkerhed. For så vidt angår de underjordiske anlæg, tinglyses servitutten på alle ejendomme beliggende indenfor 17 m målt fra

centerlinjen af de to tunnelrør og 30 m målt fra yderkant af stations-, skakt-, Cut & Cover tunnel og rampekonstruktionerne. Ved området mellem Østbanegade og Kalkbrænderihavnsgade tinglyses servitutten på alle ejendomme beliggende indenfor 25 m målt fra centerlinjen af de to tunnelrør.

Ved de overjordiske anlæg ved metrostation v/Orientkaj tinglyses servitut om metro på alle ejendomme beliggende indenfor 30 m målt fra nærmeste spormidte.

For de underjordiske anlæg vil servitutten bl.a. indeholde bestemmelser om:

- Maksimal belastning
- Maksimal udgravningsdybde
- Oplag af brandfarlige væsker
- Placering af ledninger med brandfarligt indhold
- Elektriske forhold
- Placering af bygninger
- Placering af jordankre
- m.m.

For de overjordiske anlæg vil servitutten desuden indeholde bestemmelser om:

- Maksimal byggehøjde
- Udformning af tagflader
- Specielle forhold vedr. bygninger placeret over højbanen
- Jordankre
- Beplantning
- m.m.

Beskyttelse af metro i offentlige vejarealer og umatrikulerede arealer

På offentlige vejarealer og umatrikulerede arealer kan der ikke tinglyses servitut. Der vil i stedet i de tekniske aftaler med Københavns Kommune og By & Havn blive fastsat bestemmelser om, at Københavns Kommune og By & Havn i deres administration af arealerne skal handle i overensstemmelse med servitutens bestemmelser.

Hvis et offentligt vejareal nedlægges, vil kommunen være forpligtet til at tinglyse servitutten på det pågældende areal. Det samme gælder for By & Havn, hvis de umatrikulerede havnearealer matrikuleres.

Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes 'miljørigtig' i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne 'Miljø i byggeri og anlæg, 2010'. Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energi og CO₂, materialer og kemikalier, vand og afløb, byens rum, liv og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen.

Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne. 'Miljø i byggeri og anlæg 2010' oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet, samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger om miljøorienteret byggeri. 'Miljø i byggeri og anlæg 2010' kan hentes på www.kk.dk/mba2010.

Regnvand

Lokal håndtering af regnvand

Ifølge Københavns Kommunes Spildevandsplan skal regnvand håndteres lokalt (Lokal Afledning af Regnvand, LAR) for at imødegå klimaændringer og det øgede pres på kloakkerne. Lokal håndtering vil sige indenfor nærområdet som modsætning til transport ud af området. Der kan være tale om håndtering indenfor enkeltmatrikler, eller om at flere matrikler går sammen om lokale løsninger, herunder udledning til havnen. Ved genanvendelse kan regnvand eksempelvis bruges til vanding, springvand, vaskeri, bilvask eller toiletskyl. Regnvand til toiletskyl kan dog ikke tillades i daginstitutioner, skoler, plejehjem, sportshaller, cafeteriaer og andre bygninger, hvor der er offentlig adgang. Er det ikke muligt at håndtere regnvandet lokalt, skal bygherre dokumentere dette, hvilket skal vurderes og godkendes af Københavns Kommune. For udledning af overfladevand til havnen gælder det, at der skal være mindst 50 m fra udledningspunktet til nærmeste planlagte havnebad.

Københavns Kommune har udgivet en håndbog, der beskriver en række metoder og løsninger. Denne kan hentes på www.kk.dk/lar.

Skybrudssikring

Københavns Kommune har vedtaget en Klimatilpasningsplan i 2011 og som udløber af den, en Skybrudsplan i 2013. Skybrudsplanen beskriver metoder, prioriteringer og tiltag, der skal sikre, at København højst oplever skadesvoldende oversvømmelser ved skybrud én gang hvert 100 år. Planen foreslår at lede regnvand i forbindelse med skybrud direkte til havet. Ledningsvejene kan f. eks. være veje, åer, kanaler og byvandløb. Herudover kan det være nødvendigt at opmagasinere regnvandet midlertidigt i f. eks. parker, byrum og søer. På den måde kan hensynet til skybrudssikring være med til at fremme sammenhængen mellem byens blå og grønne elementer. I den tætte del af Indre by vil løsningen dog være at lede vandet direkte til havnen via nedgravede rør.

Klimatilpasning

Planlægningen baserer sig på en forudsætning om, at der kan arbejdes med uændrede terrænkoter, med mindre arbejdet med klimatilpasningsstrategien resulterer i andet.

Tilladelser efter anden lovgivning

Affald

Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald. Til kildesortering af husholdningers affald skal der afsættes plads til papir, pap, plast, metal, elektronik, batterier og storskrald foruden dagrenovation, samt evt. glas. Til kildesortering af erhvervsaffald er der typisk behov for plads til papir, pap, glas, plast, elektronik foruden restaffald. Erhverv skal som hovedregel indgå aftale med private affaldsindsamlere. Affaldet kan placeres på ejendommen, enten i affaldsrum eller i gården. I ejendomme, hvor erhverv og boliger bor sammen, skal det tydeligt fremgå, hvilke beholdere, der er erhvervets og hvilke, der er beboernes, hvis der er forskellige affaldsindsamlere. Større mængder madaffald fra for eksempel restauranter, supermarkeder, caféer og kantiner skal frasorteres til bioforgasning. Beholderantal og placering for boligerne skal aftales med Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Affald og Genbrug, der desuden kan give rådgivning om indretning af gårdmiljøstationer, nærgenbrugsstationer mm.

Jord- og grundvandsforurening

Bortskaffelse af og håndtering af forurenede jord skal ske i henhold til Jordregulativ for Københavns Kommune 1. januar 2012. Dette kan hentes på Center for Miljøets hjemmeside www.miljoe.kk.dk eller rekvireres på tlf. 33 66 33 66. Jorden kan også anmeldes via www.jordweb.dk.

Ved ændring af areal til følsom arealanvendelse såsom boliger, børneinstitutioner, skoler, offentlige legepladser, kolonihaver og lignende skal ejer/bruger sikre, at den øverste ½ meter på ubefæstede arealer består af rene materialer (jord, sand, grus el. lign.) eller varig fast belægning, (jf. Jordforureningsloven § 72 b). Hvis det rene jordlag eller den faste belægning senere skal fjernes, skal ejer/bruger på ny sikre, at den øverste ½ meter består af rene materialer eller der udlægges varig fast belægning. Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m³/år grundvand, eller hvis en grundvands-sænkning står på i mere end 2 år, skal Center for Miljø, Jord- og vandområdet, ansøges om bortledningstilladelse. Her skal der endvidere indhentes tilladelse til udførelse af borer og udledning af forurenede vand fra byggegruben.

Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal Center for Miljø, Virksomheder, tillige søges om udledningstilladelse.

Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer, havnen mm) skal Center for Park og Natur, Vandteamet, søges om tilladelse. Permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune tillades som udgangspunkt ikke. Regler, retningslinjer og anmeldelseskema kan hentes på Center for Miljøets hjemmeside www.miljoe.kk.dk eller rekvireres på tlf. 33 66 33 66. Jorden kan også anmeldes via www.jordweb.dk.

Ifølge Jordforureningslovens § 50 a er alle byzonearealer som udgangspunkt områdeklassificerede, det vil sige, at overfladejorden formodes at være lettere forurenede. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til at anmelde bortskaffelse af jord til Center for Miljø.

Museumsloven

Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumsloven § 26 og 27 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Københavns Museum skal kontaktes i god tid, så en forundersøgelse kan sættes i gang, inden et jordarbejde påbegyndes.

Anlæg på søterritoriet

Ifølge lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (By og Havn) kræver faste anlæg inden for havnens søområde tilladelse af transport- og energiministeriet. Særlig tilladelse kan også være påkrævet i medfør af statens højhedsret over søterritoriet.

Ledningsforhold

Der er i området kloak- og andre forsyningsledninger, som kræver omlægninger eller hensyntagen under anlægsarbejderne.

Rotteforebyggelse

Grundejere skal rottesikre og renholde deres ejendomme, herunder brønde og stikledninger, således, at rotters leveduligheder på ejendommene begrænses mest muligt. Dette fremgår af Miljøbeskyttelsesloven og bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse af rotter, kap. 1, § 3. Især ved etablering af grønne facader og lignende vil det være nødvendigt at sørge for at forhindre rotteangreb på bygninger.

Tagfladeafvanding som udledes til recipient, f.eks. havnen, skal etableres, så rotter ikke kan trænge ind i afløbssystemet.

Lokalplan nr. 499 Trælastholmen i Nordhavn

I henhold til lov om planlægning fastsættes følgende bestemmelser for området afgrænset af Sundkrogsgade mod vest, en linje syd for Containervej i nord, en linje i Orientbassinets og på Levantkaj i øst og en linje syd for Sundkaj i syd.

§ 1. Formål

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for udviklingen af det eksisterende industri- og havneområde mellem Sundkrogsgade og Orientbassinets til et kompakt kvarter i overensstemmelse med den overordnede vision om Nordhavn som fremtidens bæredygtige by. Som led heri skal følgende overordnede hensyn tilgodeses:

- Et bæredygtigt transportsystem med sammenhæng til de omgivende byområder og nær adgang til det overordnede trafiksystem.
- Mulighed for bebyggelse tæt på metrohøjbanen sikrer at banen integreres i kvarteret.
- Adgang til parkeringsanlæg og begrænsning af terrænparkering medvirker til, at byrum prioriteres for bløde trafikanter.
- Indretning af 'det grønne loop' med cykelsti, gangarealer og beplantning sikrer en høj prioritering af cykeltrafikken.
- Offentlige promenader langs eksisterende kajarealer med let adgang til vandet skaber grundlag for et aktivt og levende byliv ved vandet.
- En kompakt bebyggelse sammensat af enkle bygningsvolumener danner velafgrænsede byrum i samspil med kaj- og vandarealer.
- Variation i stueetager og kantzoner styrker oplevelsen af byen i øjenhøjde.
- Byrum indrettes til færdsel, ophold og rekreation.
- Oplevelsen af en grøn by understøttes med beplantning i byrum og gader samt med grønne vægge og tage.
- Nybyggeri opføres som lavenergibygninger og miljørigtige og bæredygtige principper integreres i arkitekturen.
- Del af lokalplan nr. 177 og 345 ophæves.

§ 2. Område

Stk. 1. Områdeafgrænsning

Lokalplanområdet afgrænses som vist på tegning nr. 1 og omfatter del af ejendommen matr. nr. 2, Frihavnskvarteret; del af matr. nr. 5034, 5772 og 5939, Udenbys Klædebo Kvarter; dele af umatrikulerede arealer beliggende i Udenbys Klædebo Kvarter og Frihavnskvarteret samt alle parceller, der efter 01.04.2013 udstykkes i området.

Stk. 2. Underområder

Lokalplanområdet opdeles i underområderne I 'Trælastholmen' og II 'Sundmolens forlængelse' som vist på tegning nr. 1.

§ 3. Anvendelse

Stk. 1. Anvendelse af området

Området fastlægges til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Indtil 25 procent af etagearealet i lokalplanområdet som helhed kan anvendes til helårsboliger. Endvidere kan der indrettes kollektive anlæg, og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til serviceerhverv. Pavillonbygninger jf. § 6, stk. 2. skal anvendes til teknik til Metroen, til publikumsorienterede servicefunktioner med tilknytning til stationen samt til andre funktioner, der understøtter den rekreative brug af byrummet.

Funktionerne skal placeres således, at de understøtter brugen af de forskellige byrum. Ved placering af daginstitutioner skal der tages særligt hensyn til orientering i forhold til såvel sollys som opholdsarealer.

Parkeringsanlæg må kun placeres i byggefeltet markeret med rød skravering på tegning nr. 2 samt som underjordisk parkering under de angivne byggefeltet. Adgang til parkeringen skal ske fra de tilstødende lokalveje.

Vandarealerne må anvendes til kultur- og fritidsformål, herunder maritime og vandsportsrelaterede formål samt til anløb af mindre både, havnebus og havnerundfartsbåde.

Stk. 2. Fordeling mellem erhverv og bolig

Boliger skal fortrinsvis placeres i bebyggelsens øverste etager og placering af erhverv, institutioner og lignende må ikke ske over etager med beboelse.

Kommentar

Ved helårsboliger forstås, at det er i strid med lokalplanen at anvende boliger til ferieboliger og lignende. Der kan ikke i en lokalplan stilles krav om folkeregistertilmelding, men en folkeregistertilmelding vil normalt opfylde kravet om helårsbeboelse. Bestemmelsen om placering af erhverv over beboelse skal sikre, at beboerne i etageejendommen ikke belastes med færdsel af ansatte og kunder forbi lejlighederne. Endvidere, at boliger placeres i den øverste del af bebyggelsen, hvor dagslysforholdene er bedst. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at der i overliggende boliger kan udøves de former for liberale erhverv, der umiddelbart er tilladt i boliger, f.eks. læge-

praksis eller dagpleje, når der ikke beskæftiges andre end boligens beboere, og når ejendommen ikke ændrer karakter af bolig.

Stk. 3. Stueetagerens anvendelse

Der fastlægges følgende særlige bestemmelser for anvendelsen af den del af bebyggelsens stueetage, der ligger indenfor de første 6 m fra facadelinjen:

Mindst 75 % af de på tegning nr. 3 markerede aktive stueetager skal indeholde publikumsorienterede serviceerhverv som butikker, restauranter/cafeer, gallerier, frisører, ejendomsmæglere, banker og lignende samt publikumsorienterede kulturelle og fritidsprægede funktioner. Bestemmelsen gælder for hvert enkelt af de markerede facadestæk.

De på tegning nr. 3 markerede udadvendte stueetager må foruden de ovenfor nævnte funktioner kun indeholde publikumsorienterede institutions- og virksomhedsfunktioner som foyer, reception, kantine og mødelokaler samt udadvendte fællesanlæg og beboerfaciliteter, som klubber, værksteder, beboerlokaler og faciliteter til opbevaring af både, kajaker, cykler mv.

Kommentar

Aktive og udadvendte stueetager er stueetager med krav om særligt udadvendte og publikumsorienterede funktioner.

Aktive stueetager henvender sig i særlig grad til den brede offentlighed og medvirker til et levende og varieret bymiljø med oplevelsesrige facader og direkte publikumsadgang. Stueetagerne indeholder publikumsorienterede serviceerhverv samt kulturelle og fritidsprægede funktioner. For at understøtte det ønskede byliv, stilles der i § 7, stk. 5 særlige krav til udformningen og detaljeringen af aktive stueetager.

Udadvendte stueetager henvender sig både til offentligheden og de lokale og har kvaliteter som transparente facadepartier, udstillingsvinduer og direkte publikumsadgang. De udadvendte stueetager må indeholde det samme som de aktive stueetager, men kan herudover også rumme institutions- og virksomhedsfunktioner som foyer, reception, kantine og mødelokaler samt beboerfaciliteter. Bestemmelsen følges op med krav til andelen af åbne og gennemsigtige facadepartier i § 7, stk. 5.

Stk. 4. Boligstørrelser

Boliger skal være mindst være 95 m² bruttoetageareal i gennemsnit, og ingen boliger må være mindre end 65 m² bruttoetageareal. Bestemmelserne om boligers gennemsnitlige etageareal og mindstestørrelser gælder ikke for kollegie/ungdomsboliger samt boliger og botilbud opført efter lovgivningen om social service.

Stk. 5. Fællesanlæg

I forbindelse med nyt boligbyggeri skal der opføres eller indrettes fællesanlæg for bebyggelsens beboere af størrelsesordenen 1 procent af bruttoetagearealet til boliger samt anlæg for affaldssortering, herunder storskrald. Disse anlæg kan være fælles for flere bebyggelser.

Kommentar

Fællesanlæg for bebyggelsens beboere kan være fælles vaskeri, beboerlokaler, beboerværksteder, beboerhotel og lignende. Storskraldsrum er typisk i størrelsesorden 0,5 m² pr. bolig.

Stk. 8. Virksomheder

Der må etableres virksomheder i forureningsklasse 1. Derudover kan der etableres virksomheder i forureningsklasse 2, når dette ikke er til gene for følsom arealanvendelse så som boliger, institutioner, skoler og udendørs opholdsarealer.

Stk. 9. Fordelingen af butiksareal

Det samlede bruttoetageareal til butiksformål skal etableres inden for den på tegning nr. 3 viste zone til detailhandel og må ikke overstige 1.000 m².

Butiksstørrelsen må ikke overstige 1000 m² for butikker til dagligvarer og 500 m² for butikker til udvalgsvarer.

Kommentar

Opmærksomheden henledes på, at planlovens § 5 t indeholder særlige regler om beregning af bruttoetageareal til butiksformål.

§ 4. Vej-, sti- og pladsforhold

Stk. 1. Trafikbetjening af området

Den interne trafikbetjening fastlægges i princippet som vist på tegning nr. 5 med veje og vendepladser samt øvrige arealer med status af pladser, broer, promenader og cykelstier. Lokalgader udlægges og anlægges som private fællesveje og i overensstemmelse med snittene angivet på tegning nr. 6.

Stk. 2. Ændringer af eksisterende vejanlæg

Mod vest opretholdes Sundkrogsgades vejlinje, mod øst udvides Sundkrogsgade ind i lokalplansområdet som vist på tegning 5 med et samlet vejprofil på op til 35 m. Gaden indrettes med fortov, cykelstier, allébeplantning, begrønnet midterhelle med træer hvor muligt, samt de fornødne kørespor og svingbaner.

Stk. 3 Nedlæggelse af vejanlæg

Eksisterende vejareal markeret på tegning nr. 5 nedlægges.

Kommentar

I forbindelse med udformning af vejarealer, henvises der til bestemmelser i § 8 og 9, herunder bestemmelser for kantzoner samt for beplantning. Såfremt omlægningen

af Sundkrogsgade medfører ændrede adgangsforhold for matrikel nr. 6191, nr. 5466, nr. 5467, nr. 5937, nr. 6293 og nr. 5872. skal dette ske efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse og i henhold til vejlovgivningen.

Stk. 3. Metro

Der fastlægges et banetracé for Metro som vist på tegning nr. 5. Væggene mod metrograv/tracé skal være lodrette. Der fastsættes en frihøjde på 4,3 m under metroen ved vejen til Sundmolen. Arealerne under banen anlægges som byrum, jf. § 8, stk. 4 og 6.

Stk. 4. Cykelsti i 'det grønne loop'.

Der udlægges en min. 6 m bred dobbeltrettet cykelsti og langs den et gangareal på minimum 2,5 meter på mindst den ene side, principielt placeret som vist på tegning nr. 5. Cykelstien skal udføres med en jævn og cykelvenlig belægning, der tilgodeser tryk færdsel. Cykelstien skal integreres i de forskellige byrum jf. § 8 og krydsningspunkter med bevægelseslinjer for fodgængere skal markeres, så der ikke opstår konflikter mellem fodgængere og cyklister. Et principsnit af cykelstien i 'det grønne loop' er vist på tegning nr. 6.

Stk. 5. Broer

Broer etableres principielt placeret som vist på tegning nr. 5. Broer anlægges som henholdsvis vej- og stibroer som markeret på tegningen. Den maksimale hældning må ikke overstige 1:20. Broer i Det grønne Loop anlægges med en minimum bredde på 11 m, øvrige stibroer anlægges med en minimumsbredde på 6 m, dog skal broen over kanal a mellem Trælastholmen og Levantkaj være 9 m. Vejbroer anlægges med en bredde der afspejler vejens brug. Gennemsejlingshøjden under broer skal minimum være 2,24 m.

Stk. 6. Yderligere vej- og stiudlæg

Ud over de markerede veje og stier kan der efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse, jf. stk. 7, ske yderligere vej- og stiudlæg, der er nødvendige/hensigtsmæssige for at betjene den enkelte ejendom.

Stk. 7. Godkendelse

Den nærmere udformning af vej-, plads- og stiarealer, herunder af vej kryds, vejtilslutninger, afslutning af blinde veje med vendepladser, hjørneafskæringer og broer hvortil der kan medgå yderligere areal, sker efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse i henhold til vejlovgivningens regler.

§ 5. Vandarealer og zonestatus

Stk. 1. Kanaler

Der skal udgraves nye kanaler som markeret på tegning nr. 1.

- Kanal a 'Roerkanalen' skal have en bredde på mindst 30 m og en vanddybde på mindst 2,8 m. Kanalen skal udformes med en fri gennemsejlingsbredde på mindst

13 m, så den muliggør gennemsejling for robåde og havnerundfartsbåde.

- Kanal b 'Frokostkanalen' skal have en bredde på mindst 20 m og en vanddybde på mindst 2,5 m.
- Kanal c 'Sundkrogskanalen' skal have en bredde på henholdsvis mindst 13 og 15 m som markeret på tegning nr. 1 og en vanddybde på mindst 2,5 m.

Kommentar

Vand- og kajarealerne skal være lokale blå og grønne åndehuller med plads til både aktiviteter og ophold. Arealerne er en vigtig del af hele Indre Nordhavns karakter og skal være offentligt tilgængelige. Der skal være adgang til vandet i form af trapper, siddetrapper, flydebroer og lignende. Bryggerne er først og fremmest beregnet til at småbåde kan lægge til, men vil også kunne bruges af fodgængere til at komme tæt på vandet og dermed aktivere brug af kajkanterne.

Stk. 2. Elementer på vandarealer

Der kan placeres nødvendige tekniske anlæg i kanalerne, som for eksempel søjler og anlæg til metrohøjbane og broer. Der skal sikres en fri gennemsejlingsbredde/sejlbredde på mindst 13 m. Der må etableres bådebrygger samt anløbspladser til havnebus og turbåde. Der skal være offentlig adgang til elementer på vandarealerne undtagen til de nødvendige tekniske anlæg.

Stk. 3. Kajkanter, kajsider, bolværker, bevaring

Eksisterende bolværk og kajsider i granit skal bevares eller genanvendes i området. Den synlige del af kajsider og bolværk skal beklædes med granit, anden form for sten, bearbejdet beton eller hårdt træ.

Nye kanaler skal udføres med lodrette kajsider afsluttet med bolværkshammer i granit, anden sten, bearbejdet beton eller hårdt træ.

Stk. 4. Adgang til vandfladen

Der skal etableres siddetrapper, brygger og opholdsarealer ved vandet principielt som angivet på tegning nr. 4. Herudover skal etableres bådebrygge med rampe til isætning af mindre både, som markeret. Der er yderligere bestemmelser om adgang til vandet i § 8, stk. 4-5.

Stk. 5. Terrænkote

Den generelle terrænkote er minimum 2,5 m. Langs kanaler generelt er terrænkoten 2,4-2,5 m.

Kommentar

Koterne er angivet i kotesystem DVR90.

§ 6. Bebyggelsens omfang og placering

Stk. 1. Rummelighed

Der må maksimalt etableres 105.000 etagemeter byggeri i lokalplanområdet som helhed.

Indenfor underområde I må der maksimalt etableres 95.000 m² byggeri. Indenfor underområde II må der maksimalt etableres 15.000 m² byggeri.

Stk. 2. Bebyggelsesplanen

Ny bebyggelse skal placeres indenfor de på tegning nr. 2 angivne byggefelt, hvor bebyggelsens facader placeres i byggefelternes ydre afgrænsning (facadelinjen). Planen indeholder en kompakt bebyggelse i overvejende 20 til 24 m, en høj bygning samt byggefeltet til placering af fritliggende pavilloner på metrostationspladsen. Endvidere angiver bebyggelsesplanen muligheder for forbindelser mellem byggefeltet samt mulighed for placering af parkeringsanlæg.

Uden for byggefeltene må der placeres mindre bygninger på indtil 20 m², som understøtter den rekreative brug af arealet, jf. dog begrænsningerne for byrum i § 8, stk. 4.-7. og for gårdrum i § 9, stk. 3.

Kommentar

Bebyggelsesplanen muliggør, at der kan placeres bebyggelse langs og under henholdsvis metrotraceet og metrohøjbanen.

Stk. 3. Bebyggelsens højde og dybde

Bebyggelsen opføres med bygningshøjder som markeret på tegning nr. 2. Bygningshøjderne kan afvige herfra med op til 1 meter. I bygningshøjden medregnes ikke eventuel tagopbygning til brug for grønne tage eller tagterrasser og trappe- og elevatortårn i forbindelse hermed.

Bebyggelsen i underområde II skal udføres med en 'base' i 12 m højde med en eller flere lette påbygninger/overbygninger i 8 m højde, jf. fig. 6.1.

Kommentar

Hensigten med at tillade en tagopbygning, der går op over de angivne bygningshøjde er, at grønne tage typisk vil kræve en større konstruktion for at kunne rumme jordfyld og beplantning. Ved at tillade en ekstra tagopbygning til brug for de grønne tage muliggøres en stor

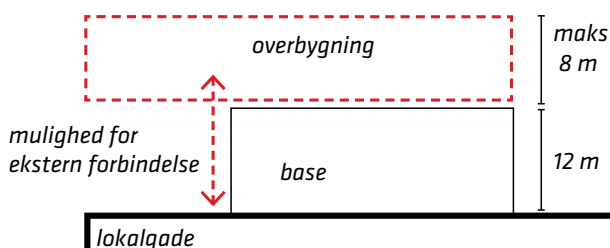


Fig. 6.1. jf. stk. 3. Principsnit for base + påbygning/overbygning i underområde II



Fig. 6.2. jf. stk. 3. Illustrationen viser at højdegrænseplanen på 1:1 overholdes mod en side i forhold til bygningen i midten

variation af grønne tage med forskellige kvaliteter. I tilfælde hvor værn om tagterrasser består af en reel forlængelse af bygningsfacaden, vil det være værnets øvre kant der afgrænser bygningens højde.

Der fastlægges et højdegrænseplan på 1,0 x afstanden til anden bebyggelse. Højdegrænsen skal overholdes mod mindst én bygningsside og fortrinsvis der, hvor der er opholds- og arbejdsrum jf. figur 6.2. For den høje bygning gælder ingen højdegrænse.

Husdybden må for boliger ikke overstige 12 m eksklusive udeliggende altaner. Altaner må ikke have et større fremspring end 1,5 m. Husdybden må for erhverv ikke overstige 16 m inklusive altaner. Ved byggefeltet, hvor der udelukkende etableres erhvervsbyggeri, kan husdybden øges, såfremt der kan opnås tilfredsstillende lysforhold. For parkeringsanlæg stilles der ingen krav til husdybder.

Kommentar

Der vil kunne dispenseres til en større husdybde i forbindelse med erhverv i stueplan, når der etableres grønne opholdsarealer på etagedækket jf. § 9, stk. 1. I tilfælde, hvor brandredning fra gårdsiden er nødvendig, skal gården og adgangen hertil indrettes i overensstemmelse med brandvæsenets krav.

Stk. 4. Faste bygningshøjder

Inden for hvert byggefelt i underområde I, undtagen byggefeltet med den høje bygning, skal bebyggelsen opføres med én gennemgående bygningshøjde, som illustreret på fig. 6.3.

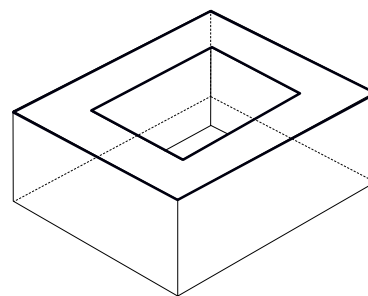


Fig. 6.3. jf. stk. 4. Højder - Hvert byggefelt har én gennemgående taghøjde, så byggeriet fremstår som enkle, afsluttede volumener

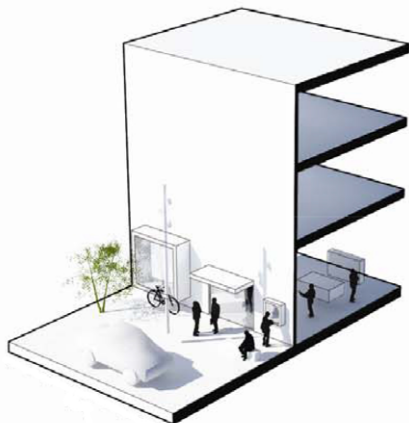


Fig. 6.4. jf. stk. 6. Punktvisse frem- og tilbagetrækninger af stueetagen er et af virkemidlerne til at skabe mange oplevelser i øjenhøjde. Den illustrerede karnap ligger ikke i vejarealet. Skitse: COBE, CCO, NORD, VLA og EFFEKT.

Stk. 5. Stueetagerens placering i forhold til terræn

Ny bebyggelse skal tilpasses terrænet og stueetagens gulv må ikke ligge højere end 0,5 m over eller under det omgivende terræn, undtagen ved brofæster, hvor der kan tillades en større højdeforskel. Alle indgange skal dog placeres i samme kote som det omgivende terræn.

Stk. 6. Facade- og byggelinjer

Ny bebyggelse skal opføres som en sluttet bebyggelse, idet der dog kan tillades enkelte mindre åbninger og tilbagetrækninger, der ikke ændrer ved karakteren af en sluttet bebyggelse langs gade- eller kanalforløbet. Stueetagens facader skal udformes med punktvisse tilbagetrækninger i op til 3 meters dybde. Tilbagetrækninger, undtagen i forbindelse med altaner og indeliggende terrasser, må kun ske i de to nederste etager.

Kommentar

Ved punktvisse tilbagetrækninger af bebyggelsens stueetage kan der etableres nicher og hjørneafskæringer til ophold, cykelparkering, beplantning mm. Bestemmelser om indretningen af kantzonerne er fastlagt i § 8, stk. 8. og bestemmelser om stueetagens facade i § 7, stk. 5.

Stk. 7. Åbninger og porte

Der må etableres mindre porte til gang- og cykelpassager. Åbningerne må kun etableres i de to nederste etager.

Stk. 8. Forbindelser mellem byggefelter

Der må etableres forbindelser mellem to byggefelter, dog ikke fra de på tegning nr. 2 med orange streg markerede facader. Forbindelserne må kun etableres fra og med 2. sals højde og ikke nærmere byggefelternes hjørner end 3 m. Fra facadestrækninger langs kanaler må der etableres op til 2 forbindelser. Hver forbindelse må maksimalt have en dybde på 12 m og en højde på 8 m. Fra facadestrækninger mod veje må der etableres op til 2 forbindelser, således at den samlede højde på forbindelserne ikke



Referencefoto jf. stk. 8. Eksempel på en forbindelse mellem to bygninger, Sluseholmen, København, ark. Grøning Arkitekter

overstiger 8 m. Forbindelserne må ikke være dybere end 6 m. Bygninger, der forbindes, skal fremstå med forskellig facadekarakter jf. § 7, stk. 2.

Kommentar

Bestemmelserne skal sikre, at fysiske forbindelser mellem to bygninger adskiller sig fra de tilstødende bygninger. Samtidig skal det sikres, at gadernes rumlige kvaliteter samt lys og skyggeforhold bliver acceptable.

Stk. 9. Den høje bygning

Den maksimale bygningshøjde på den på tegning nr. 2 markerede høje bygning er 62 m. Ind til 12 m over terræn skal bygningen udformes, så der muliggøres en fremtidig metrohøjbane gennem byggefeltet som illustreret på tegning nr. 5. Herudover skal der på terræn under og omkring byggefeltet friholdes areal til en promenade jf. § 8 stk. 1 samt en cykelsti i 6 meters bredde, jf. § 4, stk. 4.

Kommentar

Anden etape af metro i Nordhavn fra Trælaskaj og videre nordpå forudsætter vedtagelse af nyt lovgrundlag. Aftapninger og fremspring på høje bygning skal medvirke til at mindske negative skyggeeffekter i byrum og afhjælpe vindturbulens. Ved den endelige udformning af den høje bygning bør studier af vind og lys påvise, at der ikke skabes uacceptabelt mikroklima på terræn. Der vil blive stillet krav om dokumentation for undersøgelse af vindhastigheder i gadeplan kombineret med vindhyppigheder. Samtidig skal der redegøres for, hvordan der sikres et godt mikroklima i byrummene og hindrer uacceptable forhold i opholdszoner, omkring indgangspartier, ved hjørner eller på cykelsti og promenade.

Stk. 10. Pavillonbygninger

Inden for det på tegning nr. 2 markerede byggefelt til teknik-pavillon må etableres en pavillon med et grundplan på op til 250 m². Indenfor det på tegning nr. 2

markerede byggefelt til mindre pavilloner må indpasses mindre pavilloner under hensyn til metro, cykelsti, beplantning og andre elementer i byrummet. Pavillonerne må have et grundplan på maksimalt 50 m² og en højde på op til 5 m.

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden

Stk. 1. Egenart og arkitektoniske principper

Bebyggelsens udformning skal tage udgangspunkt i byrummenes identitet, nærheden til vandet samt den bebyggelsestæthed og skala, som præger området.

I underområde I skal bebyggelsen tage udgangspunkt i den eksisterende hvide bebyggelse i den nærliggende Kalkbrænderihavn.

I underområde II skal bebyggelsen tage udgangspunkt i Sundmolens horisontale pakhuse og de planlagte lette påbygninger/overbygninger her.

Stk. 2. Facadeudtryk, materialer og farver

Udformningen af facaderne skal ske i samspil med de tilstødende byrum, gader og kanaler. Facaderne skal behandles, så bygningerne fremstår med en tydelig 'tyngde'. Tilbagetrækninger og moduleringer af bygningskroppen i form af arkader, nicher, karnapper og altaner skal følge facadens arkitektoniske principper. Vindueshuller over stueetagen må ikke bindes sammen til facademotiver med blændpartier. Det primære facademateriale må ikke være glas, undtagen ved over- og påbygninger i underområde II. Glaspartier må ikke afblændes.

I underområde I skal bebyggelsen indenfor hvert byggefelt samt pavillonbygninger fremtræde med ét individuelt arkitektonisk udtryk og ét primært facademateriale, som adskiller sig fra nabobyggefelterne. Facadens farver skal holdes indenfor et spekter af hvide/lyse nuancer indenfor gråtoneskalaen. Dette gælder også for altaner, karnapper og flader i tilbagetrukne partier, mens tage, vinduer og døre må være i andre farver. Ved tilbagetrækninger må der anvendes ét andet facademateriale. Bestemmelsen gælder ikke for parkeringsanlæg eller for den høje bygning, idet der er særskilte bestemmelser for disse i stk. 9. og 10.

I underområde II skal 'basens' farver holdes indenfor et farvespekter af rødlige nuancer eller mørke nuancer inden for jordfarveskalaen. Overbygninger/påbygninger skal adskille sig fra basen ved kontrasterende materialer, farver, stoflighed eller formsprog.

Kommentar

Hensigten med bestemmelserne er at skabe en særlig arkitektonisk egenart for Trælastholmen, der lægges sig op af den hvide bebyggelse i Kalkbrænderihavnen. For underområde II er ønsket at skabe et samspil med Sund-



Referencefoto jf. stk. 3. Grøn facade med frodig og varieret beplantning, arkitekt Herzog-de-Meuron

molens karakteristiske tunge pakhuse med de planlagte lette til- og påbygninger.

Stk. 3. Grønne facader og vægge

Facader og vægge markeret med grøn streg på tegning nr. 2 skal udformes med grøn beplantning.

Kommentar

Grønne facader kan være vertikale haver, grønne altaner eller beplantning, som vokser op af facaden. Den lange metrovæg begrønnes med forskellige arter, så der opleves variation i farve og struktur, når man færdes langs væggen i 'det grønne loop' og Sundkrogsgade.

Stk. 4. Modulering af facaden

Tilbagetrækninger og moduleringer af facaden skal følge facadens arkitektoniske principper og understøtte det tunge udtryk, jf. stk. 2. Fremskudte partier som f.eks. karnapper og altaner må ikke have et større fremspring end 1,5 m og placering skal ske under hensyn til lysforhold i nabobebyggelse og byrum.

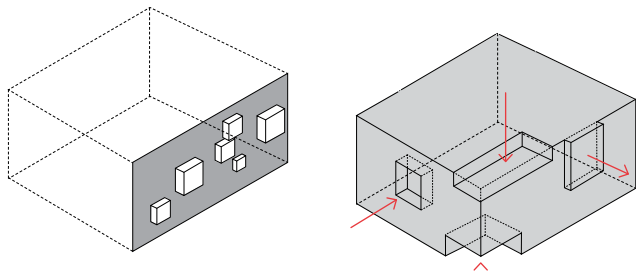
Kommentar

Hensigten med moduleringer af facaden er at understrege bygningen som et tungt volumen, og samtidigt give mulighed for at bygningen tilpasses særlige funktioner eller særlige forhold på stedet. Tilbagetrækninger kan være indeliggende altaner, tagterrasser, markante vinduesåbninger, grønne rum og terrasser. Fremskudte partier kan være karnapper og lignende.

Stk. 5. Stueetagens facade

Bestemmelsen gælder for stueetagen inklusiv eventuel høj sokkel, når stueetagens gulv ikke følger det omgivende terræn, jf. stk. § 6, stk. 5.

Stueetagerne facader skal fremtræde i mindst 4 m højde. Tilbagetrækninger og moduleringer af stueetagen skal følge facadens arkitektoniske principper og ske i samspil med kantzonen jf. § 8, stk. 8.



Skitse jf. stk. 4. Moduleringer af facaden med frem-, og tilbagetrækninger.

Alle stueetager skal overvejende fremstå med en vertikal orientering og opdeling af facaden og med stor variation i detaljeringen. Tilbagetrækninger og moduleringer af stueetagen skal følge facadens arkitektoniske principper og skal understøtte facadens tunge udtryk. Bestemmelsen gælder ikke for stueetager indenfor det på tegning nr. 2 markerede byggefelt med en høj bygning.

Kommentar

Begrebet vertikal orientering af facaden henviser til en række forskellige virkemidler til at opdele og bearbejde stueetagens facade. Det er hensigten, at den arkitektoniske bearbejdning af stueetagen er mere detaljeret i forhold til resten af huset, så der opleves en stor variation, f. eks. med tilbagetrækninger, særlige udformninger af indgangspartier, siddemuligheder, særlige detaljer, begrønning, lodret orientering af facadens elementer eller andre former for lodrette skift i facaden. Det er sjældent tilstrækkeligt med en facadebearbejdning, som svarer til de øvrige etager.

De på tegning nr. 3 markerede aktive stueetager skal gives en særlig arkitektonisk bearbejdning med en høj grad af variation, detaljering og facadeforskydninger, og



Referencefoto jf. stk. 5. Vertikal opdeling af stueetagens facade

stueetagens facader skal udformes med en stor del indgangspartier og med 50-75 % transparente partier. Ved de på tegning nr. 3 markerede udadvendte stueetager skal stueetagernes facade fremtræde med 25-75 % transparente partier. Andre stueetager end de aktive og udadvendte stueetager må maksimalt fremtræde med 50% transparente partier.

Transparente partier skal være i klart glas og må hverken helt eller delvist afblændes.

Kommentar

Hensigten med at stille supplerende krav til udformningen af aktive stueetager er at understøtte det ønskede byliv med arkitektoniske virkemidler som en høj grad af variation, detaljering og facadeforskydninger. Facadeforskydninger kan danne nicher, der markerer indgangspartier, giver ly og læ, skaber plads til ophold, beplantning, parkering af cykler og barnevogne mv. Genemsigtige facadepartier understøtter interaktion og visuel kontakt mellem funktionen i stueetagen og den, som færdes i byrummet udenfor. Graden af transparente partier må ikke sløre facadens tunge udtryk og indtrykket af, at bygningen 'står på jorden'.

Stk. 6. Altaner

Boliger i etagebyggeri skal forsynes med opholdsaltaner, terrasser eller opholdsarealer på større fælles tagterrasser. Altaner skal udføres i samme farvetone som facaden.

Stk. 7. Forbindelser mellem byggefelter

Forbindelser jf. § 6, stk. 8 skal fremstå som selvstændige arkitektoniske elementer og være lette i deres udtryk, og udformes i samspil med de tilstødende facader. De bygninger, der forbindes, skal fremstå med individuelle arkitektoniske udtryk.

Stk. 8. Tage

Tage skal formgives og behandles i sammenhæng med bygningens arkitektoniske idé. Tagflader skal udformes med mulighed for opsamling af regnvand jf. § 12, stk. 2 og fremtræde med et tydeligt grønt præg. Værn må ikke fremstå lukkede og skal af hensyn til lysforhold og højdegrænser udføres i transparente materialer, med mindre det ligger tilbagetrukket ift. facadelinjen.

Kommentar

Udgangspunktet for bebyggelsen på Trælsthollen er at bygningerne fremstår med flade tage og med én gennemgående taghøjde indenfor hvert byggefelt. Anvendelse af tagflader til grønne terrasser er ikke til hinder for, at der kan opsamles regnvand til vanding og lignende. Tage, hvor der dispenseres fra bestemmelsen om regnvandsopsamling, kan begrønnes med en frodig grøn beplantning af græs, urter eller stenurter. Et beplantet grønt tag absorberer en del af den regnmængde, der falder på tagarealet, sænker lufttemperaturen om

sommeren, reducerer nedbrydningen af tagfladerne og optager CO₂ og understøtter biodiversiteten. Dette hindrer ikke, at der kan etableres solceller på tagfladen eller som halvtag/ konstruktion over tagfladen. Læs mere om grønne tage på www.kk.dk/da/borger/byggeri/klimatilpasning/groenne-tage.

Stk. 9. Den høje bygning

Inden for det på tegning nr. 2 med dobbeltstreg markerede byggefelt skal bygningsfacaden fremstå som en samlet enhed fra top til bund. Facaderne skal gives en skulpturel bearbejdning ved tilbagetrækning af hele etager, blandt andet med henblik på at mindske negative skyggevirkninger i byrum og afhjælpe vindturbulens. Kun 50 pct. af facadeplanet mod henholdsvis syd og vest må trækkes tilbage fra byggefeltets afgrænsning. Der skal arbejdes med en særlig lyssætning af den underste del af facaden, så der skabes en oplevelse af trykthed og en attraktiv ankomst til bebyggelsen.

Kommentar

Ønsket er at den høje bygning tilpasses Trælsthølmens egenart og står som eksempel på eksperimenterende arkitektur, hvis udformning har en særlig kvalitet. Bygningen udformes med klar reference til de eksisterende siloer, hvor de lyse nuancer vil reflektere lyset og vandet.

Stk. 10. Parkeringsanlæg

Facaderne skal udformes åbne partier og med f.eks. med begrønning, klatrevæg eller en kunstnerisk udsmykning. Det skal sikres, at nabobebyggelsen ikke generes af lys fra billygter.

Kommentar

Da der ikke nødvendigvis er behov for isolering eller dagslys i bygningen, men derimod for udluftning, kan facaderne være mere åbne. Man må således gerne for nemme aktiviteten i bygningen. Facaderne kan i øvrigt udformes med begrønning, klatrevæg eller en kunstnerisk udsmykning.



Referencefoto jf. stk. 8. Grønt tag med regnvandsforsinkelse og opholdsmulighed



Referencefoto jf. stk. 9. Eksempel på høj bygning. Foto Dean Kaufmann. Arkitekt SANAA

Stk. 11. Adgangsforhold

De primære adgange til bebyggelserne skal placeres mod byrummene. Boliger skal desuden forsynes med direkte adgang via trappeopgang eller lignende til opholdsarealer i f.eks. gårdrum eller på fælles tagterrasser.

Stk. 12. Skiltning, belysning mv.

Skiltning, reklamering, facadebelysning, lysinstallationer, markiser, solafskærmning og andet facadeudstyr skal med hensyn til placering, omfang, materialer, farver, skrifttyper og lignende udformes således, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til bygningens arkitektoniske karakter i bybilledet. Signboards, lysaviser eller reklameskilte med løbende eller blinkende effekter er ikke tilladt. Reklamering, som ikke har tilknytning til bebyggelsens anvendelse, er ikke tilladt.

Skodder og solafskærmning skal placeres indenfor facadeplanet og udføres i samme farve eller materiale som det primære facademateriale.

Kommentar

Borgerrepræsentationen har vedtaget et sæt retningslinjer og anbefalinger for skilte og facadeudstyr generelt. De kan hentes på kommunens hjemmeside, eller udleveres ved henvendelse i Center for Bydesign.

Stk. 13. Tekniske anlæg

Tekniske anlæg og installationer skal så vidt muligt placeres inden for bygningens volumen. Solceller og lignende skal integreres i facadens arkitektur eller udformes som selvstændige arkitektoniske elementer.

Stk. 14. Antenneanlæg

Placering og udformning af antenner, paraboler eller lignende skal ske så diskret som muligt og under hensyntagen til bygningens arkitektoniske udtryk. Paraboler må ikke placeres på tagflader, facader eller gavle synlige fra vej og pladser.

§ 8. Byrum

Stk. 1. Promenadeforløb

Der fastlægges et offentligt tilgængeligt promenadeforløb, som markeret på tegning nr. 4. Med mindre andet er fastlagt i stk. 4-6 skal promenadeforløbet indrettes med gangarealer i minimum 2,5 m bredde og friholdes for bebyggelse, hegn og lignende.

Kommentar

Promenadeforløb er sammenhængende offentligt tilgængelige kajarealer.

Stk. 2. Byrumsstruktur

Der fastlægges byrum, som angivet på tegning nr. 4:

- Et 'grønt loop' med cykelsti markeret med blå stiplede linje.
- En bydelsplads markeret A - Metroplads på Trælastkaj
- En lokal plads markeret B - 'Kanalpladsen'.
- En lokal plads markeret C - 'Den Urbane Sportsplads'.

Der er i stk. 3-6 fastlagt bestemmelser for disse byrum.

Kommentar

Bydelspladser tilbyder mødesteder, opholdssteder samt muligheder for rekreation, legepladser for bydelen og naboområderne.

Lokale pladser retter sig mod nærområdet. Udover træer og anden beplantning rummer pladserne faciliteter der dækker hverdagens behov; det lokale mødested, legeplads, opholdspladser, bevægelse, uformel idræt mv.

Stk. 3. 'Det grønne loop'

Det grønne loop skal gives et markant grønt udtryk og byrummene omkring det skal indrettes til rekreation, ophold, leg og idræt.

Loopet er inddelt i sekvenser som illustreret på tegning nr. 4.

Omkring loopets sekvens d skal byrummet indrettes med fokus på aktiviteter i det overdækkede byrum under metrohøjbanen, ophold langs kajen, tryghedsskabende og kunstnerisk belysning af metrohøjbanens underside samt skyggetælende beplantning.

Omkring loopets sekvens e skal byrummet indrettes med fokus på at formidle/introducere Trælastkajens egenart, klare bevægelseslinjer, ophold og udsigt over havnebassinet samt nedgang til vandet i form af trapper og kantbeholdninger.



Ophold ved grønne bede



Visualisering af 'Det grønne loop'. COBE, SLETH og Polyform

Omkring loopets sekvens f skal byrummet indrettes med fokus på aktiviteter i det overdækkede byrum under metrohøjbanen, tryghedsskabende og kunstnerisk belysning af metrohøjbanens underside, placering af runde stationspavilloner som understøtter byrummets brug samt etablering af en grøn træplantning med integrerede siddepladser.

Omkring loopets sekvens g skal byrummet indrettes med fokus på en særlig lyssætning af rummet under metrohøjbanen, ophold langs kajen samt vinddæmpende træbeplantning eller andre foranstaltninger, som sikrer acceptable forhold på terræn.

Kommentar

'Det grønne loop' er den første del af den overordnede forbindelse gennem hele Nordhavn. Loopet udgør et forløb af, og 'en rejse igennem', forskellige byrum og strækninger i Indre Nordhavn. Loopet er et byrum for de bløde trafikanter; et grønt og varieret forløb, hvor den brede cykelsti skaber god fremkommelighed for cyklisterne, og hvor der samtidig er plads til at tage ophold eller bevæge sig ud i de forskellige byrum.

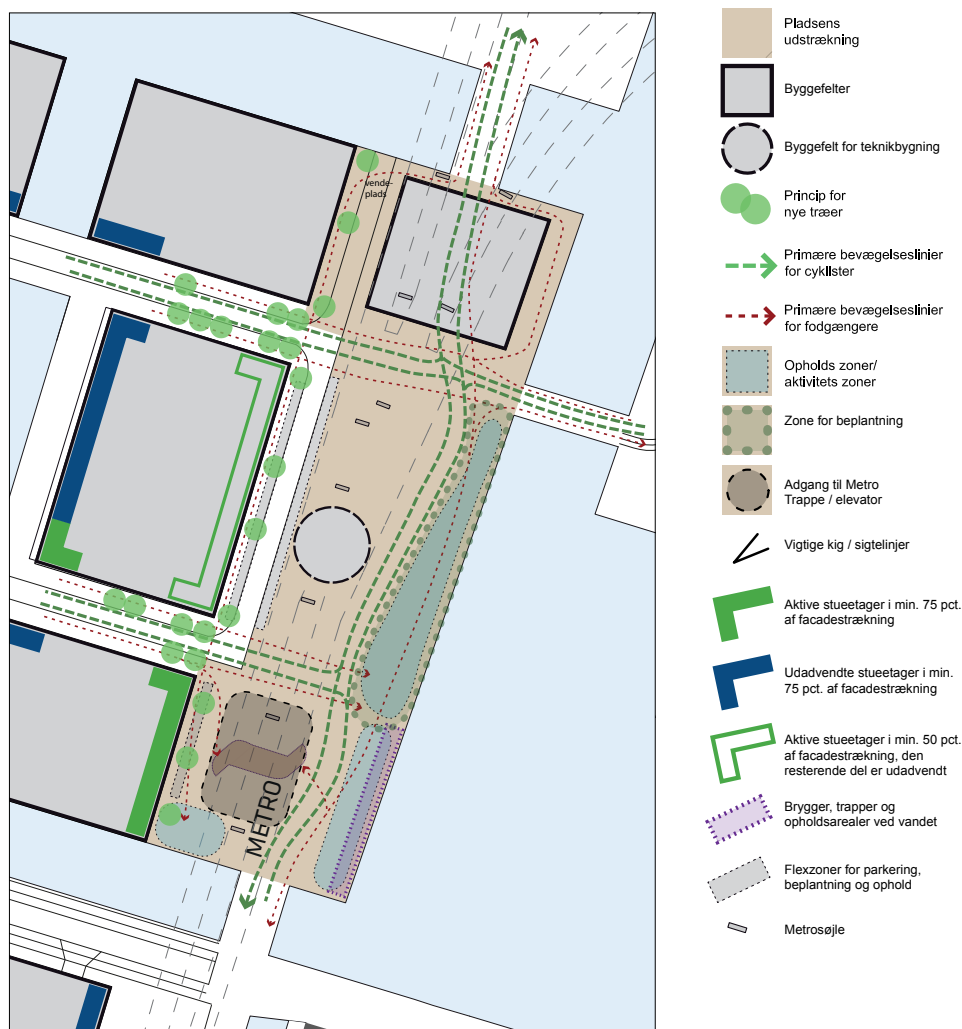
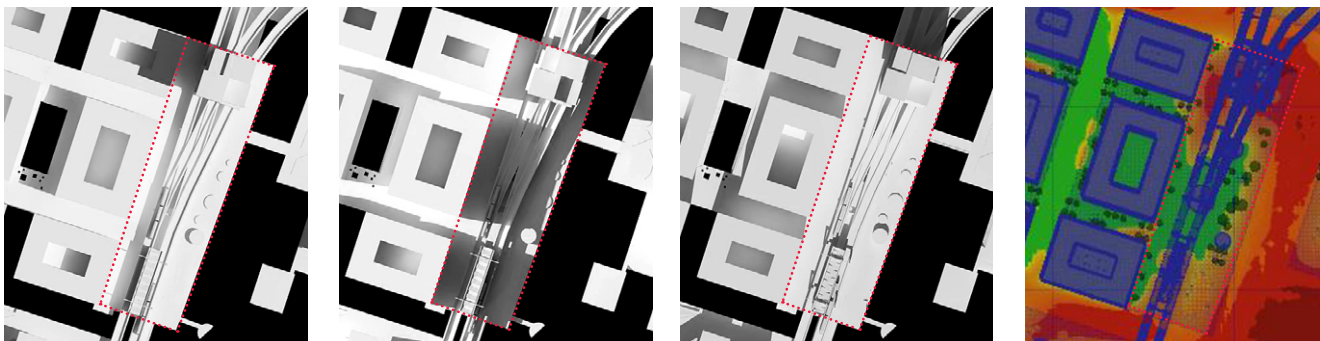


Illustration 8.1. Metroplads på Trælastkaj - Byrum A

Trælastkaj er et byrum med særlig kontakt til vandet. Den henvender sig til hele Trælastholmen, Århusgadekvarteret og Levantkaj. Med metrostation, havnebusforbindelse og cykelsupersti, og en placering ved Orientbassinet, vil dette byrum have en stor betydning i området. Pladsen skal tilbyde forskellige funktioner, og for at understøtte brug af pladsen som ankomst og samlingssted er der aktive stueetager i bebyggelsen langs pladsen. Byrummet skal udformes så der skabes god tilgængelighed til stationen. Der skal være god plads til trapper og elevator og der skal være cykelparkering nær stationen.



Mikroklimate studier for Trælastholmen. Til venstre vises skygger for d. 21. juni kl. 9 og 18 samt for d. 21. marts kl. 12. Til højre vises analyse der viser den samlede overskridelse af komfortkriteriet for længerevarende stillesiddende aktiviteter, hvor de grønne områder har rolige og behagelige vindforhold og de røde områder overskrider dette komfortkriterie. Den midterste og sydlige del af promenaden har gode solforhold. De bedste vindforhold findes midt på pladsen. Der er noget vind i den sydlige del af pladsen og der er risiko for noget vind samt hvirvler ved den høje bygning i den nordlige del af pladsen.



Visualisering Trælaskaj med siddetrappe skåret ind i kajen samt stoppested for havnebus. Til højre ses metrostationen v/Orientkaj og i baggrunden en høj bygning i Arhusgadekvarteret Vest. COBE, SLETH og Polyform.

Stk. 4. Metroplads på Trælaskaj – Byrum A

Byrummet skal indrettes med gode adgangsforhold til Metro, cykelparkering, mulighed for ophold, rekreation og aktivitet samt handel.

Promenadeforløbet, jf. tegning nr. 4, skal sikres offentlig adgang i minimum 8 m bredde. Der skal sikres adgang mellem vandfladen og byrummet med trapper og flydebroer mindst 3 steder.

Pladsen skal anlægges med en sammenhængende flade i lyse materialer, hvor cykelstien markeres særskilt. Markering af kørearealer og vendepladser kan ske med andre materialer.

De primære bevægelseslinjer er principielt angivet. Den endelige placering fastlægges ved detaljeringen i samspil med de øvrige hensyn. Cykelstien jf. § 4 stk. 6 skal integreres i byrummet og krydsningspunkter med bevægelseslinjer for fodgængere skal markeres, så der ikke opstår konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Cykelparkering jf. § 9, stk. 6 skal indordnes i større figurer af f.eks. opholdsmøbler, træplantninger eller anden form for begroning.

Der skal etableres muligheder for ophold, som principielt angivet, herunder offentlige bænke samt siddetrapper og træbrygger langs opholdsarealerne.

Beplantning jf. § 9, stk. 8 skal placeres i forhold til at kunne dæmpe vind og understrege udsynet til vandet.

Pladsen skal have en grundbelysning, der gør den tryk at færdes på også i de sene aftentimer. Undersiden af metrohøjbanen skal gives en særlig kunstnerisk og tryghedsskabende lyssætning. Der må i øvrigt etableres en kunstnerisk lyssætning for at iscenesætte byrummet og vandspejlet om aftenen eller i vinterhalvåret.

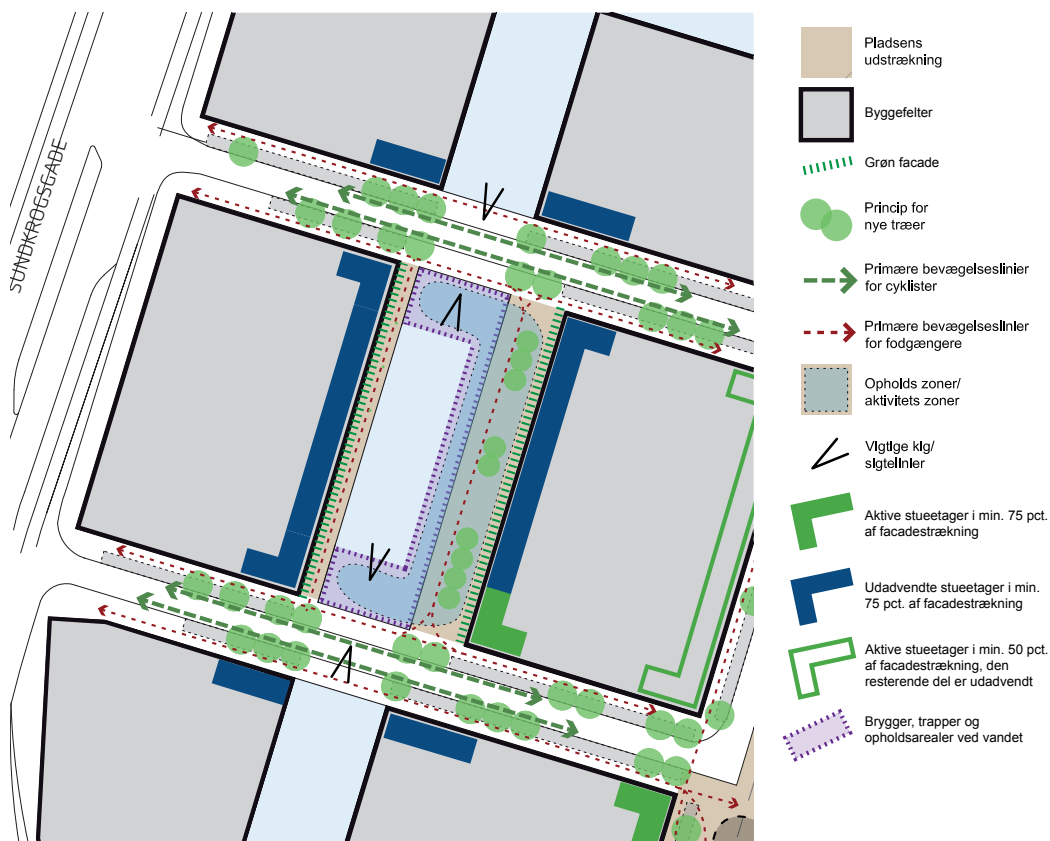


Illustration 8.2. 'Kanalpladsen' – Byrum B

Kanalpladsen er Trælsthalmens rolige byrum med gode opholdsmuligheder og adgang til vandet. Det er en oplagt frokostplads, da solen står direkte her midt på dagen. Stueetagerne har funktioner, som bidrager til et aktivt byliv. Der etableres grønne facader og træbeplantning langs den østlige facade.

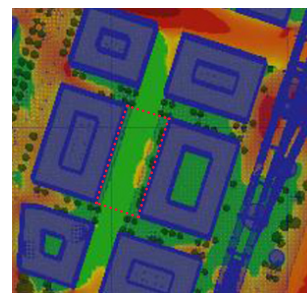
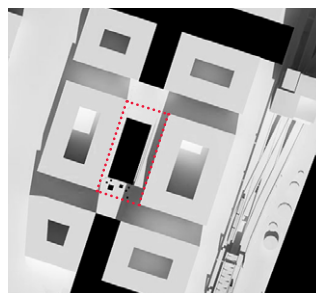
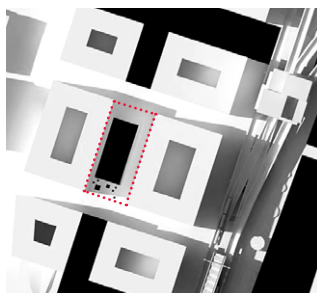
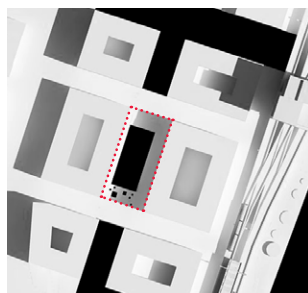
Stk. 5. 'Kanalpladsen' – Byrum B

'Kanalpladsen' skal indrettes som et stille opholdssted med adgang til vandet.

Promenadeforløbet langs kanalen skal sikres offentlig adgang i minimum 4 m bredde. Opholdszonerne i forlængelse af broerne skal være minimum 5 m brede. Der skal sikres adgang til vandfladen og mulighed for anløb af mindre både jf. tegning nr. 4.

Der skal etableres muligheder for ophold, som principielt angivet, herunder offentlige bænke samt sidde机场 og træbrygger langs opholdsarealerne.

Byrummet skal have en grundbelysning, der gør det trygt at færdes i også i de sene aftentimer. Ud over grundbelysningen kan der lyssættes mere kunstnerisk for at iscenesætte vandspejlet om aftenen eller i vinterhalvåret.



Mikroklimatiske studier for Kanalpladsen. Til venstre skygger på 21. juni kl. 9 og 18 samt 21. marts kl. 12. Til højre vises analyse der viser den samlede overskridelse af komfortkriteriet for længerevarende stillesiddende aktiviteter, hvor de grønne områder har rolige og behagelige vindforhold og de røde områder overskrider dette komfortkriterie. Kanalpladsen har gode solforhold mikdt på dagen. Kanalpladsen ligger i læ og har gode forhold for stillesiddende aktiviteter.

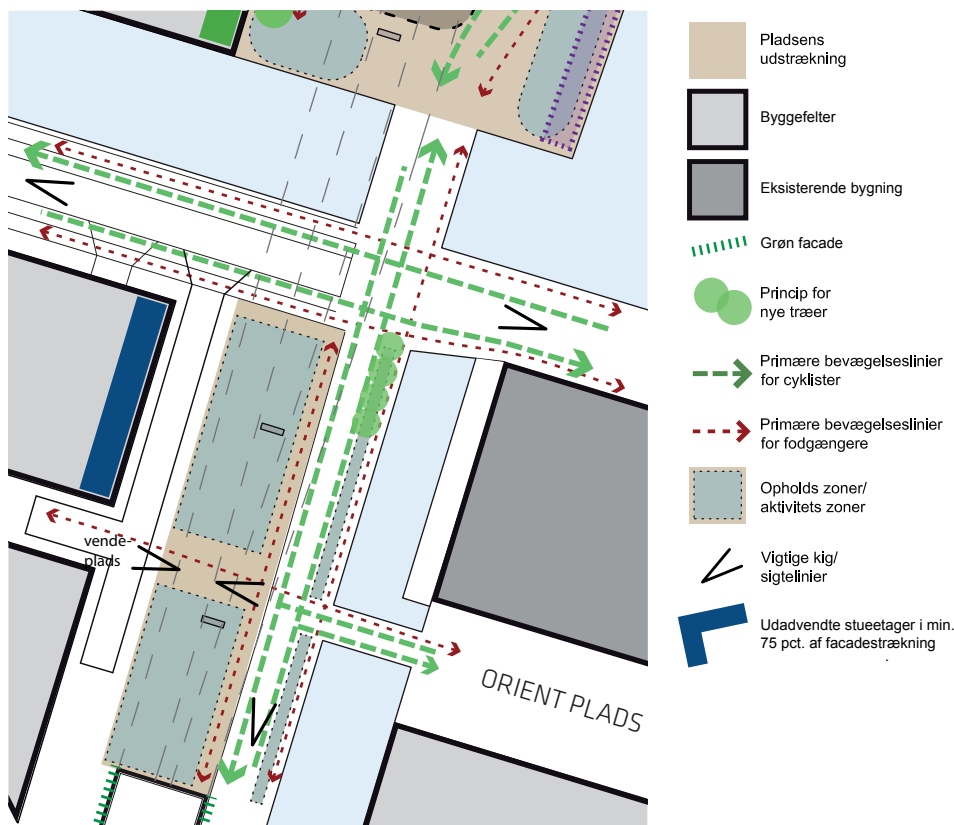


Illustration 8.3. 'Den Urbane sportsplads' - Byrum C

Byrummet ligger delvist under metrohøjbanen og indeholder 'Det grønne loop' sekvens d. Placeringen under højbanen betyder at der kun kan etableres lav beplantning og græsser. Undersiden af højbanen kan bruges som loft i byrummet og som baggrund for en særlig belysning.

Stk. 6. 'Den Urbane sportsplads' - Byrum C

'Den Urbane sportsplads' skal indrettes med anlæg til sport og leg såsom skating, basket, gynger, trampoliner, træningsredskaber osv. som imødekommer behov for flere aldersgrupper.

Der skal etableres opholdsmuligheder i relation til aktiviteterne.

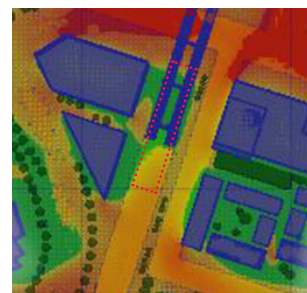
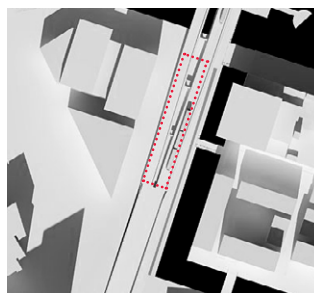
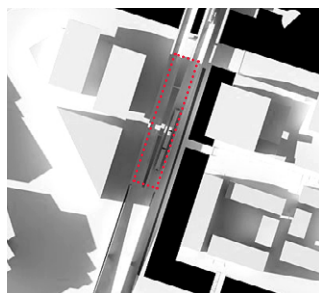
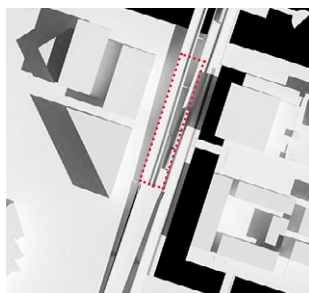
De primære bevægelseslinier er principielt angive. Den endelige placering fastlægges ved detaljeringen i samspil med de øvrige hensyn. Cykelstien jf. § 4 stk. 6 skal integreres i byrummet og krydsningspunkter med bevægelseslinier

for fodgængere skal markeres, så der ikke opstår konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Pladsen skal fremtræde med en fast belægning eller grus/sand.

Cykelparkering skal indordnes i større sammenhængende elementer og begrønnes.

Pladsen skal have en grundbelysning, der gør den tryk at færdes på også i de sene aftentimer. Undersiden af metrohøjbanen skal gives en særlig kunstnerisk og tryghedsskabende lyssætning.



Mikroklimatiske studier for 'Den Urbane sportsplads'. Til venstre skygger på 21. juni kl. 9 og 18 samt 21. marts kl. 12. Til højre vises analyse, der viser den samlede overskridelse af komfortkriteriet for længerevarende stillesiddende aktiviteter, hvor de grønne områder har rolige og behagelige vindforhold og de røde områder overskrider dette komfortkriterie. Pladsen har gode solforhold i sommerhalvåret. Pladsen har udemærket læ i forhold til de planlagte aktiviteter.

Stk. 7. Kantzoner

Der skal etableres kantzoner i minimum 0,6 m bredde langs alle facader mod det offentlige rum. Langs facader mod det udpegede byrum A skal kantzoner give mulighed for at brugerne i stueetagen kan trække ud på pladsen med boder/ studepladser, løs møblering, vareudstilling, skiltning mv.

Kantzoner skal udformes i samspil med stueetagen, således at den understøtter oplevelsen af byrummet og brugen af udearealet i tilknytning til facaden og stueetagens funktion.

Kommentar

Kantzonen er overgangen mellem bygning og byrum. Kantzonen bidrager til oplevelsen af en varieret by, højner byrummets kvalitet, formidler ejerskab og understøtter bylivet ved at skabe plads til ophold og mødesteder langs bygningerne. Kantzonen skabe en distance mellem funktionen i stueetagen og det offentlige byrum. Samtidig kan kantzonen indrettes som en halvprivat zone til ophold og beplantning. I forbindelse med publikumsorienterede funktioner vil der kunne være en åben kontakt mellem bygning og byrum ved f.eks. at byrummets belægning er trukket helt frem til facaden. Her benyttes kantzonen typisk til udeservering, vareudstilling eller tilsvarende funktioner, der understøtter bylivet. Kantzonens bredde fastlægges endeligt ved detaljeringen af byrum og bebyggelse i samspil med de øvrige hensyn. Kantzoner, som ligger i vejareal, må kun indrettes med løst inventar, som for eksempel bænke og beplantning. Kantzoner, som ikke ligger i vejareal, må indrettes med faste elementer og bygningsdele som f.eks. trappetrin, udbygninger, sokler og plinte.

§ 9. Ubebyggede arealer og parkering

Stk. 1. Friarealets størrelse

Friarealet skal være af størrelsesordenen 30 procent af areal til boliger og grundskoleundervisning, 100 procent af etagearealet til børneinstitutioner samt 10 procent af arealet til erhverv og øvrige anvendelser og kan beregnes for flere bebyggelser under et. Friarealets størrelse kan



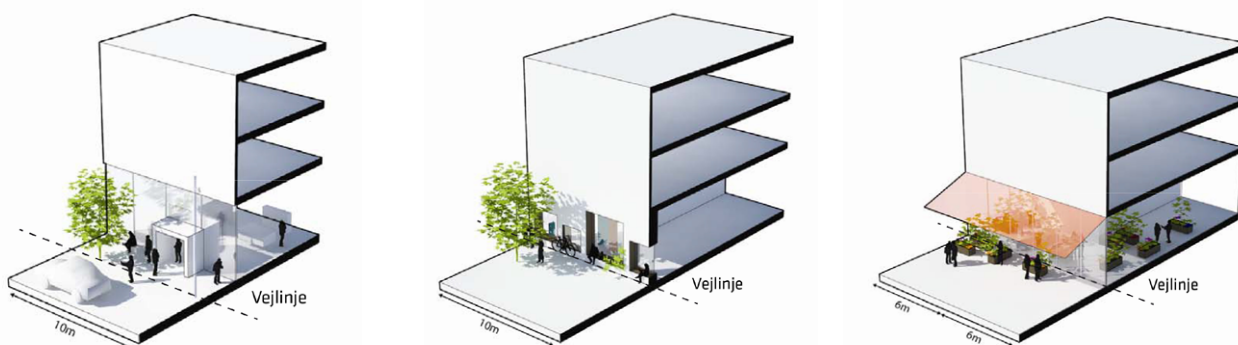
Kantzone med ophold i vinduesniche

fraviges i forbindelse med tekniske anlæg, bil- og cykelparkering og lignende. Friarealets størrelse kan fraviges med det areal der medgår ved udgravning af kanaler.

Til friarealet medregnes opholdsarealer indrettet på dæk i gårdrum og på større fælles tagterrasser samt den del af de interne veje, der er forbeholdt fodgængere og cyklister, herunder veje udformet som gågader/pladser (eksklusive kørsels- og parkeringsarealer) samt halvdel af veje fastlagt som opholds- og legeområder.

Stk. 2. Anlæg af friarealer

Friarealerne skal anlægges med opholdsarealer for beboere og brugere. Friarealer til beboelse skal indeholde områder, der har en særlig udformning rettet mod børns leg og som tilgodeser forskellige aldersgrupper. Områder til mindre børn skal placeres i umiddelbar tilknytning til boligerne.



Eksempler på indretning af kantzoner med markering af indgangspartier, siddemuligheder, begroening og vareudstilling. Skitse: COBE, CCO, NORD, VLA og EFFEKT.

Friarealer til institutioner for børn og unge skal anlægges i direkte tilknytning hertil. Friarealer til institutioner skal indgå i de øvrige friarealer og kunne anvendes af beboerne uden for institutionens åbningstid.

Stk. 3. Indretning af friarealer indenfor byggefelterne

Gårdrum og fælles tagterrasser skal gives en markant grøn karakter med frodig beplantning og begrønning af tage, facader og eventuelle hegn og småbygninger. Arealer på terræn skal indrettes, så de indbyder til ophold, leg og aktivitet. Der må kun etableres bebyggelse og anlæg, der indgår i den landskabelige udformning og som understøtter arealernes rekreative brug - som for eksempel legehuse, overdækkede siddepladser, pavilloner og redskabsskure. Belægninger, beplantning, belysning og inventar skal udformes på en måde, der medvirker til at give arealerne værdi som grønne opholds- og legearealer.

Stk. 4. Parkering af køretøjer

Bilparkeringsdækningen skal være i størrelsesordenen og højst 1 parkeringsplads pr. 150 m² etageareal. Parkering skal placeres i konstruktion. Parkering i konstruktion skal placeres inden for de på tegning nr. 5 med rødt skraverede felter til parkeringsanlæg. Ind til 10 % af pladserne kan placeres på terræn som gadeparkering, der forbeholdes til afsætning, handicapparkering, korttidsparkering, delebiler og elbiler.

Stk. 5. Parkering af cykler

Der skal etableres mindst 1,5 cykelparkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhverv og mindst 2,5 cykelparkeringspladser pr. 100 m² etageareal bolig. Der skal etableres mindst 4 cykelparkeringspladser pr. 100 m² etageareal butik. I forhold til særligt pladskrævende cykler skal der etableres 1 pr. 1.000 m². Mindst 50 % af cykelparkeringspladserne til erhverv og bolig skal etableres med overdækning, enten i skure eller som en integreret del af byggeriet. Cykelparkering kan være fælles for flere ejendomme. Op til 20 pct. af cykelparkeringen må placeres på vejareal. Cykelparkering på terræn skal indpasses på en hensigtsmæssig måde i forhold til arealernes indretning og arkitektur og beplantes, hvor det er muligt. Cykelparkering i konstruktion skal have en høj grad af tilgængelighed og tryghed.

Kommentar

Cykelparkering, der placeres på arealer med vejstatus, skal godkendes af Teknik og Miljøforvaltningen efter reglerne i vejlovgivningen. Der kan i konkrete tilfælde gives dispensation fra kravet om, at 50 pct. af cykelparkeringen skal i konstruktion, såfremt der kan anvises en løsning, der tilgodeser behovet for parkering på en mere hensigtsmæssig måde.

Stk. 6. Cykelparkering ved metrostation

Der skal til metrostationen etableres cykelparkeringspladser i størrelsesordenen 500-550 pladser. Cykelpar-

keringspladserne skal placeres indenfor en radius af 50 meter fra adgangen til metroen.

Al cykelparkering på terræn skal indpasses på en hensigtsmæssig måde i forhold til arealernes indretning og arkitektur og beplantes hvor det er muligt. Cykelparkering i konstruktion skal have en høj grad af tilgængelighed og tryghed.

Stk. 7. Belysning

Belysning skal udformes på en måde, der medvirker til at give området en kvalitativ og arkitektonisk bymæssig identitet. Belysningen skal udføres med en grundbelysning og en effektbelysning. Grundbelysning skal sikre, at byrummene opleves gode at færdes i, også i de sene aftentimer. Belysningen må ikke være generende eller blændende for trafikanter eller beboere i området, og af hensyn til nattehimlen skal opadsendt lys begrænses.

Kommentar

Grundbelysningen er den belysning af gader, stier og byrum, som er en forudsætning for, at borgere og brugere kan færdes trygt og sikkert gennem byen. Effektbelysning er belysning, der sætter fokus på en facade, et byrum, et træ, et monument eller skaber en stemning eventuelt i forbindelse med en event. I det konkrete byrum vil belysningen altid opleves som et samspil mellem grundbelysning og effektbelysning. Grundbelysningen skal give sikkerhed, fremkommelighed, tryghed, orientering og tilgængelighed. Passager og portåbninger skal belyses, så rummets udstrækning er tydelig. For at reducere CO₂-udslip bør der bruges belysningsløsninger med det laveste energiforbrug og den laveste miljøbelastning ud fra en vurdering af, hvad der er teknisk muligt og økonomisk forsvarligt og afvejet med arkitektoniske hensyn.

Stk. 8. Belægninger

Belægninger skal udformes på en måde, der tilfører området en høj arkitektonisk kvalitet og styrker kvarterets egenart. Belægningerne skal udføres i robuste materialer som eksempelvis asfalt, beton eller metal og medvirke til at understøtte byrummets funktion og karakter. Kantzoner, ledelinjer, cykelsti mv. må markeres ved skift i belægningen.

Kommentar

Belægningerne skal understrege kvarterets egenart ved at videreføre havnens æstetik og byggeskik i et moderne formsprog. Dette kan gøres ved at kombinere solide materialer og robuste detaljer med mere raffinerede materialer og moderne formsprog. Belægningerne skal endvidere understøtte byrummets forskellige funktioner og skabe variation i oplevelsen og i billedet af en moderne by ved vandet.

Stk. 9. Beplantning

Træbeplantning skal medvirke til at give området en kvalitativ og bymæssig identitet. Der skal etableres rækker af træer, trægrupper og solitærtræer, principielt som markeret på tegning nr. 4. Træernes størrelse skal tilpasses byrummets dimensioner. Artsvalget bør variere og bidrage til mangfoldighed og oplevelse. Beplantningen på promenader og i byrum i tilknytning hertil skal tage hensyn til udsynet mod Øresund. Beplantningen skal være robust og stemme overens med stedets brug og karakter. Overkant af bede må ikke placeres højere end 0,8 m over de befæstede arealer.

Kommentar

For træer plantet i muld gælder, de skal plantes i åbne muldbede med minimum 10 m² bed pr. træ. For træer plantet i lukkede befæstelser, herunder vejarealer, eller på etagedæk gælder, at der som minimum skal være 15 m² rodvenlig befæstelse pr. træ. Heraf skal mindst 2,5 m² omkring stammen være åbent muldbed. For træer, som plantes i muldbede eller i rodvenligt bærelag, anbefales det, at plantehullet er mindst 1 m dybt, og at eksisterende råjord under plantehullet løsnes. Ved plantning af store træer bør bedet være mindst 1,5 m dybt. Ved plantning af mindre træer og buske bør bedet være mindst 0,8-1 m dybt. Øvrig beplantning på dæk bør have minimum 0,5 m muldlag. Inden for træernes drypzoner bør anlæg, terrænregulering eller udgravning ikke foretages, idet det forringer træernes vækstvilkår. For at forhindre jordkomprimering bør de fremtidige grønne arealer samt eksisterende træers vækstzoner beskyttes mod tung trafik, byggepladsetablering og byggematerial oplagring i nedrivnings- og anlægsperioder.

I § 7, stk. 2-4 er fastlagt særskilte bestemmelser for beplantningen i de særlige byrum. I § 6 stk. 3. er fastlagt grønne facader og vægge.

Stk. 10. Byinventar og andre elementer i byrummene

Byinventar skal udformes i samspil med bebyggelsens ydre fremtræden og områdets særlige karakter, som nærmere beskrevet i § 7, stk. 1.

Stk. 11. Tilgængelighed

Byrummene skal udformes således, at de er tilgængelige for alle og tilgodeser bevægelseshæmmedes færdsel. Byrum med status som gågader med kørsel tilladt indrettes med belægninger i et niveau og med placering af enkelte parkeringspladser, beplantning, belysning og andet inventar således, at biltrafikken dæmpes, og at færdsel foregår på de gåendes og de cyklendes betingelser.

Stk. 12 Hegning

Byrummene må ikke hegnes og de må ikke forsynes med 'adgang forbudt' skilte eller lignende. Dog må arealer til

institutioner hegnes med hæk, åbent gitter/hegn, halvmur eller lignende maksimalt 1,3 m over terrænet på det omgivende areal.

Stk. 13. Fællesanlæg

Ubebyggede arealer og parkeringsanlæg skal indgå i fællesanlæg.

§ 10. Tekniske anlæg

Transformerstationer og andre mindre tekniske anlæg skal integreres i bygninger og terræn, så de ikke er synlige i området.

§ 11. Foranstaltninger mod forureningsgener

Stk. 1. Støj fra trafik og jernbane

Bebyggelse og ubebyggede arealer, herunder primære opholdsarealer, skal, i overensstemmelse med miljømyndighedernes krav og bestemmelser og Miljø- og Teknikforvaltningens nærmere godkendelse, udføres og indrettes således, at beboere i og brugere af lokalområdet i fornødent omfang skærmes mod støj, vibrationer og anden forurening fra vej- og jernbanetrafik, jf. § 5 stk. 2.

I områder med boligbyggeri, børnehaver, vuggestuer, skoler, undervisningslokaler, plejehjem og lignende, tillades en støjbelastning på op til Lden 68 dB. Det skal sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer (0,35 m²) ikke overstiger Lden 46 dB fra vejtrafik og Lden 52 dB fra jernbanetrafik i sove- og opholdsrum. Alle opholds- og soverum skal have vinduer, der kan åbnes og samtidig overholde disse støjkrav.

For udendørs opholdsarealer herunder skolegård og legeområder gælder, at støjniveauet ikke må overstige Lden 58 dB fra vejtrafik og Lden 64 dB fra jernbanetrafik. Grænseværdien for vibrationer fra jernbane er 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau).

Stk. 2. Støj fra virksomheder

I etageboligområder ved institutioner o.l. skal det sikres, at disse og de tilknyttede udendørs opholdsarealer ikke belastes med et støjniveau fra virksomheder, der er højere end 55/45/40 dB i henholdsvis dag-/aften-/nattetimerne samt på søn- og helligdage. Facader og vinduerne skal udformes således, at støjbelastningen Lr i sove- og opholdsrum indendørs med delvist åbne vinduer (0,35 m²) ikke overstiger grænseværdierne 43/33/28 dB i samme perioder. Ved undervisningsinstitutioner, skoler o.l. er grænseværdien for støj fra virksomheder 50 dB(A).

Stk. 3. Det indendørs støjniveau

Det indendørs støjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv og lignende må ikke overstige 38 Lden dB (A). Det indendørs støjniveau for boliger må ikke overstige 33 dB (A).

Kommentar

Der henvises til Miljøstyrelsens vejledninger nr. 4/2007: Støj fra veje samt. nr. 5/1984 'Ekstern støj fra virksomheder' med tillæg af juli 2007.

§ 12. Bæredygtighed og regnvand

Stk. 1 Lavenergiområde

Nybyggeri skal opføres i overensstemmelse med kravene til laveste energiklasse, jf. bygningsreglementet.

Kommentar

Ejendommene er underlagt krav om tilslutning til kollektiv varmekorsyning.

Der skal dog meddeles dispensation fra tilslutningspligten, når bebyggelser opføres som lavenergibebyggelse. Bygninger, der forsynes fra en varmecentral med en varmekapacitet over 0,25 MW (blokvarmecentraler) og er beliggende i et fjernvarmeområde, har dog ikke krav på dispensation, når de bliver opført som lavenergi-byggeri. Blokvarmecentraler er forpligtet til at tilslutte sig den kollektive forsyning, med mindre samfundsøkonomiske hensyn taler i mod dette.

Frem til 2015 kan det tillades at anvende lavenergi-klasse 2015 i stedet for laveste energiklasse (bygningss-klasse 2020). Tilladelse til fravigelse kan ske efter en konkret miljømæssig og økonomisk vurdering.

Stk. 2. Regnvand

Bebyggelse må ikke tages i brug, før der er etableret anlæg til opsamling af regnvand fra tage til brug for wc-skyl og tøjvask i maskine.

Kommentar

Ifølge 'Bekendtgørelse om vandkvalitet og tilsyn med vandforsyningsanlæg' kan regnvand opsamlet fra tage bruges til wc-skyl og tøjvask i maskine, uden at der er krav om, at vandet har drikkevandskvalitet. Dette er dog ikke tilladt i institutioner og bygninger med offentlig adgang, hvor brug af regnvand til WC-skyl kun må ske med kommunalbestyrelsens tilladelse efter drøftelse med Sundhedsstyrelsen og regnvand må ikke anvendes til tøjvask i disse bygninger. Kommunalbestyrelsen kan ikke give tilladelse til brug af regnvand til WC-skyl og tøjvask i institutioner for børn under 6 år (fx vuggestuer og børnehaver), hospitaler og plejehjem og andre institutioner for særligt følsomme grupper (fx fysisk og psykisk handicappede).

I bebyggelser hvor der dispenseres til ikke at bruge regnvand til toiletskyl, skal der etableres grønne tage for forsinkelse af regnvand jf. § 6, stk. 7 eller opsamling til brug i de rekreative grønne og blå elementer. Desuden bør regnvand fra andre ikke-trafikbelastede overflader opsamles og genbruges eller nedsives blandt andet ved brug af permeable belægnings. Af Københavns Kommunes spildevandsplan fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt inden for egen matrikel.



Tagterrasse med et grønt præg

Dette krav kan opfyldes også ved fællesanlæg, der omfatter hele eller dele af lokalplanområdet. Hvis en bygherre ikke mener, at det er muligt at opfylde kravet, skal der foreligge dokumentation herfor.

Også andre bestemmelser i lokalplanen afspejler ønsket om bæredygtighed, herunder muligheden for solcelle- og solfangeranlæg. Der er i § 7, stk. 3 fastlagt bestemmelser om begrønning af facader, og i § 9, stk. 8 fastlægges bestemmelser om belægnings karakter.

Stk. 3. Skybrudssikring

Området skal skybrudssikres ved afledning af overfladevand direkte til havnen, således at der under et 100-års skybrud maksimalt står 10 cm vand på terræn ved matrikel-skel mod offentligt vej og plads.

Kommentar

Københavns Kommune har vedtaget, at København højst må opleve skadesvoldende oversvømmelser ved skybrud én gang hvert 100. år. Definitionen på en 100-års hændelse er den nedbør, som man kan forvente forekomme én gang hvert 100 år og kan angives som f.eks. når der falder mere end: 20 millimeter på 10 minutter, 34 millimeter på 30 minutter eller 43 millimeter på 60 minutter.

§ 13. Matrikulære forhold

Der kan gennemføres nødvendige eller hensigtsmæssige matrikulære forandringer (matrikulering, udstykning, arealoverførsel og sammenlægning).

§ 14. Særlige fællesanlæg

Ny bebyggelse må ikke tages i brug, før der er etableret eller sket tilslutning til;

- b) den i § 8, stk. 5 fastlagte bydelsplads 'Kanalrummet'. Bestemmelsen gælder for underområde I.
- c) de i § 8, stk. 6 og 7 fastlagte lokale plads 'Den Urbane Sportsplads'
- d) de i § 5, stk. 1 nævnte kanaler a, b og c. Bestemmelsen gælder for hvert underområde for sig.
- e) de i § 4, stk. 4 og § 8, stk. 1 fastlagte promenader og promenadeforløb med de i § 5, stk. 4 fastlagte træ-rygger og anløbspladser. Bestemmelsen gælder for hvert underområde for sig.
- f) de i § 4 stk. 7 fastlagt broer. Bestemmelsen gælder for hvert underområde for sig.

Kommentar

Det kan ikke forventes, at fællesanlæggene bliver etableret straks og i deres helhed ved det første byggeri, og det vil derfor være en forudsætning, at der dispenseres fra bestemmelserne. Som betingelse herfor vil der blive stillet krav om en tidsplan for anlæggenes etablering og om økonomisk sikkerhed for det pågældende byggeris forholdsmæssige andel af de forventede udgifter ved anlæggenes senere etablering.

§ 15. Grundejerforeninger

Der skal oprettes en grundejerforening med medlemspligt for samtlige ejere i lokalplanområdet.

Kommentar

Medlemspligten indtræder, når en ejendom udnyttes i henhold til lokalplanens bestemmelser.

Grundejerforeningen skal senest være oprettet, når den første ibrugtagningstilladelse gives til bebyggelse i området. Grundejerforeningen skal forestå etablering, drift og vedligeholdelse af de i § 14 nævnte særlige fællesanlæg.

Kommentar

Såfremt anlæg overtages som offentlig vej, eller der ved aftale overdrages anlæg eller drift og vedligeholdelse af anlæg til Københavns Kommune, udgår disse af grundejerforeningens forpligtelser.

Lokalplan nr. 499 Trælstholmen i Nordhavn er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 28. november 2013 og bekendtgjort den 12. december 2013.

Teknik- og Miljøforvaltningen, den 12. december 2013

Bertha Lysgaard
Områdechef

Grundejerforeningen skal i øvrigt udføre de opgaver, som i medfør af lovgivningen kan henlægges til den.

Grundejerforeningen kan varetage medlemmernes interesser af enhver art i forbindelse med de ejendomme, der henhører til foreningens område.

Grundejerforeningen er berettiget til ved opkrævning hos medlemmerne og/eller ved optagelse af lån at fremskaffe de økonomiske midler, der er nødvendige for at udføre og administrere foreningens opgaver, samt til at kræve fornøden sikkerhed herfor.

Grundejerforeningen er uafhængig af partipolitiske interesser.

Grundejerforeningens vedtægter og ændringer heri skal godkendes af Teknik- og Miljøforvaltningen.

§ 16. Retsvirkninger

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser. Lokalplanen hindrer ikke, at den eksisterende bebyggelse og dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelse som anvendelse ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.

§ 17. Ophævelse af lokalplaner

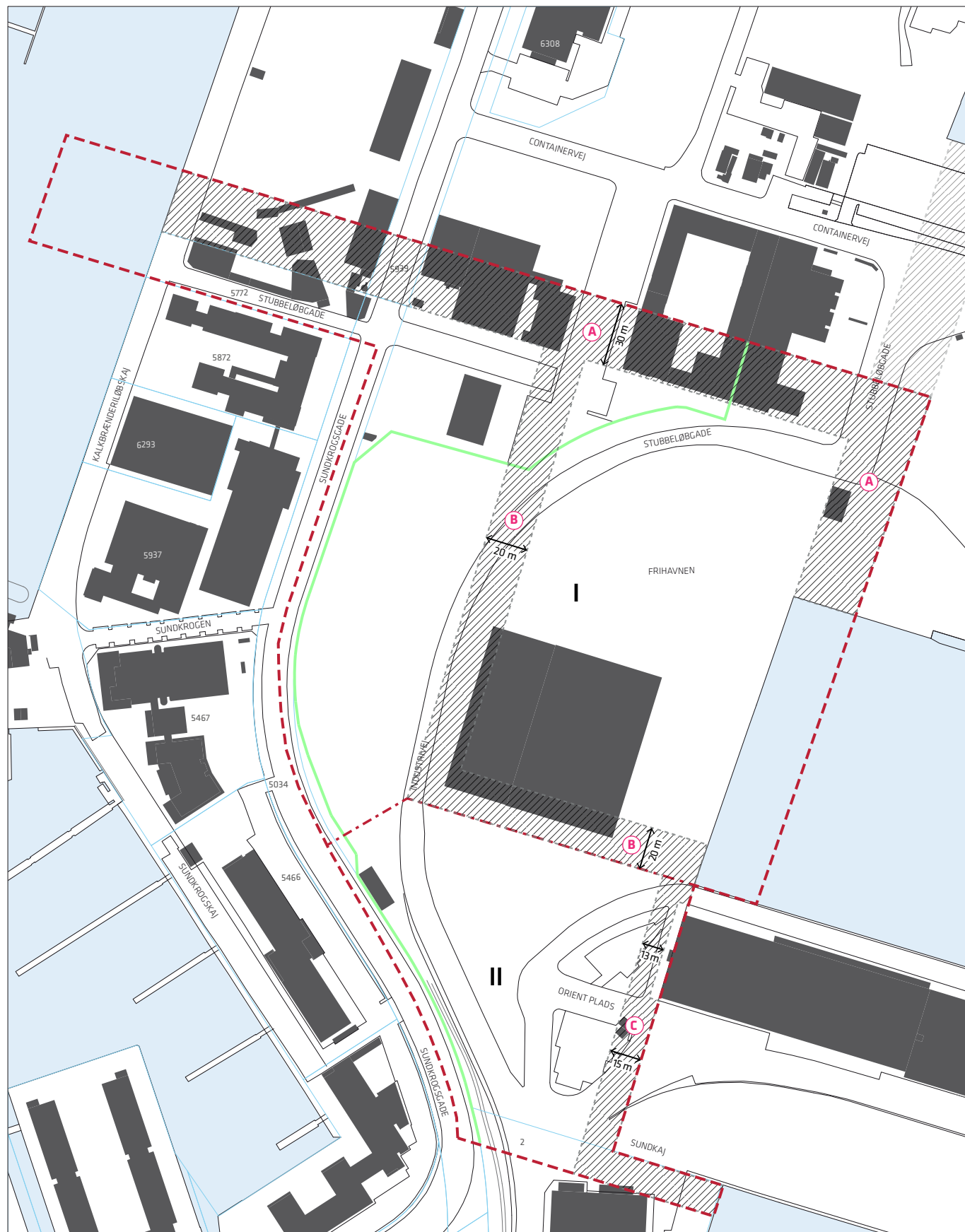
Lokalplan nr. 177 'Københavns Havn' ophæves i sin helhed for så vidt angår det aktuelle lokalplanområde.

Kommentarer af generel karakter

- a) På tidspunktet for planens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 med senere ændringer.
- b) Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret for overtrædelse af bestemmelser i lokalplanen.
Ændringer på en ejendom kræver ikke i alle tilfælde byggetilladelse. Det er derfor vigtigt at sikre sig, at påtænkte ændringer er i overensstemmelse med lokalplanen, inden de sættes i gang.
Kontakt derfor Teknik- og Miljøforvaltningen ved alle ændringer.
- c) I henhold til planlovens § 19, stk. 1, kan der dispenseres fra bestemmelser i en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Dispensation meddeles af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

Kristian Elleby Sundquist
/ Arkitekt

Tegning nr. 1 - Lokalplanområde, underområder og kanaler



--- Lokalplanområde

--- Grænse mellem underområder

— Matrikelskel

— Ejerlavsgrense

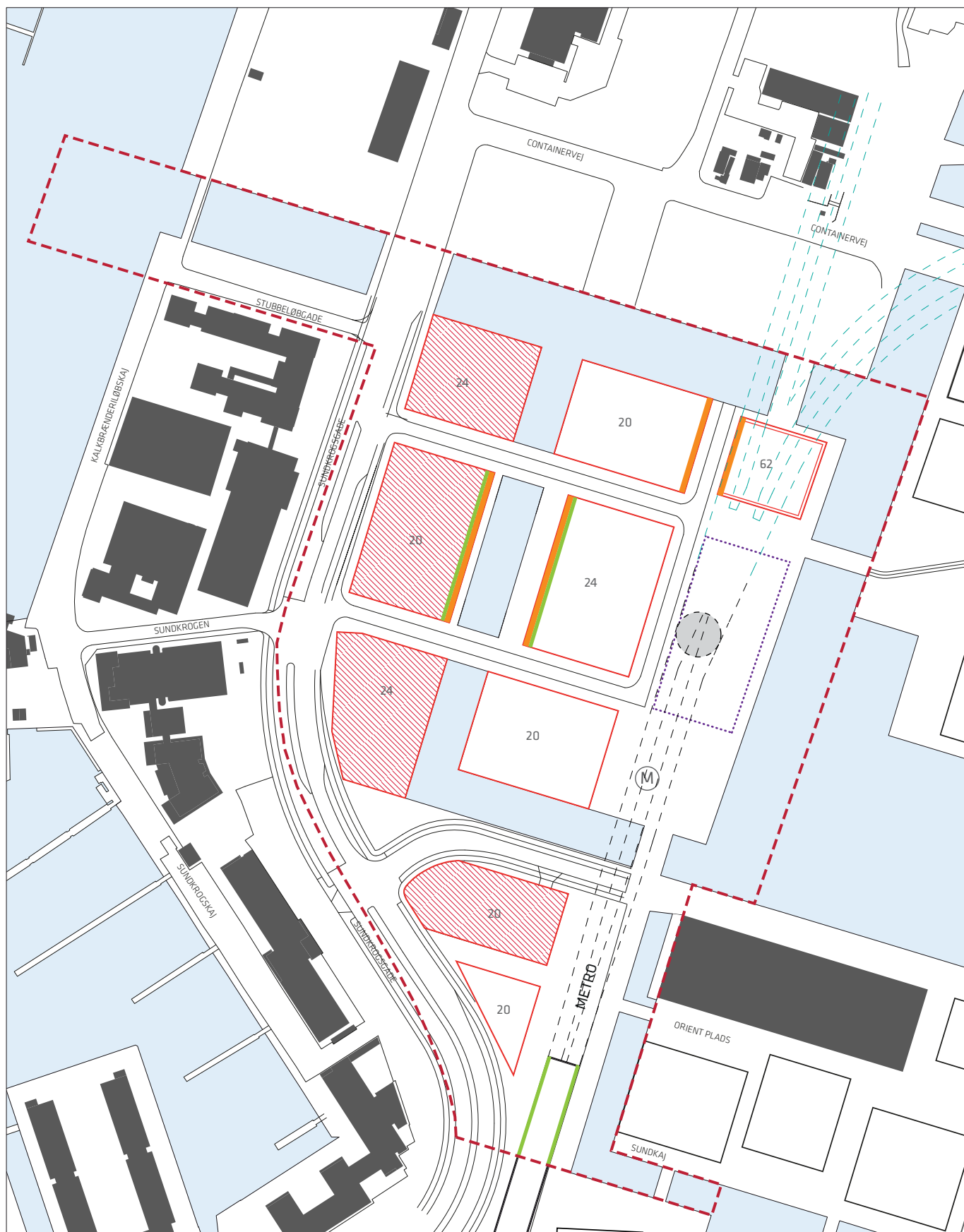
▨ Arealer der udgraves til kanaler

Ⓒ Kanalttype

↔ Kanalbredde
20 m

0 50 100 200 m.

Tegning nr. 2 – Bebyggelsesplan



--- Lokalplanområde

Byggefelter

Byggefelter med høje bygninger

Mulig placering af parkeringsanlæg, jf. dog § 3, stk. 3 og § 9, stk. 4

Ingen mulighed for forbindelse ml. byggefelter

Grøn væg/facade

0

50

100

200 m.

20

Bygningshøjde i meter over terræn

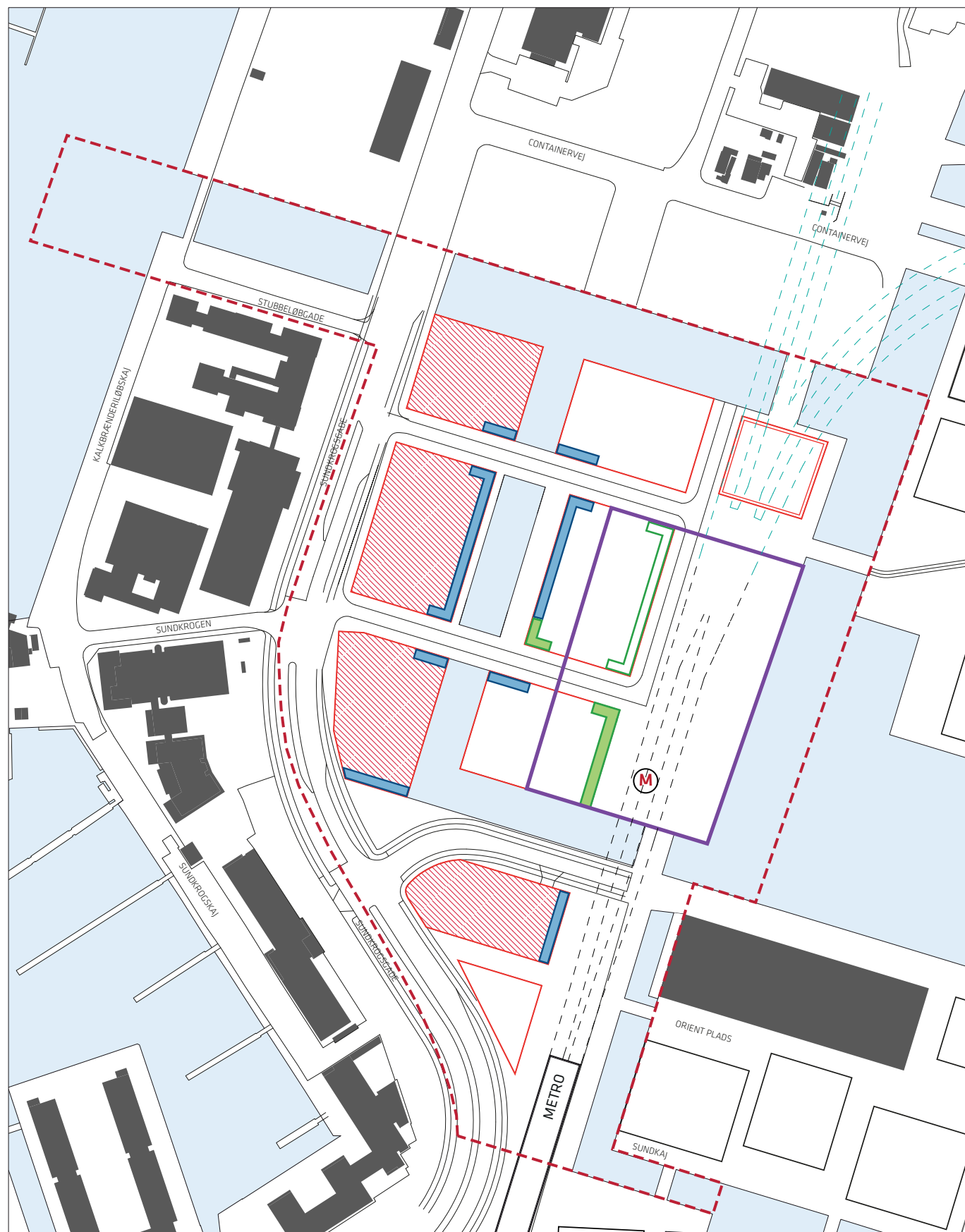
Byggefelt til teknikpavillion

Byggefelt til mindre pavillioner

Metrolinje

Mulig fremtidig metrolinje

Tegning nr. 3 - Byggefelter, funktioner, stueetager og kantzoner



--- Lokalplanområde

Byggefelter

Byggefelter med høje bygninger

Aktive stueetager - min. 75%

Udadvendte stueetager - min. 75%

Aktive stueetager - min. 50% resterende udadvendt stueetager

Zone til detailhandel

Mulig placering af parkeringsanlæg, jf. dog § 3, stk. 3 og §9, stk. 4

Adgang til metro

Metrolinje

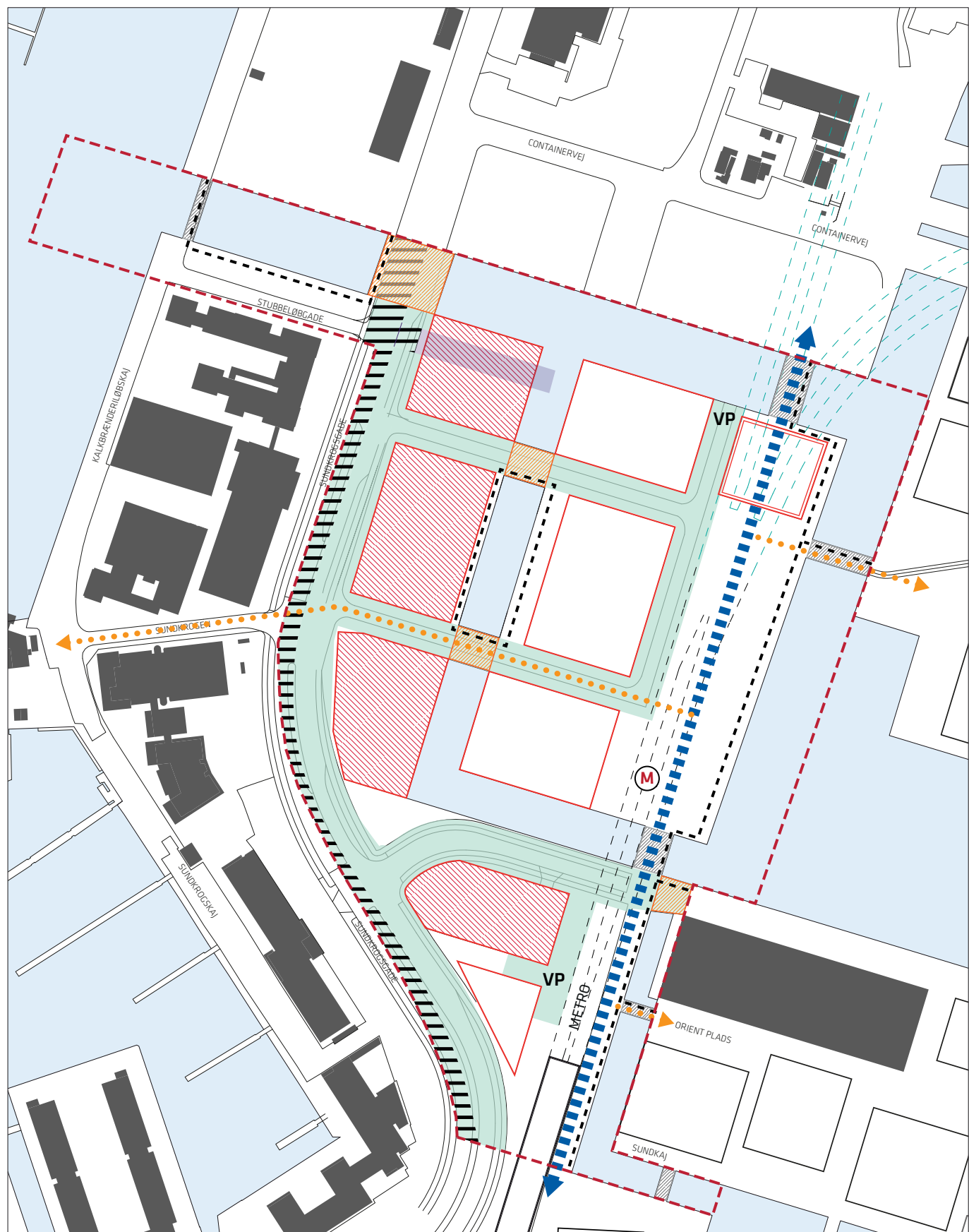
Mulig fremtidig metrolinje

0 50 100 200 m.

The image is a detailed site plan of a development area in Copenhagen. It shows a network of streets including Stubbøløgade, Sundkrogevej, Sundkrogsvej, and Orient Plads. A red dashed line outlines a specific area of interest, which includes several building footprints and a proposed metro line (M). A blue dashed line indicates a proposed path or boundary. The plan is oriented with North at the top.

- Københavns Kommune 37

Tegning nr. 5 - Veje, broer, stier og parkering



--- Lokalplanområde

Byggefelter

Byggefelter med høje bygninger

Mulig placering af parkeringsanlæg, jf. dog § 3, stk. 3 og § 9, stk. 4

Cykel- og gangbro

Bil-, cykel-, gangbro

•••• Fremtidig cykel- og gangforbindelse

0

50

100

200 m.

Eksisterende vejareal

Vejareal

Vejareal, der nedlægges

VP Vendeplads

--- Promenade

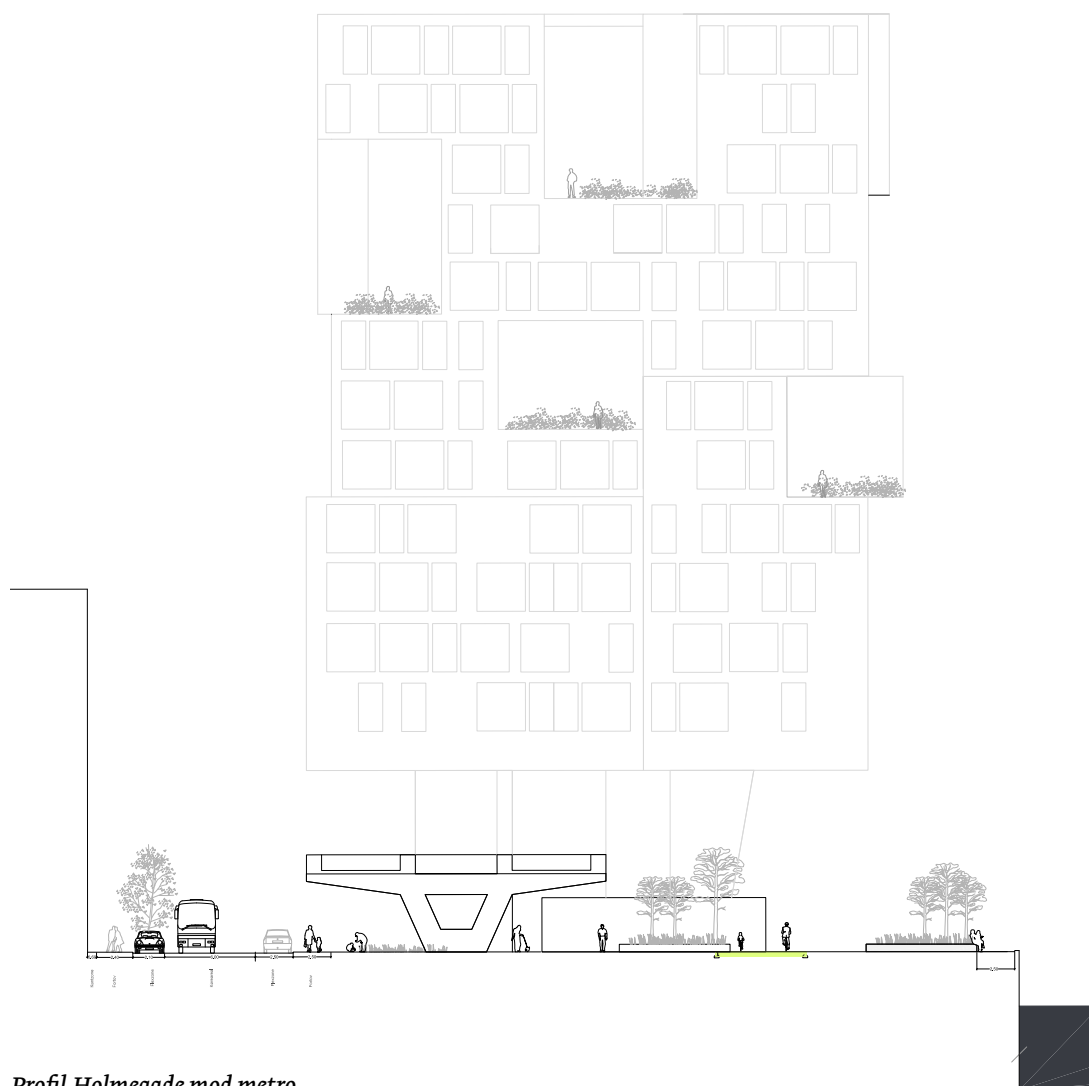
■ ■ ■ ■ Cykelsti i det 'Det Grønne Loop'

(M) Adgang til metro

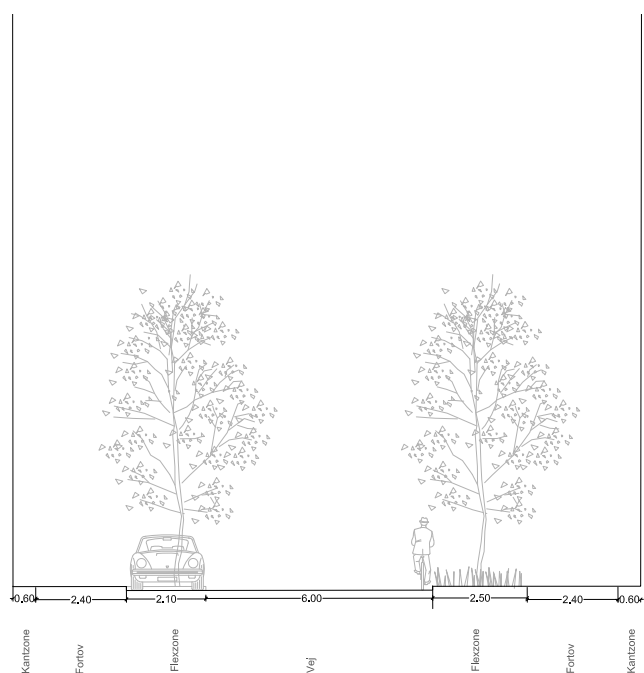
--- Metrolinje

--- Mulig fremtidig metrolinje

Tegning nr. 6 - Snit



Profil Holmegade mod metro



Profil Holmegade



Cykelsti i det grønne loop

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Bydesign
Postboks 447
1505 København V

tlf.: 33 66 33 66

e-mail: bydesign@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen