



INDBUDT  
**KONKURRENCE**  
**MASTERPLAN**

**LEVANTKAJ** NORDHAVN  
**DOMMERBETÆNKNING**  
**2018**

**LEVANTKAJ**  
**NORDHAVN**

**BY&HAVN**



# BY&HAVN

Udviklingsselskabet  
By & Havn I/S  
Nordre Toldbod 7  
1259 København K

Telefon 3376 9800  
E-mail [info@byoghavn.dk](mailto:info@byoghavn.dk)  
[www.byoghavn.dk](http://www.byoghavn.dk)

# DOMMERBETÆNKNING

## INDBUDT PROJEKTKONKURRENCE

# LEVANTKAJ

## NORDHAVN

JANUAR 2018

FORORD 3

KONKURRENCE **FAKTA** 4

KONKURRENCE **OPGAVEN** 8

### GENERELLE BEMÆRKNINGER

DOMMERKOMITÉENS BEMÆRKNINGER FASE 1 11

DOMMERKOMITÉENS BEMÆRKNINGER FASE 2 19

### VINDERFORSLAGET

FORSLAG 3 | TEAM **ENTASIS** 22

### ØVRIGE FORSLAG

FORSLAG 4 | TEAM **SLETH, SLA, MOE** 40

FORSLAG 1 | TEAM **JUUL I FROST ARKITEKTER** 56

FORSLAG 2 | TEAM **BIG** 68

FORSLAG 5 | TEAM **COBE** 80

DOMMERKOMITÉENS UNDERSKRIFTER 92

**BY&HAVN**





# ET UNIKT BYKVARTER MED SIN HELT EGEN IDENTITET I BYDELEN NORDHAVN

VINDERPROJEKT UDARBEJDET  
AF TEAM **ENTASIS:**

ENTASIS AS  
GHB LANDSKAB AS  
HALL MCKNIGHT  
NIRAS AS  
TRAFIKPLAN

En særlig egenart, der giver med og modspil til Nordhavns øvrige kvarterer er helt centralt i udviklingen af Levantkaj, Nordhavns næste bykvarter, hvor containerterminalen skal omdannes til et kvarter med boliger, erhverv, skoler, kirke, kultur mv.

I foråret 2017 gav fem teams deres indlevede bud på fremtidens Levantkaj, som et unikt, varieret og levende bykvarter.

Konkurrencen skulle belyse, hvordan der kan skabes et bæredygtigt levende kvarter med et alsidigt byliv med mangfoldige typer aktiviteter og bredt udbud af boliger, serviceerhverv, kultur og idræt, hvor byrum, grønne områder og vandflader skal invitere til oplevelser og udfoldelse for alle. Visionen var at skabe "et særligt sted".

Arkitektonisk har vi bedt om en række principper, som eksemplificerer og konkretiserer formgivningen af bygninger og boliger, hvor det skulle påvises, at bygningerne både egner sig til attraktive arbejdspladser og boliger. På baggrund heraf har de fire teams arbejdet med afsæt i den traditionelle københavnerré, og det femte team arbejdet med en entydig stokbebyggelse.

Med afsætning i de fem forslags forskellige analyser, fokusering og løsningsforslag har dommerkomitéen haft nogle interessante og udfordrende drøftelser. På baggrund heraf endte dommerkomitéen op med to vinderforslag, som der siden har været afholdt et forhandlingsforløb med i efteråret 2017. Først herefter har dommerkomitéen udpeget den endelige vinder af konkurrencen.

Dommerkomitéen vil gerne rette en tak til alle fem teams og deres meget kvalificerede løsningsforslag samt det store engagement, der kendetegner dem alle.

En enig dommerkomité har fundet, at Team Entasis med forslag 3 "Levanten" har svaret mest overbevisende på konkurrencens vision, krav og ønsker og har udpeget dette forslag som endelig vinder.

I indværende dommerbetænkning præsenteres resultatet af dommerkomitéens arbejde suppleret af tegninger og illustrationer af de fem forslag.

## RITA JUSTESEN

Chef for Planlægning og Arkitektur, By & Havn  
Formand for dommerkomitéen

## BY&HAVN

## LEVANTKAJ

SKAL I DEN KOMMENDE

ÅRRÆKKE OMDANNES

FRA CONTAINERTERMINAL

TIL DET KVARTER I KØBENHAVN,

HVOR **ALLE NORDHAVNS**

**KVALITETER** ER SAMLET

I ÉT BYKVARTER

# KONKURRENCE FAKTA



## KONKURRENCEUDSKRIVER OG -FORM

Konkurrencen blev udskrevet af By & Havn som en indbudt projektkonkurrence med et begrænset antal deltagere i henhold til EU's udbudsdirektiv 2014/24/EF.

## KONKURRENCEPROGRAMMET

Konkurrenceprogrammet er udarbejdet af By & Havn.

## KONKURRENCEPERIODE

20. februar 2017 til 18. maj 2017.

## DELTAGERE

### Team Entasis

GHB Landskabsarkitekter / Hall McKnight / Niras / Trafikplan.

### Team BIG

Rambøll Studio Dreiseitl / Buro Happold Engineering / Urgent Agency / Planværkstedet.

### Team COBE

Schönherr / Sweco / Jens Høyer-Kruse / Torben Dam / Raw Mobility / Vind-Vind.

### Team Juul Frost Arkitekter

SWECO Architects / Atkins DK / Midtconsult / Thue Kvorning / John Pløger.

**Team Sleth, SLA og MOE** Ellen Braae / Claus Bech-Danielsen / Rene Kural.



ILLUSTRATIONER FRA KONKURRENCEPROGRAMMET



## DOMMERKOMITÉ

Rita Justesen, chef for Planlægning og Arkitektur, By & Havn,  
formand for dommerkomitéen

Michael Soetmann, udviklings- og salgsdirektør, By & Havn

Kent Martinussen, arkitekt MAA, fagdommer udpeget af Arkitektforeningen

Jens Kvorning, arkitekt MAA, fagdommer udpeget af Arkitektforeningen

Erik Brandt Dam, arkitekt MAA, fagdommer udpeget af Danske Landskabsarkitekter

## RÅDGIVERE FOR DOMMERKOMITÉEN

Tina Saabye, stadsarkitekt, Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Marc Jørgensen, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

Lise Pedersen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Tue Alstrup Avnby, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Nicolai Irminger Axholm, chef for Salg og Udlejning, By & Havn

Rikke Faaborg Jarmer, chef for Bæredygtighed og Byliv, By & Havn

Tina Allerelli Vestergaard, projektleder, By & Havn

Magnus Justesen, By & Havn

## DOMMERKOMITÉENS SEKRETÆR

Dorte Sibast, arkitekt MAA, Arkitektforeningens Konkurrenceafdeling.

## BEDØMMELSESKRITERIER

Forslagene blev bedømt på deres evne til at imødekomme By & Havns forventninger og ambitioner om en funktionel, fleksibel, markant og bæredygtig masterplan. Der blev lagt vægt på, at det nye bykvarter skulle fremstå med en tydelig egenart, og at det skulle fremme byliv og give med- og modspil til Nordhavns øvrige bykvarterer, jf. krav og ønsker i konkurrenceprogrammet.

## BEDØMMELSESPERIODE

18. maj 2017 til 17. august 2017.

## VEDERLAG

DKK 300.000 eksklusiv moms pr. team i fase 1

DKK 150.000 eksklusiv moms pr. team, der har deltaget i forhandlingsrunden i fase 2

## FORHANDLINGSFORLØB

1. september 2017 til 30. oktober 2017

Dommerkomitéen udpegede 2 vindere til at kvalificere deres forslag i et forhandlingsforløb. Der blev nedsat et forhandlingsudvalg, der var identisk med dommerkomitéen og dennes rådgivere. Igennem forløbet har forhandlingsudvalget afholdt tre møder med de to vindere inden aflevering af de endelige forslag.

## OFFENTLIGGØRELSE AF RESULTATET

9. januar 2018.







ILLUSTRATION FRA KONKURRENCEPROGRAMMET

## MASTERPLAN FOR ET NYT BYKVARTER

Formålet med konkurrenceopgaven var at komme med forslag til en masterplan for Levantkaj, den næste etape af udviklingen i Nordhavn. Levantkaj skal være et blandet bykvarter med boliger, erhverv, institutioner og kultur, der sammen skal skabe rammen om det gode hverdagsliv for 10-12.000 beboere og beskæftigede.

Hovedtemaet for masterplankonkurrencen er udviklingen af et blandet bykvarter med dén egenart, der bliver skabt i mødet mellem den tætte by og Øresund, stedet hvor man får en særlig oplevelse ved at bo i et kvarter, der er omgivet af blå og grønne rekreative områder.

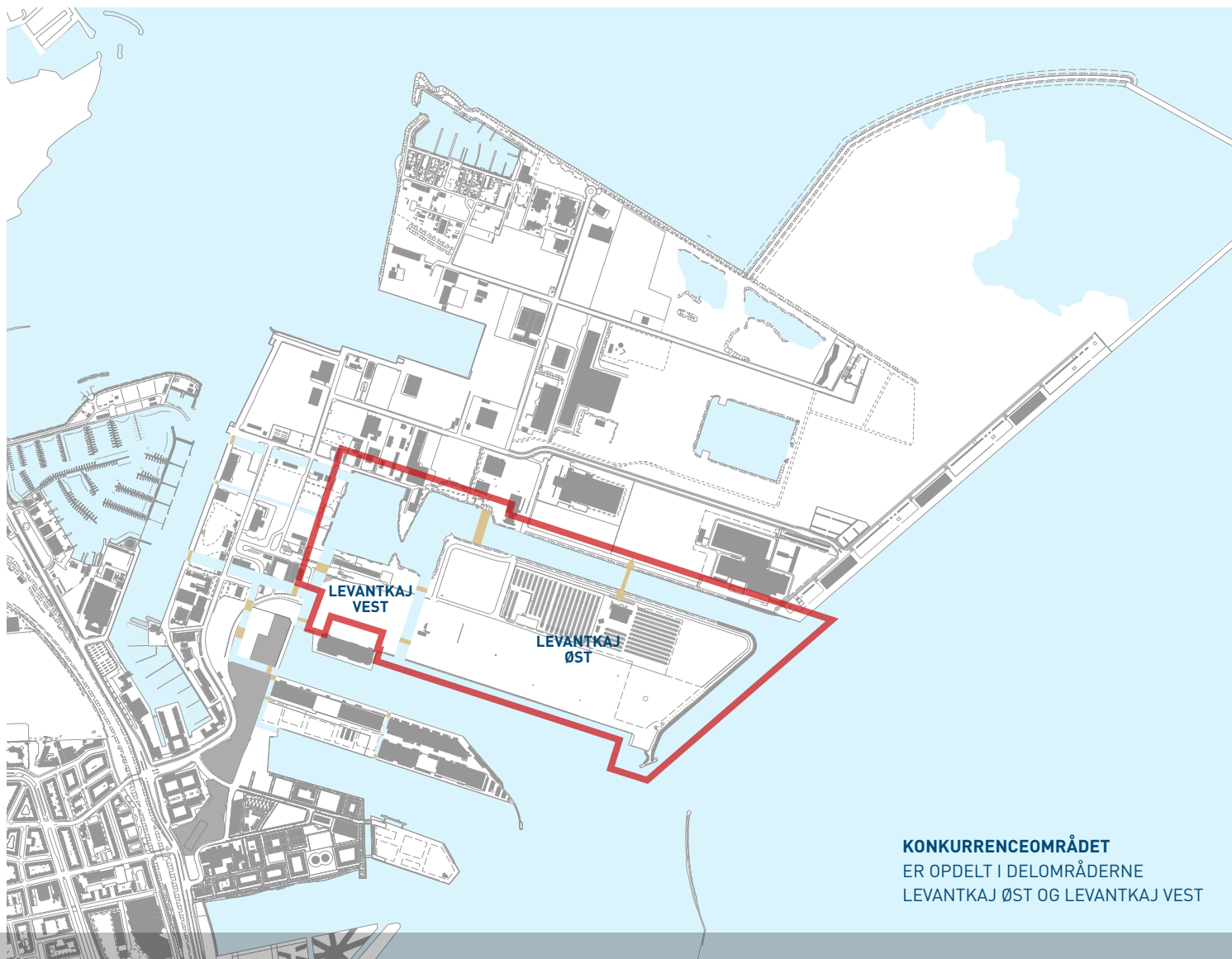
De overordnede strukturer er givet ved Strukturplanen for Nordhavn. Med afsæt i denne skal masterplanen for Levantkaj fastlægge en tæt bebyggelsesstruktur med udgangspunkt i en intensiv brug af de større rekreative områder og nære byrum. Levantkaj er unik med sin placering ved Skudehavnen med det 'himmelige' lommevandrum og med Øresunds til tider hidsige skumsprøjt. De meget forskellige typer af vand kombineret med de rekreative områder skal medvirke til at give Levantkaj et særkende.

EN **MASTERPLAN** FOR  
LEVANTKAJ, SOM VISER DEN  
OVERORDNEDE STRUKTUR  
– BEBYGGELSE, LANDSKAB,  
BYRUM OG TRAFIK

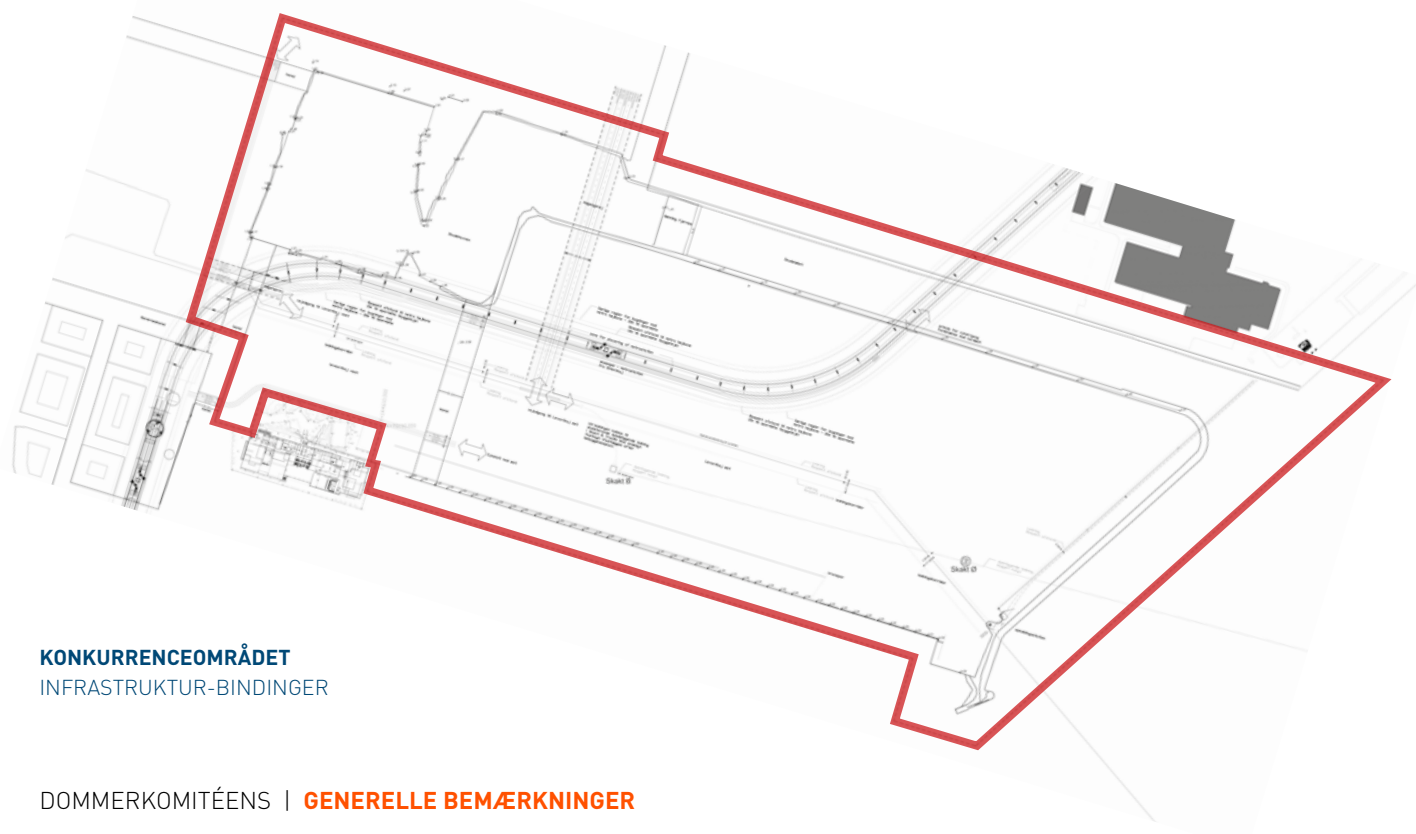
MASTERPLANEN  
SKAL UDFORMES MED  
UDGANGSPUNKT I EN  
FORDELING AF ETAGEAREALET  
MED **2/3 BOLIGER**  
OG **1/3 ERHVERV**



# GENERELLE BEMÆRKNINGER



**KONKURRENCEOMRÅDET**  
ER OPDELT I DELOMRÅDERNE  
LEVANTKAJ ØST OG LEVANTKAJ VEST



**KONKURRENCEOMRÅDET**  
INFRASTRUKTUR-BINDINGER

# DOMMERKOMITÉENS GENERELLE BEMÆRKNINGER FASE 1

## PROGRAMMETS SÆRLIGE KRAV

Programmet efterlyser forslag til et nyt og unikt bykvarter, som i kraft af sin særlige beliggenhed kan tiltrække både beboere, arbejdspladser og besøgende, som ved sin funktionelle og rumlige mangfoldighed skaber ramme om et levende byliv, hvor gående og cyklende er prioriteret højt. Der er et stort ønske om frodige og grønne byrum samt en variation af rekreative oplevelser med afsæt i nærheden til vandet. Der skal arbejdes omhyggeligt med mikroklima og gode, lokale opholdsmuligheder, som giver plads til både det aktive, det henslængte og det stille samt rolige liv.

Der er en række forudsætninger, som sætter rammerne for strukturering af området. Metroens linjeføring er fastlagt således, at den afskærer eller giver en særlig status til det nordvestlige hjørne af Levantkaj Øst. Levantkaj krydses af nogle østvestgående ledningstracéer, som skal friholdes for bebyggelse. Tilkoblingen til det overordnede vejnet er også givet. Den endelig tilkørsel til Levantkaj Øst vil komme fra nord, men der skal skabes mulighed for i en tidligere fase at skabe tilkørsel fra Levantkaj Vest.

Ud over disse infrastruktur-bindinger stiller programmet krav om et bredt, gennemgående parkbånd langs sydsiden af Levantkaj og en rekreativ brug af Skudehavnen i overensstemmelse med Strukturplanen for Nordhavn.

Programmets krav til den nye bydel er meget udfoldede og ambitiøse. Dette skaber både udfordringer og muligheder, som de fem teams har håndteret på forskellige måder, således at der samlet set foreligger en grundig undersøgelse af, hvorledes programmets krav kan imødekommes.

## DEN SÆRLIGE IDENTITET

Intentionen om, at det nye bykvarter på Levantkaj opnår en særlig identitet samtidig med, at det fremstår som en integreret del af hele den nye bydel i Nordhavn, ser dommerkomitéen som et essentielt krav.

Strukturplanen for Nordhavn deler den nye bydel i en række holme af forskellige størrelser. Holmenes størrelser, deres placering og eksponering mod de forskellige vandflader, deres tætheder og andelen af åbne arealer vil skabe forskellige identiteter med afsæt i Strukturplanens disponering. Derudover er det den måde, som byens traditionelle elementer, såsom bebyggelsen, gaden, pladsen, parken og promenaden, fortolkes og kombineres på, som skaber identiteten og forskellene i identitet mellem de forskellige holme.

I og med, at denne opgave handler om at bygge en by af holme, kommer dertil det særlige spørgsmål: Hvordan anvendes og fortolkes byens traditionelle elementer, når de skal anvendes inden for holmens afgrænsede felt og ikke i en kontinuert bystruktur?



MASTERPLAN **FORSLAG 1** TEAM JUUL | FROST ARKITEKTER

MASTERPLAN **FORSLAG 2** TEAM BIG

FIRE AF DE FEM FORSLAG VÆLGER **DEN SAMME GRUNDSTRUKTUR**, HVOR DET ØSTVESTGÅENDE LEDNINGSTRACÉ ANVENDES SOM DEN OVERORDNEDE **FORDELINGSGADE** I DET NYE BYKVARTER



MASTERPLAN **FORSLAG 3** TEAM ENTASIS



MASTERPLAN **FORSLAG 4** TEAM SLETH, SLA, MOE



MASTERPLAN **FORSLAG 5** TEAM COBE

## BASISSTRUKTUREN

Metrolinjen og ledningstracéet betyder, at fire af de fem forslag vælger den samme grundstruktur, hvor det østvestgående ledningstracé anvendes som den overordnede fordelingsgade i det nye bykvarter. Dog med den forskel, at **forslag 5** i en glidende bevægelse sammenkæder adgangen fra nord med den østvestgående fordelingsgade, hvor de øvrige forslag arbejder med et vinkelret møde mellem disse to gader.

**Forslag 3** adskiller sig herfra ved at placere fordelingsgaden som en del af det store gennemgående park- og promenadebånd mod syd. Herved rejses spørgsmålet om fordele og ulemper forbundet med at adskille eller samle de forskellige trafikarter og bevægelser. Traditionelt har det været god latin at adskille trafikarterne. Men når det gælder tryk i lokalområder, peges der på fordele ved at samle trafikanterne. Hertil kan så tilføjes overvejelserne om den betydningstildeling og forståelse af området, der sker gennem den måde trafikken og bevægelserne kanaliseres og sammenkædes på.

Det er dommerkomitéens opfattelse, at lokaliseringen af fordelingsgaden mod syd, sammen med promenaden og den lineære park som ses i **forslag 3**, udgør en interessant løsning, som samlet set rummer en række fordele. Denne disponering betyder, at man ved ankomsten til den nye bydel med det samme bliver præsenteret for den fantastiske udsigt og kontakten til vandet, som den store identitetsbærende attraktion. Den giver også en klar forståelse af, hvor man er, hvordan man søger ind i kvarteret, og den gør den sydlige promenade til et aktivt sted.

Den potentielle ulempe ved denne disponering er knyttet til, om biltrafikken vil lægge begrænsninger på brugen af havneparken, og om det vil opleves som usikkert fra bebyggelsen at skulle krydse fordelingsgaden. Dommerkomitéens trafikrådgivere har imidlertid afmonteret denne bekymring ved at påpege, at der vil være mindre trafik på fordelingsvejen i Levantkaj-kvarteret, end der er på Islands Brygge.

## AT BYGGE BY VED VANDET, PÅ EN HOLM

Strukturplanen for Nordhavn fokuserer på kvaliteten ved, at alle beboere og besøgende skal kunne opleve, at de er ved vandet eller tæt på vandet – og den samme ambition gentages i programmet for Levantkaj, hvor det understreges, at man i den nye bydel skal opleve at være i et kvarter, som er omgivet af vand på alle sider.

Det stiller krav til både forståelsen og organiseringen af de forskellige kanter mod vandet og en nuanceret forståelse af de omgivende vandfladers forskellige karakterer. Det stiller også krav til hvilke bymæssige elementer og bebyggelsesformer, der anvendes, og hvordan de fortolkes og tilpasses denne særlige situation. Det stiller ligeledes krav til den måde holmens bebyggelsesstruktur organiseres på – specielt i hvilken udstrækning, og hvordan de indre dele af holmen har kontakt med eller kan opleve vandet.

## MIDTEN OG VANDET

En af udfordringerne, når kravet om en intens oplevelse af at være ved vandet skal opfyldes, er bredden på Levantkaj Øst. Der er næsten 400 m fra nordsiden til sydsiden. Det betyder, at man fra bebyggelsen i de indre dele ikke umiddelbart vil opleve kontakten til vandet. Forslagsstillerne benytter sig af forskellige strategier til at håndtere denne problematik.

**Forslag 5** foreslår at hæve den midterste del af holmene så meget, at man fra midtersektionen af både Levantkaj Øst og Levantkaj Vest – i kraft af denne høje position – vil

FORSLAGSSTILLERNE BENYTTER  
SIG AF FORSKELLIGE STRATEGIER  
TIL AT HÅNDTERE PROBLEMATIKKEN  
MED LEVANTKAJS BREDE OG  
**KONTAKTEN TIL VANDET**

kunne se de omgivende vandflader mod nord og syd. Samtidig er det en pointe i dette forslag, at man derved kan indrette en overdækket parkering under den hævede midtersektion.

**Forslag 2** benytter sig i lidt mindre omfang af den samme strategi, idet den park, der indgår i forslaget, foreslås indrettet med et antal høje, hvorfra man på samme måde vil kunne se de omgivende vandflader og derved forstå, at man er i et bykvarter, som ligger på en holm.

En tredje strategi er at organisere bebyggelsen på en sådan måde, at der opstår en række kiler eller tragtformede åbninger mod vandet. Ved at kombinere disse tragtformede åbninger med bebyggelser, der rummer mange forskydninger og forsætninger, argumenteres der i **forslag 4** for, at man på denne måde vil kunne opfylde kravet om, at alle vil kunne se og føle sig i kontakt med vandet. Disse kileformede åbninger anvendes i forslaget også til at åbne metropladsen mod vandet, således at man fra metrostationen vil se vandet, og dermed ved ankomsten med metro til Levantkaj umiddelbart bliver gjort bekendt med dens særlige kvaliteter.

### KANTEN OG VANDET

Kanten mod vandet tildeles en afgørende rolle både gennem programmets krav til det nye kvarter og gennem det faktum, at det er holme, der arbejdedes med. Den sydlige kant på Levantkaj er i programmet defineret som et gennemgående parkbånd med en anbefalet bredde. Der optræder ret forskellige forslag til detailindretningen af Parkbåndet, men alle forslag arbejder med en stram konstrueret havnekant med varierende højder. I alle forslag ligger Parkbåndet lavere end byggefeltene og vil helt eller delvist blive oversvømmet i tilfælde af ekstremt højvande.

DER OPTRÆDER RET FORSKELLIGE  
FORSLAG TIL DETAILINDRETNINGEN  
AF **PARKBÅNDET**, MEN ALLE  
FORSLAG ARBEJDER MED EN  
**STRAM KONSTRUERET  
HAVNEKANT** MED VARIERENDE  
HØJDER

Levantkajs tre øvrige sider behandles ret forskelligt af de deltagende teams. **Forslag 1 og 2** arbejder med hårde konstruerede kanter hele vejen rundt om Levantkaj Øst. **Forslag 3, 4 og 5** foreslår langs skudeløbet en kant, som er inspireret af den bløde, bevoksede kant, som findes i dele af den tidligere Skudehavn. **Forslag 5** arbejder med små, stedvise påfyldninger udenpå en gennemgående promenade. Disse stenpåfyldninger vil med tiden blive bevokset med pionervækster. **Forslag 4** gennemfører en grundig analyse af de forskellige kanter og de vandflader, de vender ud imod, og anvender denne analyse til at begrunde den konkrete indretning af de forskellige kanter. Mod Skudehavnsløbet foreslås en forholdsvis irregulær kant, hvor udposninger af varierende størrelser kan rumme små skure til klubber og værksteder.

**Forslag 3** foreslår den mest afvekslende kant mod Skudehavnsløbet delt i 5 sektioner, som henholdsvis skyder sig frem og viger tilbage og giver dermed både en interessant rytme samt mulighed for mange forskellige slags aktiviteter.

Det er dommerkomitéens vurdering, at den fligede og afvekslende kant mod Skudeløbet bedst understøtter programmets ønske om en identitetsstærk og mangfoldig bydel. Dommerkomitéen ser **forslag 3 og 4**, som dem, der rummer de mest overbevisende løsninger.

### DE GRØNNE BYRUM

Programmet stiller krav om en frodig og grøn bydel med træer, grønne facader, grønne tage og grønne byrum. Alle forslag følger kravet om en lineær park langs med Levantkajs sydside (Parkbåndet). Alle fem forslag har også Levantkaj Vest som den grønne holm med boldbane og forskellige udgaver af grønne nicher langs kanterne, mellem institutionerne.

Udover Parkbåndet og campus imødekommes kravet om grønne byrum med forskellige typer af mindre parker eller parkstrøg. Normalt er byparken et af de vigtigste strukturerende træk i en bydel. Byparken er det anderledes, åbningen i en tæt bydel, som både giver luft og rum for et andet byliv end det, der udspiller sig i gaderne. Det er ofte i forhold til parken, at man orienterer sig, og det er omkring parken, at de mest attraktive boliger er beliggende.

Når det som her drejer sig om at bygge en ny bydel på en holm, hvor det er vandet og kanterne mod vandet, der er den store attraktion og det organiserende for hele planen, så får byparken en anden strukturel rolle. Det er der nogle af forslagsstillerne, som er meget opmærksomme på, mens andre anvender parken på en mere traditionel og mindre reflekteret måde.

**Forslag 1** foreslår to smalle parkstrøg (klimaskår), som forbinder nord og sydsiden af Levantkaj Øst. Det er dommerkomitéens vurdering, at disse parkstrøg er for smalle til at gøre sig gældende som vigtige træk, som kan give plads for et lokalt rekreativt liv, og dommerkomitéen stiller sig tvivlende overfor, om de har den vigtige funktion som overordnede forbindelser, som forslagsstilleren lægger op til med yderligere broforbindelser.

**Forslag 2** lancerer en forholdsvis traditionel indeliggende park (Byparken). Bakker af overskudsjord skaber udsigtpunkter, hvorfra man vil kunne se vandet, men de samme høje vil også opdele rummet, som i forvejen har en lidet favnende form og derfor ikke rigtigt formår at optræde som det samlende element, som Byparken tilsyneladende er tænkt som.

**Forslag 3** er det forslag, som mest originalt tolker problematikken "Parken på en holm". I dette forslag placeres parken i det nordvestlige hjørne af Levantkaj Øst og gives karakter af en strandeng. Dvs. den knytter sig som park til kanten og til vandet, og den henter sin karakter fra de kystlandskaber, som findes i Øresundsregionen.

**Forslag 4** foreslår en mindre park som en udvidelse af kanten mod Skudehavnen, der ligesom **forslag 3** henter karakteren fra Skudehavnen med den fligede kant, som fortsætter ud i Skudeløbet. Herudover argumenteres ikke yderligere for det grønne områdes betydning for Levantkaj.

**Forslag 5** opererer med en kombination af en lille skov og et grønt P-hus, hvor overdækningen over P-huset sammen med den lille skov fremstår som en bypark – i hvert fald på planen. Der er ikke redegjort nærmere for, hvorledes det kan lykkes at få relativt store træer til at vokse på P-overdækningen og derigennem opnå en bypark med den størrelse, der vises på planen.

## DET AFSKÅRNE HJØRNE

Metroens linjeføring indebærer, at det nordvestlige hjørne af Levantkaj Øst får en særlig status med risiko for at blive afskåret fra den øvrige del af det nye bykvarter. De fleste forslag forsøger at imødegå denne afskæring ved at aktivere kanterne langs metroen med højere bygninger med meget erhverv eller med andre særligt aktive programmer, for på den måde at gøre metrolinjen til et samlende træk i stedet for et adskillende.

**Forslag 3** giver det nordvestlige hjørne en helt anden status ved at introducere en stor strandeng og derved give denne del af Levantkaj Øst en anden karakter, som igen anvendes som forgrund for en mindre business-park. Dommerkomitéen finder denne løsning både original og velvalgt.

DE FLESTE FORSLAG FØRSØGER  
AT **AKTIVERE KANTERNE**  
**LANGS METROEN** MED HØJERE  
BYGNINGER MED MEGET ERHVERV  
ELLER MED ANDRE SÆRLIGT  
AKTIVE PROGRAMMER

FORSLAGENE HAR FORSKELLIGE  
OPFATTELSE AF HVILKEN **FORM**  
OG HVILKEN **STØRRELSE** PÅ  
BYGGEFELTET, DER ER AT FORE-  
TRÆKKE OG HVILKEN **GEOMETRI**,  
DER BØR ARBEJDES MED I BYGGE-  
FELTERNES AFGRÆNSNING

INGEN AF FORSLAGENE GÅR I  
DYBDEN MED, HVORLEDES  
ERHVERVSLOKALERNE RUMMER  
**EFFEKTIVE** OG INDRETNINGS-  
MÆSSIGT OPTIMALE **LEJEMÅL**

## BEBYGGELSESMØNSTRET

Den velkendte, delvist åbne karré er den bebyggelsesfigur, som de fleste forslagsstiller vælger, mens **forslag 3** skiller sig ud ved at argumentere for en overvejende lineær organisering af bebyggelsesstrukturen.

De fire projekter, der arbejder med karréen som grundfigur, har forskellige opfattelser af hvilken form og hvilken størrelse på byggefeltet, der er at foretrække og hvilken geometri, der bør arbejdes med i byggefelternes afgrænsning.

**Forslag 5** skiller sig ud i denne gruppe ved at arbejde med lidt mindre karréer end de øvrige forslag, hvorved der opstår et mere sammensat og afvekslende system af gader end tilfældet er i de forslag, der anvender større karréer. Forslaget argumenterer dog for, at de mindre byggefelter kan sammenlægges, hvis det er at foretrække. I så fald vil alle de fire karré-forslag, når det gælder karréstørrelse, opvise en meget stor enighed om, hvad der er anbefalelsesværdigt og dermed også fremvise en meget ensartet rytme i takten af gader og karréer.

**Forslag 3** anviser en overvejende nord-sydgående lineær bebyggelsesstruktur med varierende bredder på byggefeltene, således at de kan optage forskellige bebyggelsesformer. Denne bebyggelsesstruktur har en helt anden tilgang til forholdet mellem offentlige og halvprivate arealer end den traditionelle karré – og denne tilgang rummer også udfordringer. Dette forslag formår at pege på muligheden for at skabe et nyt bykvarter, som i markant grad opfylder programmets krav om en anderledes og selvstændig identitet – både i kraft af den lineære organisering af bebyggelsen og i kraft af, at trafikken samles mod syd og derfra med aftagende intensitet søger ind i bebyggelsen.

Generelt rummer forslagene en overordnet set acceptabel fordeling af erhvervslokaler i forhold til boligarealer. Der er dog store forskelle mellem forslagenes måde at anviser lokalernes placering i masterplanen på, ligesom det må konstateres, at ingen af forslagene går i dybden med, hvorledes erhvervslokalerne rummer effektive og indretningsmæssigt optimale lejemål. **Forslag 3** arbejder bevidst med at få skabt en blandet bolig- og erhvervsby ved at foreslå, at en del af erhvervslokalerne placeres i stueetagerne af boligbebyggelserne. Om end denne løsning rummer nogle spændende potentialer, stiller dommerkomitéen sig usikker over for den konkrete udgave, hvoraf det ikke fremgår, hvilken indvirkning dette vil få på boligernes umiddelbare friarealer.

Forslagene anviser forskellige placeringer for kulturhus og bibliotek. I fire forslag placeres kulturhus og bibliotek tæt på metrostationen, mens **forslag 3** placerer bygningen på Levantkajens spids mod sydøst ud fra den argumentation, at Kulturhuset kan blive en regional destination og en attraktion på Levantkaj.

## ETAPEDELING OG ROBUSTHED

Næsten alle forslag arbejder med en etapevis udbygning af selve bebyggelsen, som begynder omkring den kommende metrostation. Der er ret store variationer med hensyn til hvilke trin og initiativer, der foreslås forud for eller parallelt med bebyggelsen af Levantkaj. Mange foreslår midlertidige aktiviteter, som kan udnytte de store belagte arealer og gennem disse aktiviteter gøre Levantkaj til et kendt sted i København. Flere arbejder også med en form for grøn byggemodning, hvor der tidligt etableres forskellige former for beplantning, som kan sikre mere modne beplantninger og en lidt mere sammensat tidsforståelse i det nye kvarter. Nogle af disse initiativer – hvor sympatiske de end er – synes imidlertid at give vanskeligheder, når det gælder robustheden i planen og muligheden for at foretage justeringer. **Forslag 5's** kraftige jordpåfyldninger på

Levantkaj Østs midterfelt vil eksempelvis gøre udbygningen kompliceret, og det samme gælder den tidlige plantning af 1000-års skoven.

## BÆREDYGTIGHED

Alle forslag behandler bæredygtighed som en integreret del af helhedsplanen, hvor udgangspunktet for alle er en helhedsorienteret bæredygtighed, der beskrives ud fra miljømæssige, sociale, økonomiske og kulturelle aspekter og tænkes på tværs af disse for at skabe merværdi i flere henseender.

DGNB-certificeringen af byområdet beskrives i overordnede termer i alle forslag, der alle arbejder ud fra en certificering på minimum Guld-niveau. Enkelte beskriver, at de kan nå Platin-niveau. **Forslag 5's** bæredygtighedsprofil er den bedst gennemarbejdede af de fem forslag.

## VURDERING

Kravet om et unikt og aktivt kvarter med en særlig identitet knyttet til funktionel og rumlig mangfoldighed gives der mange bud på i masterplankonkurrencen for Levantkaj.

Hovedparten af forslagene argumenterer for, at den traditionelle københavnerkarré gennem historien har vist sin evne til at producere aktive og robuste byer bygget op af karréen, gaden, pladsen og parken, og at man derfor bør videreføre denne bystruktur, tilpasset programmet og det særlige sted.

Denne bystruktur er velkendt, og der vil næppe herske tvivl om, at de fire **forslag (1, 2, 4 og 5)**, der med lidt forskellige udformninger og betoner argumenterer for denne byform, peger på en robust løsning, netop fordi den er så velkendt. Blandt disse fire forslag peger dommerkomitéen på **forslag 4**, som dét forslag, der mest pragmatisk og gennemarbejdet fortolker karrébyens muligheder på dette sted.

**Forslag 4** tager udgangspunkt i vandkanten og kystkilerne som bærende rumlige strukturer, der fremkalder en robust og fleksibel grundstruktur. En tur langs vandkanten kan blive en afvekslende og oplevelsesrig tur, hvor der både er strækninger, som vil fremstå meget urbane og mange små lokale lommer, hvorved der skabes rum for mange slags aktiviteter og socialt liv. Det lykkedes forslagsstilleren at gribe, fortolke og genbruge den charmerende informalitet og vildskab, der fandtes – og til dels findes – i Skudehavnen på en sikker måde, så forslagsstillerens ønske om mangfoldighed, afveksling og rum for mange aktiviteter indfries.

Hvis det unikke og identitetsstærke prioriteres som afgørende kvaliteter for det nye bykvarter, så ser dommerkomitéen **forslag 3** som et interessant forslag, som i kraft af sin bebyggelsesstruktur, sin organisering af trafik og bevægelsesmønstre generelt og sin originale nyfortolkning af parken og kysten i særlig grad lever op til disse krav. Forslaget er et markant og anderledes bud på en fremtidig byudvikling, der antageligvis kan rumme store potentialer for at opfylde ambitionen om at skabe et unikt og rigt varieret bykvarter med en særlig identitet i forhold til Nordhavns øvrige kvarterer.

Dommerkomitéen vurderer, at både **forslag 3 og 4** har potentiale til at tilvejebringe en masterplan for Levantkaj som grundlag for en unik, varieret og levende byudvikling på Levantkaj. Dommerkomitéen har derfor valgt at udpege begge forslag til vindere af masterplankonkurrencen med henblik på at indgå i et forhandlingsforløb. Forhandlingsforløbet har til hensigt at viderebearbejde de to forslag, således at der kan udpeges én endelig vinder af masterplankonkurrencen for Levantkaj.

## DGNB-CERTIFICERINGEN

AF BYOMRÅDET BESKRIVES

I OVERORDNEDE TERMER I ALLE

FORSLAG, DER ALLE ARBEJDER UD

FRA EN CERTIFICERING PÅ

MINIMUM GULD-NIVEAU

HOVEDPARTEN AF FORSLAGENE

ARGUMENTERER FOR, AT MAN BØR

**VIDEREFØRE** DEN TRADITIONELLE

**KØBENHAVNERKARRÉ**, TILPASSET

PROGRAMMET OG DET SÆRLIGE STED

# GENERELLE BEMÆRKNINGER FASE 2

TO PROJEKTERS  
**MEGET FORSKELLIGE  
BYARKITEKTONISKE  
PRINCIPPER** GJORDE DET  
RELEVANT AT GENNEMFØRE  
EN YDERLIGERE BEARBEJDNING  
I FASE 2

## FORHANDLINGSFORLØB OG VIDEREUDVIKLING

Fase 1 blev afsluttet med udpegning af to projekter, som begge præsenterede yderst kompetente løsninger på programmets krav – men med afsæt i meget forskellige byarkitektoniske principper. Det var netop denne forskel, der gjorde det relevant at gennemføre en yderligere bearbejdning i fase 2.

Fase 2 har fokuseret på at teste, hvilket af de to projekter, som rummer det største potentiale for en yderligere kvalificering i forhold til de krav, der er formuleret i programmet, og de vilkår som er givet af konteksten.

Denne videreudvikling og afprøvning er foregået i en åben proces mellem hvert af de to teams og dommerkomitéen, hvor der med udgangspunkt i spørgsmål formuleret i et såkaldt forhandlingsnotat til hvert af de to teams, er afholdt 3 møder mellem et forhandlingsudvalg og hvert af de to teams. Efter de tre møder afholdt forhandlingsudvalget 2 møder, hvor de vurderede de to projekter for til sidst at udpege den endelige vinder af masterplankonkurrencen.

I og med at de to forslag er forskellige, var spørgsmålene, der blev stillet i fase 2 til de to teams, både specifikt knyttet til det enkelte teams løsninger, og samtidig har spørgsmålene beskæftiget sig med generelle problemstillinger, som udsprang af programmet og konteksten, og som var væsentlige i forhold til begge forslag.

Dommerkomitéen ønsker at udtrykke sin anerkendelse af det store og meget kvalificerede arbejde, som de to teams har ydet i videreudviklingen af deres respektive projekter.

## BESKRIVELSE OG VURDERING AF DE TO FORSLAG I FASE 2

Mange af spørgsmålene i anden fase har fokuseret på en mere udfoldet beskrivelse af de lokale, bolignære kvaliteter i de to forslag: Hvilke typer af bymæssige rum vil de kommende beboere have adgang til, hvilke aktivitetsmuligheder rummer de, og hvilken atmosfære vil de få – hvilke forbindelser er der mellem dem, og hvordan er overgangen mellem private og offentlige rum. Detaljerede redegørelser for solforhold har f.eks. været en del af den uddybende besvarelse og det vurderes, at der i begge projekter er situationer, som har kritiske solforhold, som dog vil kunne afhjælpes uden at ændre afgørende ved forslagernes struktur og rummelighed.

Spørgsmålet om lokaliseringen af de forskellige funktioner, og de miljøer de skaber, har ligeledes været en del af fase 2's diskussioner. Begge forslag samler hovedparten af erhvervslokaler til kontorformål ved metrostationen, dog med den forskel at **forslag 3**

arbejder med en større fleksibilitet end **forslag 4** med hensyn til bygningsmassens anvendelse. Når det gælder butikker, caféer og anden lokal service afsætter programmet kun et beskedent areal til disse formål. **Forslag 3** samler hovedparten af disse funktioner i området omkring metrostationen samt langs Levantparken. **Forslag 4** har ligeledes en koncentration omkring metrostationen, men foreslår herudover, at butikker og andre publikumsrettede servicefunktioner placeres langs 'Bygaden' – den centrale gade, som er et strukturerende træk i dette forslag. Dommerkomitéen finder imidlertid ikke, at denne løsning lader sig realisere tilfredsstillende, hvis ikke omfanget af publikumsrettede funktioner og arealer er større end faktisk angivet i programmet.

En anden af de aktiviteter, som vil strukturere dagliglivet i det nye kvarter er beboernes egne aktiviteter. Denne kategori af funktioner – i form af klublokaler – anvendes i **forslag 3** bl.a. til at aktivere rummet under metroen, som derved vil kunne blive et aktivt rum med en særlig atmosfære. I øvrigt anviser begge teams lokale, decentrale beboerlokaler, som vil skabe fortætningspunkter i kvarteret.

For dommerkomitéen har programmets vision om, at det nye bykvarter skal have en markant, selvstændig identitet, som gør det til noget særligt indenfor Nordhavnsprojektets helhed været afgørende i denne fase.

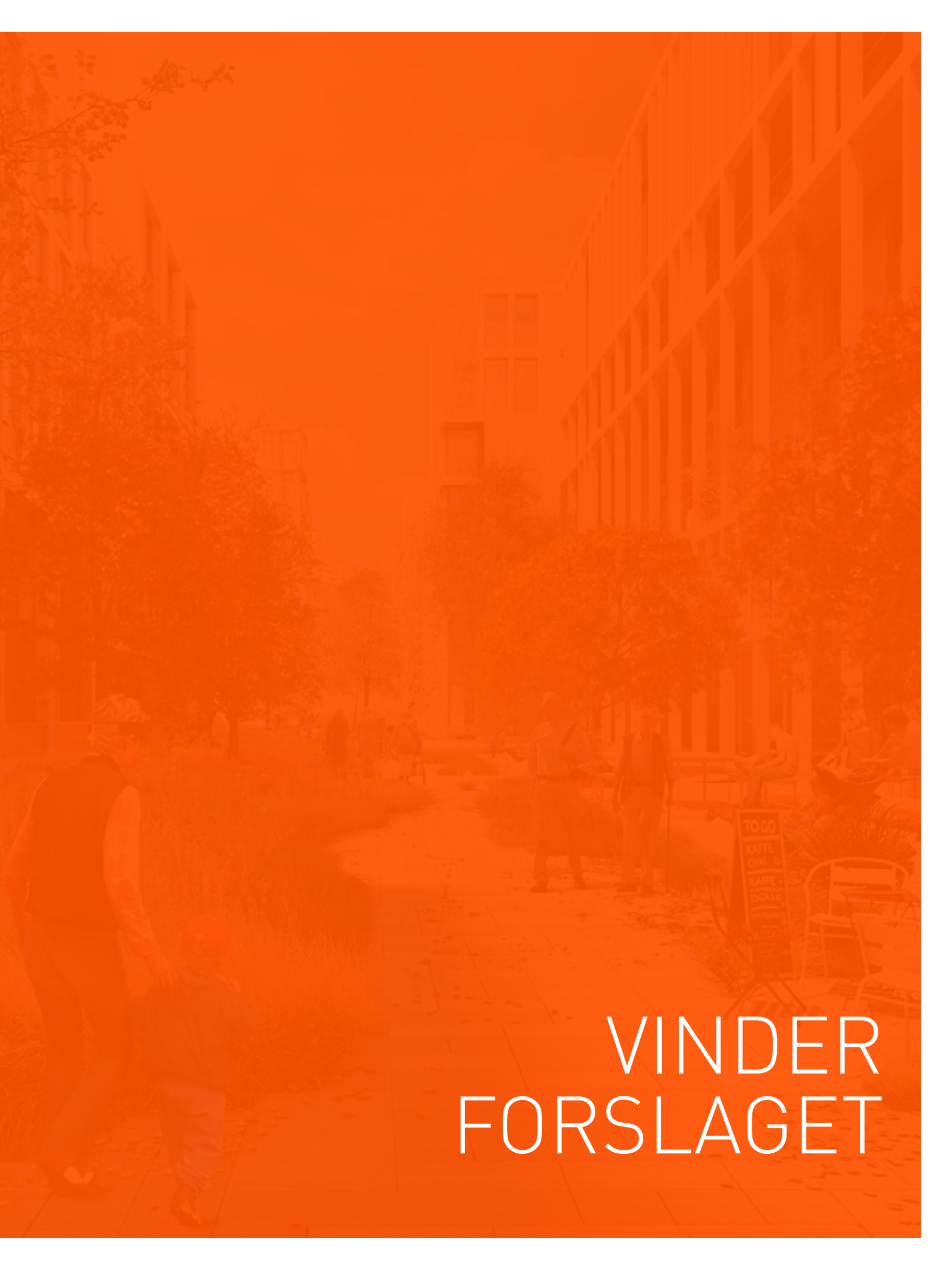
De to projekter henter den bærende identitet gennem forskellige tolkninger af den givne kontekst, ved forskellige organisationsprincipper og gennem forskellig brug af byarkitekturs vokabularium. Disse forskelle var netop begrundelsen for at udpege dem begge til anden fase, og de to teams bearbejdninger af de respektive projekter og idéer har begge bidraget til værdifuld belysning af Levantkajs potentialer og dybdegående diskussioner i dommerkomitéen.

**Forslag 3** henter den bærende identitet gennem anvendelse af en lineær bebyggelsesstruktur, som gennem brud, forskydninger og varierende tætheder og højder opnår en stor rigdom og høj grad af variation indenfor en markant helhed. Et andet identitetskonstituerende træk i dette projekt er placeringen af fordelingsvejen til Levantkaj Øst mod syd. Det betyder, at alle der ankommer til Levantkaj Øst, som det første, vil blive præsenteret for udsigten og for det rekreative liv, der vil udfolde sig ved den nye havnepark mod syd. Ved at samle adgangstrafik og rekreative aktiviteter i det samme 'promenaderum' vil det samtidig sikre, at der er aktivitet, og dermed opleves rummet både trygt og spændende.

**Forslag 4** finder den bærende identitet i en landskabelig læsning af konteksten og en eksponering og understregning af forskellen mellem de forskellige 'vandkanter', hvilket giver sig udtryk i forskellig programmering og udformning af de forskellige dele af kanten, med reference til forskellige naturtyper, som findes i den store kontekst, og som vil skabe en robusthed i de grønne strukturer. **Forslag 4** satser på at differentiere byrummene mellem kanterne, de såkaldte kystkiler og en indre gade – 'Bygaden' – som et andet identitetsbærende træk. Denne gade vil blive en klassisk bygade med adgangs- og fordelings trafik og mange servicefunktioner.

Det er dommerkomitéens vurdering, at begge forslag vil rumme en serie af forskellige byrum med mange anvendelsesmuligheder og forskellige atmosfærer, som i begge tilfælde vil kunne danne rammen om et afvekslende og oplevelsesrigt hverdagsliv. Det er dommerkomitéens vurdering, at **forslag 3** med sin markante bebyggelsesstruktur og samling af adgang og rekreation i et stort promenadestrøg mod syd bedst indfrier programmets vision om en klar identitet, som kan gøre det nye kvarter til noget unikt indenfor bydelens helhed – og i København generelt.

DET ER DOMMERKOMITÉENS  
VURDERING, AT FORSLAG 3  
**BEDST INDFRIER  
PROGRAMMETS VISION  
OM EN KLAR IDENTITET**



# VINDER FORSLAGET

ENDELIG **VINDER**

FORSLAG 3 / 52718

**LEVANTEN**



TEAM **ENTASIS**TOTALRÅDGIVER, ARKITEKT OG LANDSKABSARKITEKT **ENTASIS A/S**Ansvarshavende: Christian Cold / Projektleder og sagsarkitekt: Maria Riddervold  
Maika Moerner Jensen / Sarah Mogensen / Emil Jespersen / Line NistedLANDSKABSARKITEKT **GHB LANDSKAB A/S**

Morten Weeke Borup / Melissa Svendsen / Niels-Christian Mariager Pedersen

LANDSKABSARKITEKT **HALL MCKNIGHT**

Ian McKnight / Joshua Waterstone / Rory Caithness / Karolina Dimitrova / Rebecca Gregory / Alastair Hall / Julian Manev

INGENIØR **NIRAS A/S**

Gorm Krogsdal / Cecilie Damholt Løwenstein

TRAFIKRÅDGIVNING **TRAFIKPLAN**

Peter Søndergaard

**BESKRIVELSE – FASE 1**

I forhold til masterplanen tager forslagsstilleren udgangspunkt i dels en historisk forståelsesramme, dels i Levantkajs konkrete og nutidige fysiske virkelighed. Med henvisning til Levantens orientalske og mediterrane historiske oprindelse skabes en eksotisk billeddannelse af en fortidig fortættet og eksotisk havneby, der finder sin nutidige arkitektoniske pendant i Levantens eksisterende havneterminal og dens serielt fortættede containerstrukturer. Hertil føjes en dialektisk naturforståelse, der som sine poler har både vild og selvgroet natur samt stramt formede grønne park- og pladsanlæg.

Masterplanen sammensættes af 9 specifikke delstrategier, der hver især definerer et centralt aspekt af den samlede plan. Projektet udnytter stedets iboende karakter og Levantens forskelligartede kystprofiler til at skabe forskel mellem nord- og sydkyst samt en oplevelsesmæssig progression i nordsydgående retning hen over Levanten. Den nordlige kyst med skudeløbet forstærkes som en relativt vildtvoksende og naturligt selvgroet kystprofil. Den sydlige kyst præciseres med eksempelvis pioner- og vandrelateret vegetation, som en urban flade af asfalt og anden hård belægning samt nøjagtigt strukturerede træbeplantninger, der bl.a. bidrager til forbedret mikroklima.

Levantens to største og hierarkisk overordnede byrum forbinder i L-formation, visuelt og trafikalt, Levanten i såvel nordsydgående som østvestgående retning. I nordsydgående retning som et stort sammenhængende urbant byrum med centrale elementer som metrostation, kirke og offentlige pladser. Rummet forbinder Levanten til fastlandet og forbinder den nordlige del med den sydlige henover metropladsen, som har en stor mængde daglig trafik. I østvestgående retning placeres det store sammenhængende havnebyrum, kaldet Levantparken.

De to store sammenhængende rum fremstår som varierede og uformelle byrum, der privilegerer fællesskab, menneskelig aktivitet, liv og bevægelse i stedet for klassiske repræsentationsrum. Rummene er qua deres størrelse ikke blot strukturerende for det samlede byrumshierarki på et arkitektonisk plan, de er også krumtap i den trafikale infrastruktur, idet de binder såvel kollektiv, bil-, cykel- og fodgængertrafik sammen.

Levantens hængende haver introduceres med henvisning til den orientale Babylons hængende haver, hvor Levantens 17 meter brede og mere end 500 meter lange tekniske spor udnyttes til et østvestgående havetræk. Det privilegerer dels bløde trafikanter, dels skaber det et mere roligt og intimt haverumsforløb for ophold, leg og fællesskab i boligbebyggelsen. De hængende haver skal tages bogstaveligt, idet der helt overvejende er anvendt espalieret og klatrende planter med duft- og farvetemaer i haverummene mellem husene.

Delstrategien for valg af primær bygningstypologi og bebyggelsesstruktur producerer en markant og usædvanlig masterplan for Levanten. Med henvisning til det klassiske pakhusprofil og pakhus typologien applikeres der med sjælden konsekvens i form af et strengt serielt udlæg af nordsydgående stokbebyggelser. De varierer hen over Levanten, med pakhusprofil mod syd og med underdeling til længe- og punkthusbebyggelser mod nord, hvor de tillige har øget højdeprofil for bygningerne.

Projektet rummer de første anslag til, hvordan pakhus typologien kan varieres, eksempelvis med store bygningsdybder og volumener, aftrapningsprofiler op gennem bygningerne etc. Bebyggelsesstrukturen skaber en strukturel entydighed i udlæg af matrikler. Entydigheden er dog bevidst imødegået gennem en række af de øvrige delstrategier, hvorved bygningsstrukturen nedbrydes i en række underdelinger af såvel bygninger som byrum.

Metrolinjens store og strukturerende træk gøres til genstand for en arkitektonisk bearbejdning, som led i en bevidst strategi til udnyttelse af højbaneprofilets underliggende rum. Med nutidige referencer til vellykkede genbrug af historiske højbaner vises overbevisende, hvordan metrolinjen kan skabe plads for en varieret anvendelse af rummene under højbanen.

Formålet er at skabe en varieret og inkluderende by, der foruden de mere traditionelle bolig- og erhvervsarealer også sikrer, at Levanten fremmer et samlet økosystem mellem småindustri, opstartsvirksomheder og de større og mere traditionelle byerhverv.

Projektet rejser med en 'I dare you'-strategi en opmærksomhed på, hvordan man i større og hurtigt udviklende bykvarterer kan sikre, at markedskonformiteten brydes gennem bevidste 'benspænd'. Det er her hensigten at skabe en bydel, der gennem variation, forskellighed og brud fortsat udfordrer det ensartede og uniforme, som kan være en naturlig konsekvens af hastig udvikling på markedsvilkår. I 'I dare you'-byggeretterne, der er strategisk placeret i den samlede bebyggelse, berettiges 'byen med kant', idet der her gives særlige muligheder for funktionelle, rumlige og udtryksmæssige eksperimenter.

Med hensyn til topografi og terrænbearbejdning anerkender forslagsstilleren på den ene side, at Levanten er relativ flad, men insisterer på den anden side på at give Levanten en marginal, men effektiv terrænbearbejdning. Således anvises der strategisk en enkel måde at variere byens 'gulv' på gennem en lav men mærkbar østvest gennemgående højderyg. Den vil dels skabe en

MASTERPLANEN SAMMENSÆTTES  
AF 9 SPECIFIKKE **DELSTRATEGIER**,  
DER HVER ISÆR DEFINERER  
ET CENTRALT ASPEKT AF DEN  
SAMLEDE PLAN



**STEDETS IBOENDE KARAKTER** UDNYTTER  
PROJEKTET TIL AT SKABE FORSKEL MELLEM  
**NORD- OG SYDKYST** SAMT EN OPLEVELSESMÆSSIG  
PROGRESSION I NORDSYDGÅENDE RETNING



koteret oplevelse af byrummene med visuel kontakt til vandfladerne i nord og syd fra Levantens midte og dels bidrage til klimasikring, herunder håndtering af overfladevand, nedsivningsfor-sinkelse etc.

Med henvisning til Levantens eksisterende kystprofiler og i ønsket om at skabe en bæredygtig grøn bydel, der drager fordel af sin store kontakt til havet og de unikke tilhørende biotoper, foreslås en strategi for de nordlige og østlige kantprofiler 'Den flydende grænse'. Strategien udmønter en grundigt bearbejdet landskabsplan for særligt Skudehavnen og Skudeløbet. Der er tale om et højt ambitionsniveau for, hvordan dyre- og planteliv kan få særlige vilkår i symbiose med rekreative faciliteter for primært Levantens beboere inklusive de mange børn og unge, der bruger skoler og daginstitutioner. Mod nord anlægges Skudehavnsøen, der bliver 'porten' til Levanten rent trafikalt. Den skaber dels plads til en bystrand mod vest ind i Skudehavnen, dels til en eng mod nordøst. Engen vil blive en særlig saltengsbiotop ved naturlige havvandsoversvømmelser som konsekvens af tidevandet.

MASTERPLANEN ER ET MARKANT OG ANDERLEDES  
BUD PÅ EN **FREMTIDIG BYUDVIKLING**, DER  
ANTAGELIGVIS KAN RUMME STORE POTENTIALER  
FOR AT SKABE ET **UNIKT OG RIGT VARIERET**  
BYKVARTER MED **EN SÆRLIG IDENTITET**

Som væsentligt grundlag for masterplanens samlede udvikling og etapedeling udfolder forslagsstilleren en usædvanlig gen-nemarbejdet beplantningsstrategi 'Levantens arboret'. Den har til formål dels at udvikle fremtidens grønne bolig- og erhvervsby med baggrund i Nordhavn, dels at tilføre en for det hidtil kendte urbane miljø, intensiveret og markant bynatur. Endelig skal stra-tegien gennem sin arboretmodel anviser en bæredygtig parallel udvikling af såvel bebyggelsesplan som beplantningsplan.

#### VURDERING – FASE 1

Masterplanen i forslag 3 er et markant og anderledes bud på en fremtidig byudvikling, der kan rumme store potentialer for at opfylde ambitionen om at skabe et unikt og rigt varieret bykvarter med en særlig identitet.

Dommerkomitéen finder, at projektet gennem sit høje ambitionsniveau og sit tilsvarende konsekvente og endog høje bearbejdningssniveau, såvel kunstnerisk som teknisk fremstår inspirerende, hvorfor projektet har medvirket til at sætte standarden for de byplanfaglige diskussioner i dommerkomitéen.

Forslagsstilleren giver helt overvejende troværdige svar på opgavens mangeartede og komplekse spørgsmål, ligesom de stillede krav vurderes at være imødekommet i vid udstrækning. Det angår væsentlige emner som arealkapacitet og funktionskomposition, infrastruktur, trafik- og parkeringsforhold, bæredygtighed og etapedeling. Forslagets meget distinkte karakter fremkommer dog monotont, til dels som konsekvens af en meget entydig brug af det nordsydgående stokbebyggelsesprincip.

Forslagsstilleren argumenterer for, at den fremstillede plan blot er én udgave af et utal af mulige variationer. Dommerkomitéen vurderer, at det er nødvendigt med en stor fleksibilitet i bebyggelsesplanen for at tilgodese såvel mere variable byrum som større frihed i den langsigtede planlægnings-, salgs- og anlægsfase. Fleksibiliteten angår primært underdeling og østvestgående forskydning af stokbebyggelserne, variation i bebyggelsernes bygningsdybder samt dagslysforhold i de nedre boligetager.

Et centralt element i masterplanens evne til at lykkes som en unik bydel er de nytænkende primære uderum for beboerne. Grundet den meget stramme bebyggelsesplan vurderer dommerkomitéen, at det evt. fulde potentiale af de primære og lang-

strakte by- og parkrum mellem stokbebyggelserne skal vurderes med baggrund i konkrete udgaver af dele af bebyggelsesplanen.

Dommerkomitéen tvivler på, at lokalgaderne/lavhastighedsområderne (shared space) kan rumme alle de elementer, som foreslås (bløde og hårde trafikanter, varelevering, brandredning, cykelparkering, LAR, træer mm.) og samtidig give plads til byliv.

Trafikplanen rummer potentialer for, over tid, at skabe et byområde, der tilgodeser dels beboernes behov for rolige boligkvarterer, dels ambitionen om at Levantkaj bliver en attraktiv besøgsdestination for Københavns øvrige beboere og gæster. Dommerkomitéen vurderer dog, at der er partielle løsninger, der kan skabe u hensigtsmæssige flaskehalse og trafikantadfærd, eksempelvis manglende bilvendepads for enden af Levantparken samt tilsvarende manglende vendemulighed for biler ved indkørsel mellem stokbebyggelserne.

**FORSLAGETS MEGET DISTINKTE KARAKTER FREMKOMMER DOG MONOTONT, TIL DELS SOM KONSEKVEN AF EN MEGET ENTYDIG BRUG AF DET NORDSYDGÅENDE STOKBEBYGGELSESPRINCIP**

Dommerkomitéen vurderer, at forslagens balance mellem bolig og erhvervsarealer er tilfredsstillende, men stiller spørgsmål til erhvervsarealernes placering i masterplanen, ligesom der udestår uddybning af primært stokbebyggelsernes bygningsfysiognomi og planløsninger.

## FRA FASE 1 TIL FASE 2

Forslaget har ved udpegning som vinder af konkurrencens fase 1 modtaget et forhandlingsnotat. Forhandlingsnotatet har dannet grundlag for den videre bearbejdning af forslaget med fokus på udvalgte elementer, som dommerkomitéen fandt krævede særlig uddybning og bearbejdning for at kunne vurdere og indstille en endelig vinder.

Forslag 3's udvalgte elementer kan kort opsummeres til:

- Masterplanens kapacitet og fleksibilitet primært ift. det dominerende stokbebyggelsesprincip.
- Funktionalitet, rumlige kvaliteter og hierarki i byrummene med fokus på boligernes primære uderum.
- Trafikale hovedprincipper med fokus på generelt flow samt specifik betjening af stokbebyggelserne.
- Bygningsvoluminernes udformning med fokus på højder, dybder, planløsninger og afledte dagslysforhold - inde som ude.
- Etagearealernes funktionalitet, kapacitet og placering i bebyggelsesplanen.
- Erhvervs- og boligkapacitet med fokus på de foreslåede blandingsformer særligt i stokbebyggelserne.
- Beplantnings- og etapeplan med fokus på indbyrdes afhængighed samt anvendelsesgrad af Fugleøen.

## BESKRIVELSE – FASE 2

### Masterplan – struktur, kapacitet og fleksibilitet

I konkurrencens fase 2 redegøres der for, hvorledes en grundig genberegning af den faktuelle kapacitet i masterplanen viser et kvadratmetermæssigt overskud ift. konkurrencens fastsatte etagemetre. Dette skyldes i væsentligt omfang masterplanens udbredte anvendelse af de såkaldte "havnens kæmper" i form af pakhustypologien i forskellige udgaver.

Forslagsstilleren anvender dette "kapacitetsoverskud" til dels at detailundersøge og udvikle stokbebyggelserne og tilhørende typologier, dels til at omdisponere master-

planen således, at den enhedslige og monotone kvartersdannelse, som blev fremlagt i 1. fase, differentieres markant. Herved opstår der primært to forskellige bebyggelsesprincipper med tilsvarende forskelligartede byarkitektoniske kvarterstræk:

- Mod syd den tætte grønne gadebebyggelse domineret af de lange pakhuse,
- Mod nordøst en mere ekstensiv "haveby" med lavere huse, hvor rækkehus- og vil-lalignende typologier opføres i et mere løst koblet princip, der dog stadig respekterer de nordsydgående veje og naturforløb.

De to kvarterer er Levantens største boligkvarterer rent arealmæssigt. Disse er kendetegnet ved stor sammenhæng, høj grad af begrønning og relativ lav biltrafik som svar på konkurrenceprogrammets krav om rolige boligkvarterer til fordel for kommende beboere. Hertil kommer yderligere tre kvarterer med selvstændige karakterer:

- ét kvarter omkring metroen, hvor stokbebyggelserne knækker i relation til metro-linjeføringen,
- ét kvarter på selve skudehavnsøen ved indkørsel til Levantøen omkranset af skudehavn, strand og strandeng,
- ét mindre kvarter på Levantkaj Vest med skoler og fælles sportsfaciliteter.

Dommerkomitéen konstaterer med tilfredshed, at udviklingen af de markant forskelligartede kvarterer netop kan ske med fastholdelse af det grundlæggende karaktertræk fra konkurrencens fase 1, hvor det nordsydgående bebyggelses- og beplantningsprincip udgør masterplanens grundlæggende strukturerende princip og byrumlige kvalitet.

Et princip, der på original vis henter stærk inspiration i såvel den geografisk som historisk fjerne reference som Levant-navnet indeholder, og endnu vigtigere, i den helt konkrete og markante havne- og containerarkitektur, der findes her og nu på Levantkaj, som udtrykker noget fundamentalt og grundlæggende steds- og funktionsspecifikt for netop Levantkaj i Nordhavn.

Arkitekturhistorien italesætter byen som kulturens største potentielt kollektive kunstværk, hvor robuste bytypologier opnår en permanens i byen, når de over tid har spillet en tilstrækkelig stærk rolle i den planmæssige, økonomiske og kulturelle byudvikling. Dette har altid fundet sted. Piazza Navona i Rom er et eksempel herpå – formen fra Antikkens sportsanlæg transformeres analogt over århundreder til en fornem byplads. Netop det analoge greb er identificeret som en bystrategisk stærk måde, hvorpå moderne byudvikling til gavn for kommende generationer kan installere en slags urban hukommelse om vigtige perioder i byens og stedets historie.

ET PRINCIP, DER **PÅ ORIGINAL VIS** HENTER  
STÆRK INSPIRATION I DEN HELT KONKRETE  
OG MARKANTE **HAVNE- OG CONTAINER-**  
**ARKITEKTUR**, DER FINDES PÅ LEVANTKAJ

Forslagsstilleren vælger bevidst at fortolke den markante containerterminal-arkitektur, som dominerer såvel verdens havnebyer generelt som Levanten helt specifikt, som en art bytypologi udfældet af mere end 50 års global handelskultur. Ved at gøre denne typologi og dens dominerende orientering til det strukturerende forlæg for en ny byudvikling på Levantkaj, bidrager forslagsstilleren gennem en kunstnerisk analog tænkning til at sikre, at dette steds Genius Locus – Levantens og Nordhavns stedsånd, fremadrettet vil udgøre en stærk fortælling for kommende generationer om havnebyen Københavns specifikke plads i en moderne historie.

## Bygningstypologier og uderum

I det bearbejdede forslag fastholdes masterplanens største kvarter mod syd som et relativt tæt bykvarter, hvor de bygningstypologiske undersøgelser leder til et nyt dominerende generativt princip for de store pakhuslignende stokbebyggelser placeret her. Princippet rummer svar på den interne bygningsfysiognomi inklusiv vertikal transport og adgangsforhold for lejligheder og erhvervslejemål, ligesom det svarer på bygningernes højdeplaner, aftrapninger og afledte terrasse- og altanmuligheder. Der foreslås som udgangspunkt tre forskellige bygningsdybder – 21, 17 og 13 meter – hvor de 13 meter anvendes til boligtypologierne.

Der anvendes to principper for hovedindgange i stokkenes ender mod syd og nord, samt et klassisk princip med jævnt fordelte kamformede trappeopgange.

Forslaget rummer bud på hvorledes, der kan skabes gennemlyste lejlighedsplaner i varierende typologier og størrelser. Ligeledes rummer forslaget bud på, hvordan de nederste to etager kan udføres som erhvervs- og boligetager såvel som fællesarealer/huse. Med henblik på tilfredsstillende dagslysforhold i såvel bolig- som erhvervsetager har forslagsstilleren fremlagt indgående dagslys- og skyggediagramstudier. Disse har bl.a. medført justeringer af gadebredder samt udvikling af principper for tilbage-trækning af bygningsfacader primært mod vest. Ligeledes variation af bygningshøjder og aftrapninger i de øvre etager med mulighed for etablering af altaner og tagterrasser samt bedre lysforhold for de nedre etager.

I fase 1 var der i den samlede sydlige stokbebyggelse tre rene såkaldte naturgader, og øvrige veje mellem stokkene var såkaldte lokalgader. Dommerkomitéen efterspurgte en redegørelse for den mere indgående funktionalitet af de anvendte gadeprincipper, herunder med fokus på kvaliteten af boligernes primære uderum samt en troværdig sameksistens og trafikafvikling. Forslagsstilleren har i fase 2 omdisponeret gadeprincipperne således, at hver anden gade nu fremstår som en "lokalgade" og hver anden som en "naturgade" med integreret brandvej.

Der er i forslaget redegjort for principper for integration af tilbagerykninger i facader, vendepladser, cykelparkering og udendørs opholdsarealer. Ligeledes er der principper for en differentieret beplantning med henblik på at skabe et anderledes og kvalitetsfyldt byrum og byliv mellem husene, der udnytter kvalitetene ved den samlede masterplans grundprincipper.

FORSLAGSSTILLEREN HAR  
I FASE 2 **OMDISPONERET**  
**GADEPRINCIPPERNE** SÅLEDES,  
AT HVER ANDEN GADE NU FREMSTÅR  
SOM EN "LOKALGADE" OG HVER  
ANDEN SOM EN "NATURGADE" MED  
INTEGRERET BRANDVEJ



KONKURRENCENS FASE 2 BEVISER, AT DEN UNIKKE  
MASTERPLAN RUMMER **FLEKSIBILITET OG**  
**POTENTIALER** FOR BYMÆSSIG MANGFOLDIGHED



MED BAGGRUND I DET  
FREMLAGTE KONKURRENCE-  
FORSLAG OG I FORVENTNING OM  
EN BALANCERET UDVIKLING AF  
EN RÆKKE DELEMENTER  
INDSTILLER DOMMERKOMITÉEN  
DERFOR FORSLAGET SOM  
**VINDER AF KONKURREN-  
CENS FASE 2**

## VURDERING – FASE 2

Dommerkomitéen er begejstrede over forslagsstillerens grundige og metodisk klare tilgang til konkurrencens fase 2, hvis resultat beviser, at den unikke masterplan rummer fleksibilitet og potentialer for bymæssig mangfoldighed.

Med baggrund i de fremlagte studier og det bearbejdede forslag vurderer dommerkomitéen det sandsynliggjort, at forslagsstilleren med forslaget har bevist, at den markante masterplan og dens grundprincipper rummer særligt store potentialer for at indfri konkurrenceprogrammets krav om, at Levantkaj skal udvikles til at "være et unikt bykvarter med en særlig identitet", der kan "være med til at give med- og modspil til Nordhavns øvrige bykvarterer". Dommerkomitéen vurderer det særligt værdifuldt, at forslaget henter inspiration og forlæg til den unikke karakter fra den tidligere omtalte stedsspecifikke bytypologi, som containerhavnen udgør netop på Levantkaj.

Dommerkomitéen vurderer, at masterplanen med dens fem forskelligartede bykvarterer – der alle forbindes af et originalt og gennemtrængende princip – på unik vis vil kunne skabe en meget attraktiv ø med bykvarterer, hvor en blanding af forskellige funktioner og bymæssige karakterer vil danne rammen om liv, arbejde og fritid for moderne bymennesker med fokus på fællesskab, natur og urban historie og kulturliv. Med baggrund i de fremlagte analyser og principper vurderer dommerkomitéen helt konkret, at der forestår en bearbejdning af en række delementer således, at den stærke idé og byplan opnår den optimale kapacitetsudnyttelse og balance i forhold til et forskelligartet og kvalitetsfyldt arbejds- og boligliv på Levantkaj.

Med baggrund i det fremlagte konkurrenceforslag og i forventning om en balanceret udvikling af en række delementer indstiller Dommerkomitéen derfor forslaget som vinder af konkurrencens fase 2.

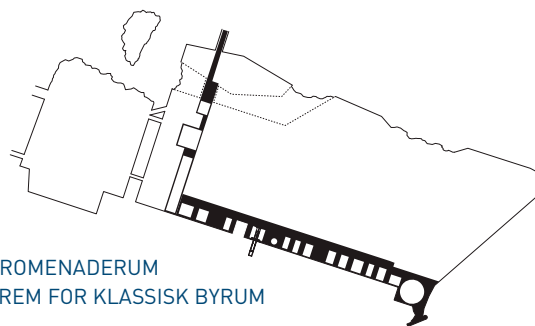
## VIDERE FORLØB

Dommerkomitéen foreslår, at der i den videre bearbejdning af masterplanen udover en generelt større detaljeringsgrad frem mod at kunne danne grundlag for en lokalplan er fokus på følgende:

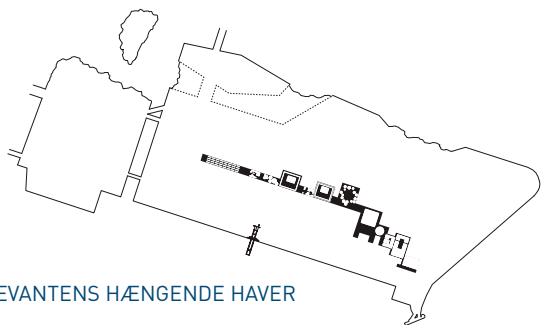
- Indarbejdelse af relevant bynatur for sikring af grønne nord/sydgående strøg og gader og på kajarealer med henblik på godt mikroklima for såvel beboere som planter.
- Velfungerende husdybder, boligplaner og gadebredder med fokus på dagslys og høj boligkvalitet såvel inde som i boligernes primære uderum.
- Boligernes adgangsforhold med henblik på et velfungerende hverdagsliv for såvel beboere som erhvervslejemål.
- Boligernes nære opholdsarealer og kantzoner.
- Principper for højdegrænseplan med henblik på dagslys indendørs og i friarealer primært i gader og lokale pladسدannelser.
- Øget variation, aftrapninger og underdeling af primært de 85 meter lange stokbebyggelser med henblik på mere dagslys og større variation i sollyset i gaderne.
- Evt. konsekvens af liv på større terrasser frem for bylivet i gaderne.
- Optimering af princip for skudehavnsøens nordlige, langstrakte vinkelbebyggelse mod til- og frakørselsvej til Levantkajøen med fokus på boligkvaliteter inde som ude, herunder balance mellem bolig og erhverv.
- Optimering af masterplanens strategi for placering af høje huse primært i forhold til lokale kvarters- og boligkvaliteter.
- Natur- og lokalgader skal kvalificeres yderligere for at sikre gode opholdsmuligheder.



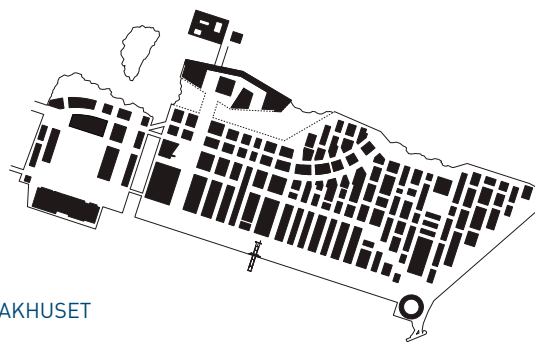
STEDETS IBOENDE KARAKTER  
- TO VERDENER



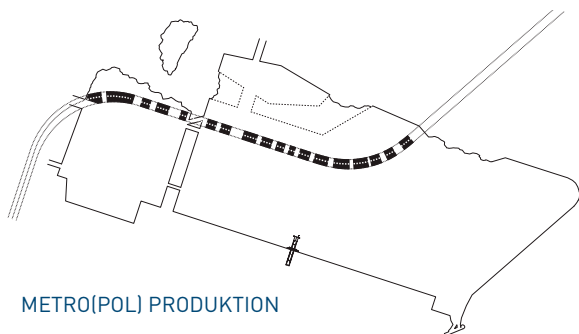
PROMENADERUM  
FREM FOR KLASSISK BYRUM



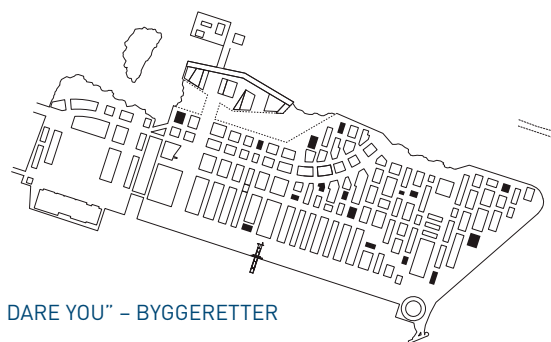
LEVANTENS HÆNGENDE HAVER



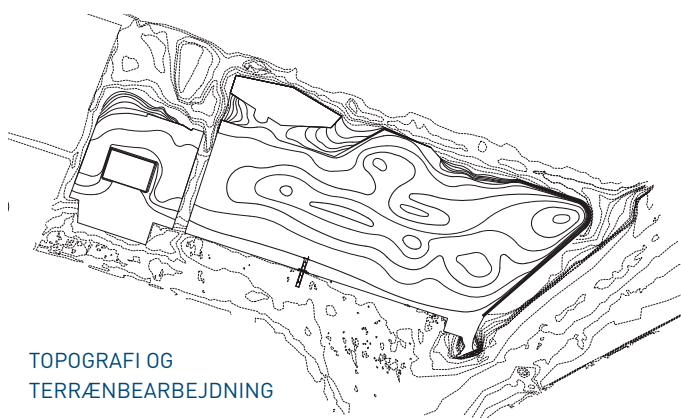
PAKHUSET



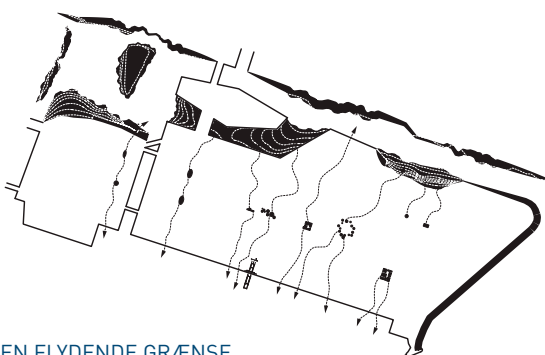
METRO(POL) PRODUKTION



"I DARE YOU" - BYGGERETTER



TOPOGRAFI OG  
TERRÆNBÆRBEJDNING



DEN FLYDENDE GRÆNSE

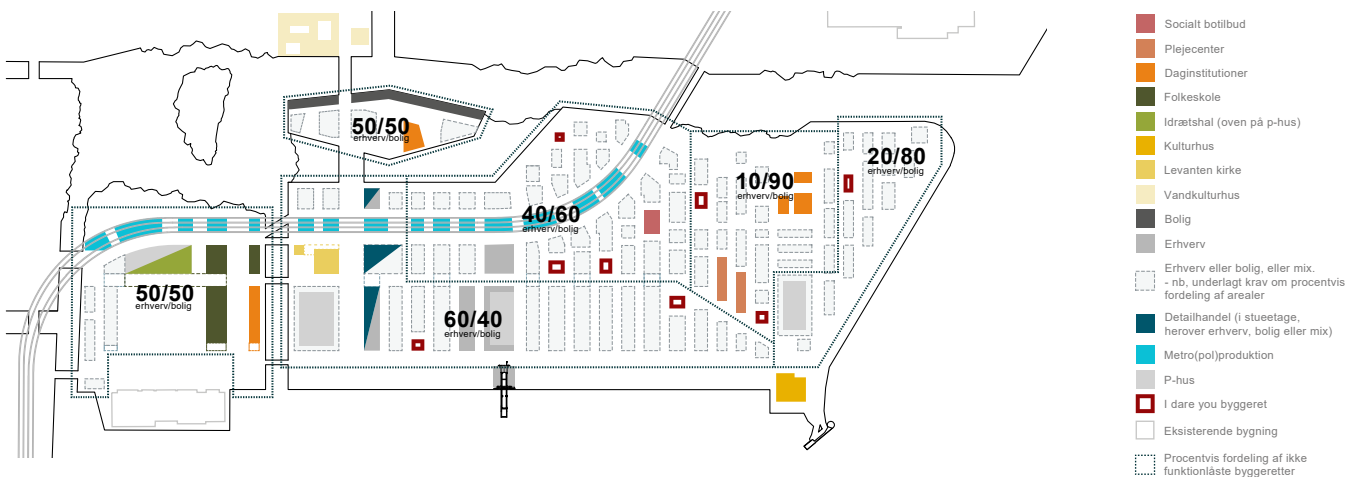
## 9 STRATEGIER FOR LEVANTEN



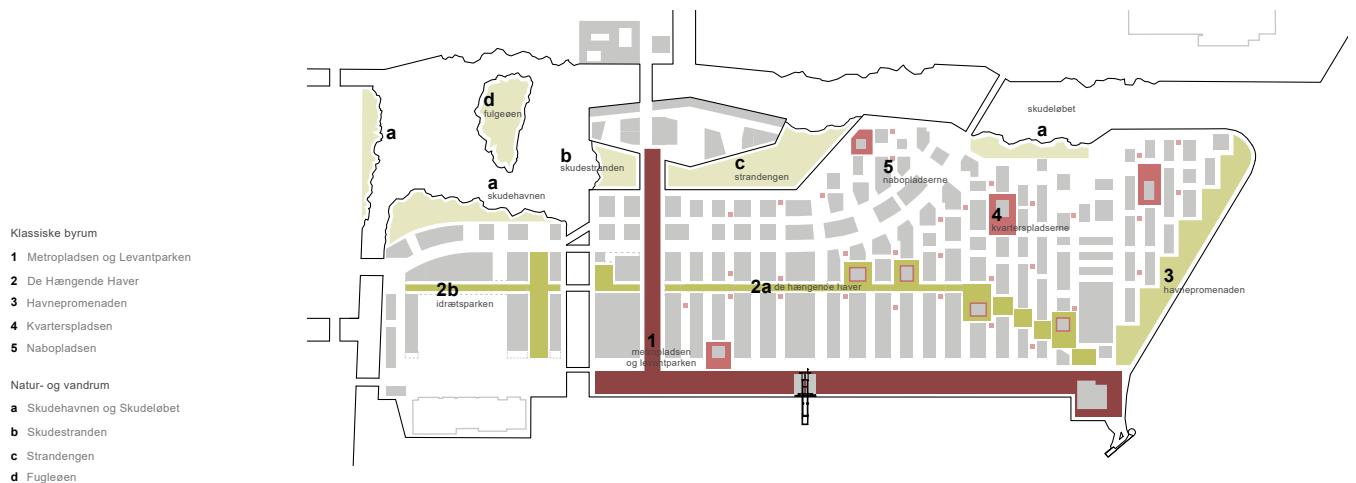
LEVANTENS ARBORET



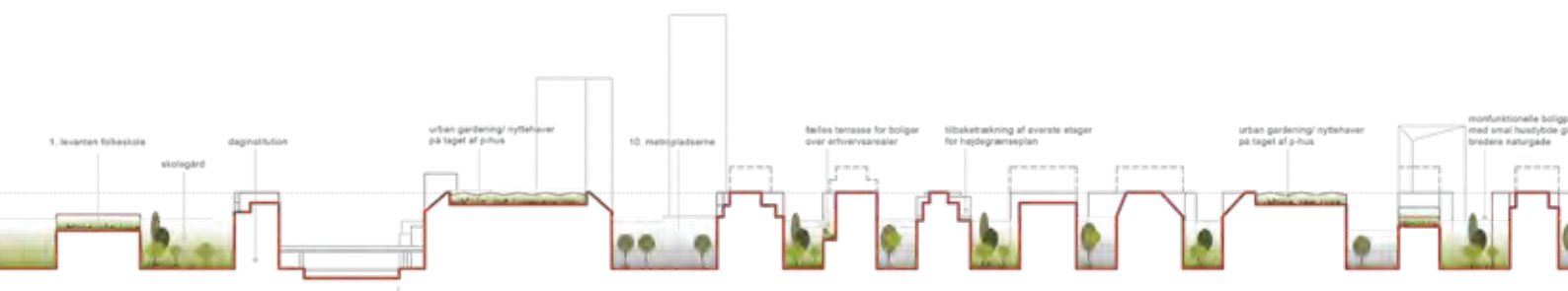
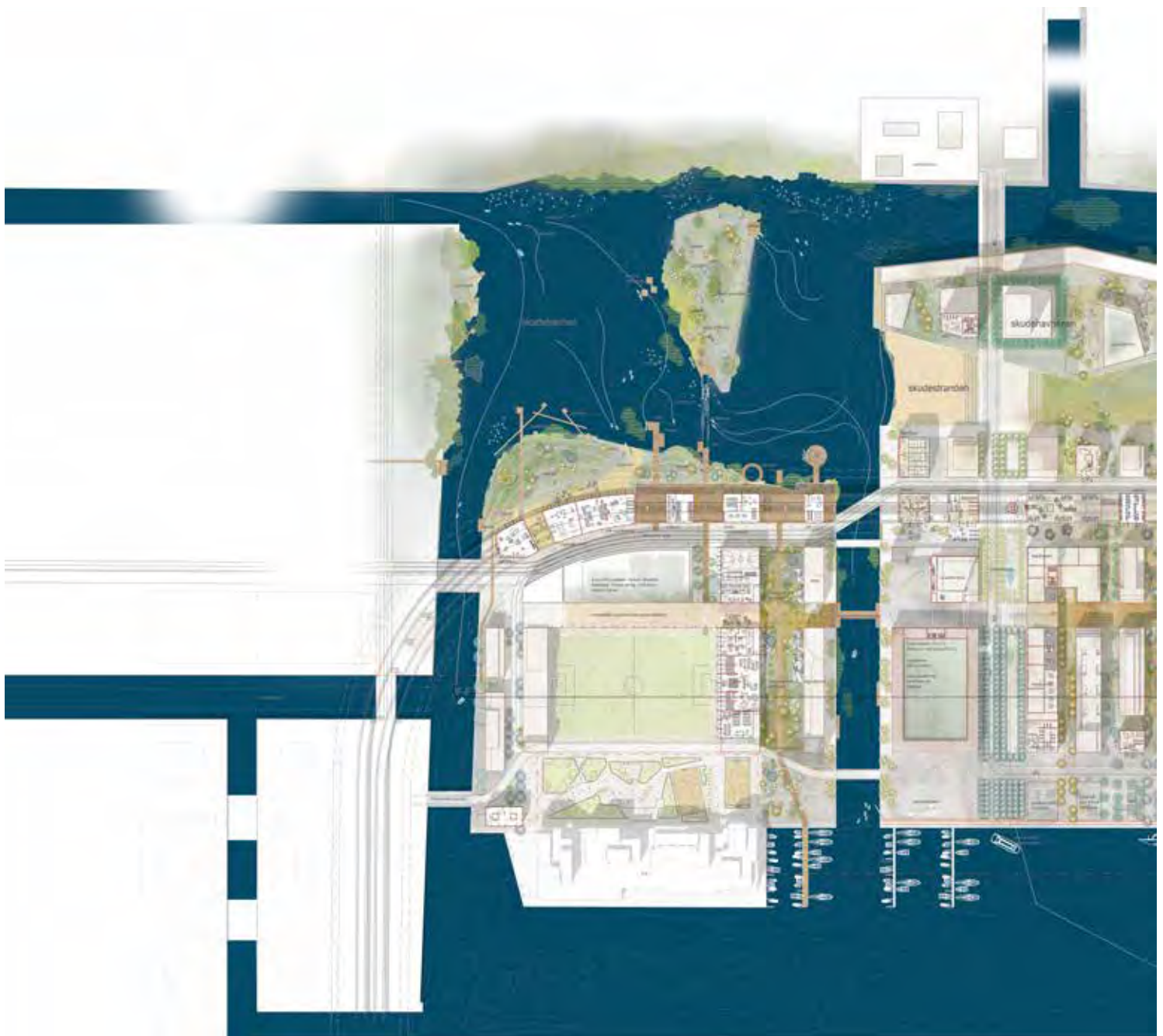
## LEVANTPARKEN



## FUNKTIONSOVERSIGT – FEM KVARTERER



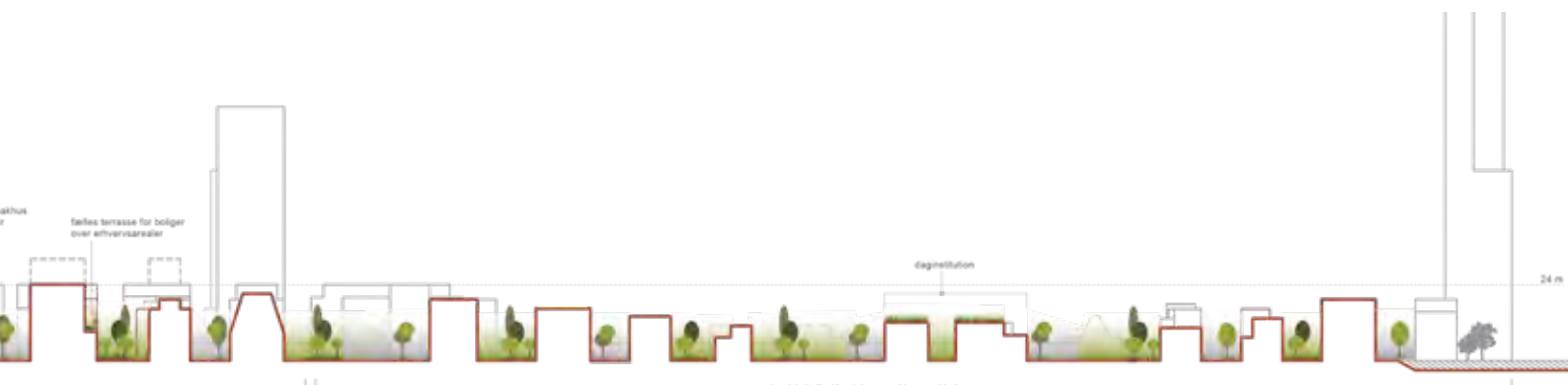
## BYRUMSHIERARKI



STATIONSNÆRE AREALER: HØJ OG URBAN BEBYGGELSE



MASTERPLAN 1:4000



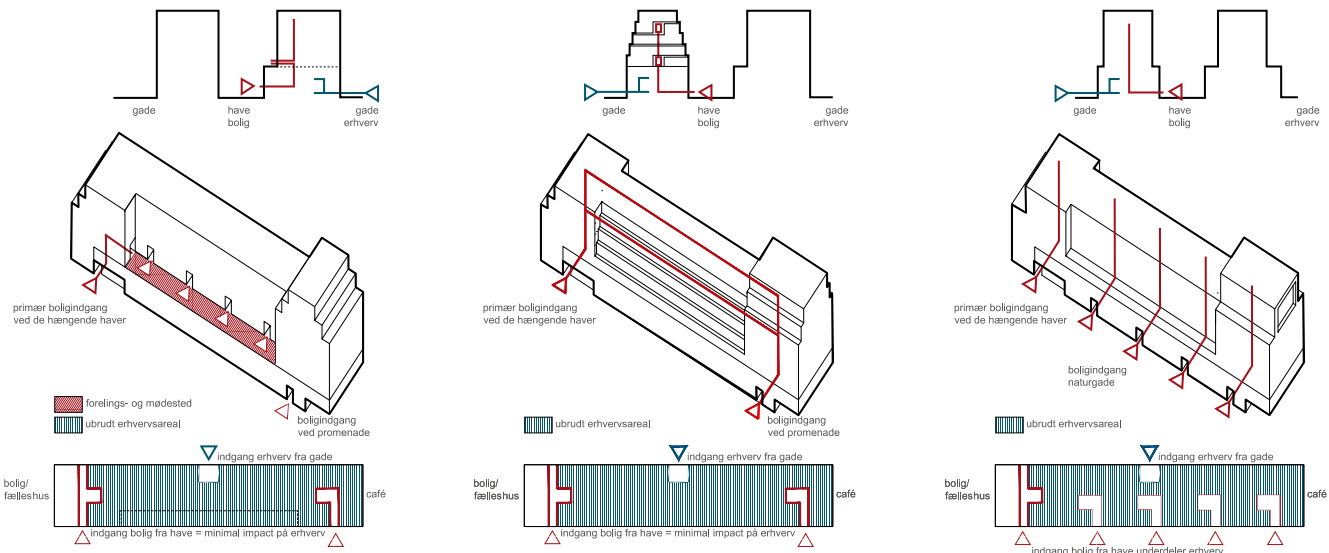
LANDSKABELIG ÅBENT: LAVE PUNKT- OG RÆKKEHUSE



DAGSLYSANALYSER



BREDT UDBUD AF BOLIGNÆRE OPHOLDSAREALER



KONCEPTER FOR ADGANGSVEJE



PRINCIPSNIT PAKHUSE



PLANUDSNIT LOKALGADE NORD



PLANUDSNIT LOKALGADE SYD

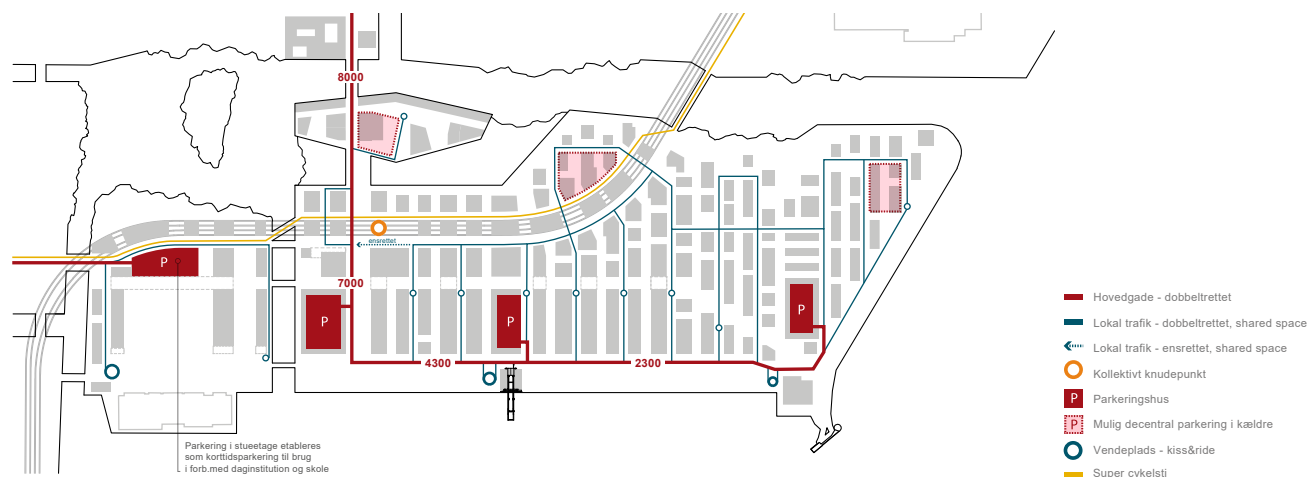


NATURGADE

LOKALGADE

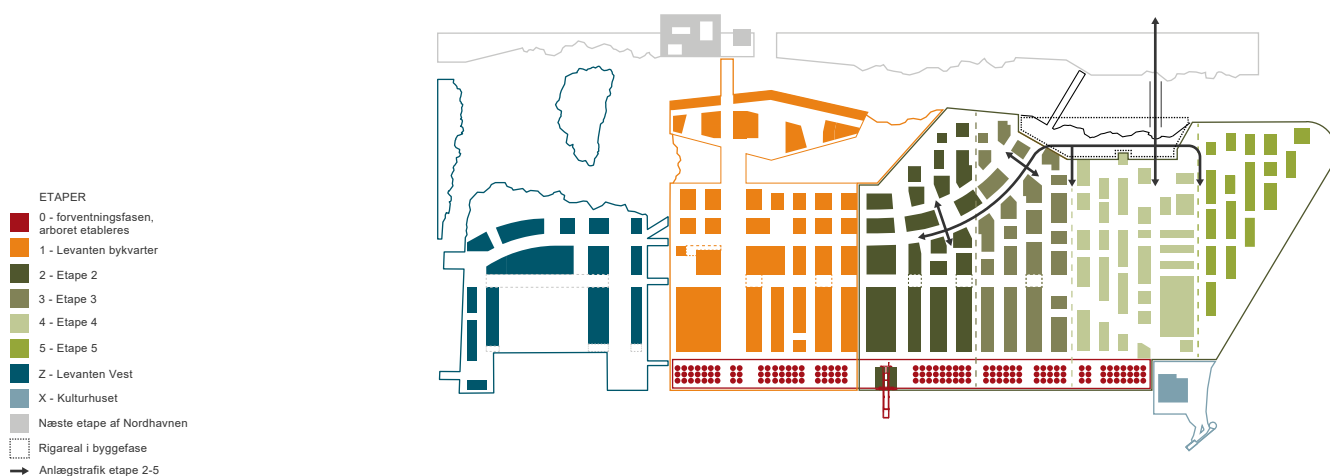


LOKALGADE SET FRA DE HÆNGENDE HAVER





NATURGADE I DET LAVE BOLIGKVARTER



ETAPESTRATEGI

LUFTPERSPEKTIV – KONKURRENCENS FASE 1



MASTERPLAN – KONKURRENCENS FASE 1



# ØVRIGE FORSLAG

DELTAGER FASE 1 OG FASE 2

FORSLAG 4 / 19514

**LEVANTKAJ**



TEAM **SLETH, SLA, MOE**TOTALRÅDGIVER **SLETH A/S** OPHAVSRET

Projektteam: Søren Leth / Lars Jensen / Jeppe Bonne Olsen / Søren Christian Madsen / Dace Gurecka / Andreas Gotthelf Kristensen / Mathias Kanstrup / Leon Wittmaack / Haris Hasanbegovic / Khedija Benniche

UNDERRÅDGIVER **SLA A/S** OPHAVSRET

Projektteam: Stig L. Andersson / Anne Kathrine Esbjerg / Louise Pontoppidan / Marie Attrup Scheel / Nicoline Heather Madsen / Cecilie Jessen Hansen / Signe Maskell Knudsen / Kristoffer Holm Petersen / Si Yuan Zhang

UNDERRÅDGIVER **MOE A/S**

Projektteam: Per Lautrup Nissen / Elena Pérez-Rebollo / Martin Kielland / Lars Broder Nielsen / Stine Holst Pedersen / Søren Andersen

KONSULENT **ELLEN BRAAE** professor i landskabsarkitekturens teori og metode, KU-LIFEKONSULENT **CLAUS BECH-DANIELSEN** professor, Statens ByggeforskningsinstitutKONSULENT **RENE KURAL** lektor, Kunstakademiets Arkitektskole, leder af Center for Idræt og Arkitektur**BESKRIVELSE - FASE 1**

Forslaget indledes med nogle generelle statements og mål: København henter sit eksistensgrundlag og sin egenart fra mødet med vandet og dette rationale og disse kvaliteter må føres videre i den nye bydel. Denne tilgang skal samtidig sikre, at det ikke alene bliver et smukt sted med udsigt forbeholdt de rigeste, men en bydel med rum for mange aktiviteter og med plads til alle grupper.

Forslagets rumlige strukturering tager afsæt i en analyse, som identificerer 6 forskellige vandrum karakteriseret ved forskellige møder mellem vand og land. Den basale struktur udvikles fra denne analyse gennem det, der kaldes 6 grundlæggende greb. Det første af disse greb med størst betydning for hovedstrukturen omfatter det, der kaldes *vandkanten og kystkilerne*.

Først introduceres den sammenhængende vandkant, som den store fælles indramning af den nye bydel. Vandkanten skal have forskellige karakterer, alt efter hvilket vandrum den orienterer sig imod. Vandkanten ses som det mest offentlige rum – hvor alle kan gå en tur og nyde udsigten.

Byområdets indre åbnes og aktiveres ved at skyde et stort antal såkaldte kystkiler ind fra vandkanten. Disse kiler åbner for udsigt fra de bagvedliggende områder og skaber en række forskelligartede mere lokale byrum og byggefelter af varierende størrelser. Disse strukturer danner sammen med metroen og hovedadgangsvejen den grundlæggende fysiske struktur.

De øvrige 'greb' som definerer den kommende bydels struktur, atmosfære og tilblivelsesproces beskrives som:

- *Dynamisk byudvikling* – at der skal arbejdes med en fleksibel og robust plan, der tidligt etablerer de bærende kvaliteter.
- *Det levende grid*, som opstår i mødet mellem det rationelle, ortogonale grid fra containerhavnen og de retninger og særlige kvaliteter, som kan hentes i kysten og artikuleres i kystkilerne.
- *Mangfoldighed* skabt af en plan der giver plads til både mange forskellige rum, bygningstyper og boligtyper og forskellige former for socialt og kulturelt liv. Bygningernes facader skal afspejle hvilken vej, de vender, og hvilke rum de henvender sig til – vandet, strædet, gaden eller byrummet – og bliver dermed stedbundne.
- *Fællesskab* – der skal være rum for alle typer af fællesskaber – det nære i gårdrummet og i kystkilerne, de mere åbne sociale aktiviteter ved vandkanten, de fælles sportsaktiviteter på campusholmen – og det store fællesskab med hele Nordhavn. Fællesskaberne skal opbygges gennem en bevidst tilrettelagt udviklingsproces, der er præget af samskabelse.
- Den nye bydel skal opdeles i *tre nabolag*: Levantkaj Vest, Levantkaj C og Levantkaj Øst, som rummer betingelser for forskellige fællesskaber og dermed et varieret byliv. Vest knytter sig med sine sportsaktiviteter og institutioner til hele Nordhavn. C er bydelens urbane hjerte omkring metro og bygaden. Øst er et boligområde, bydelens hverdagsrum med kontakt til det store vand.

Efter at grundstrukturen og de overordnede mål for udviklingen er fastlagt præsenteres principper for vandkanten og kystkilerne. Der er 6 forskellige principielle kantsnit for vandkanten, alt efter om den vender mod det åbne vand, mod havnebassinet, mod Skudeløbet, Skudehavnen eller mod kanalerne. Beplantningen er kystnære naturtyper, der er robuste og ikke kræver noget højt plejeniveau.

Tilsvarende præsenteres principper for kystkilerne, der findes i to grundformer: Én der giver adgang for lokal trafik og én grøn, rekreativ type. Forskellige vinklinger og udformninger af kystkiler skal sikre et godt vindklima og håndtere overfladevand. Kantsnittene suppleres med normale gadesnit, hvor der detaljeret og meget realistisk tages stilling til kystkilernes og adgangsvejenes profil og indretning.

Indenfor dette system af overordnede principper og byggefeltter foreslås bebyggelsesprincipper, som arbejder med forsætninger i planen og højdeaftapninger i karréerne. Herved sikres ifølge forslagsstilleren udsigt for flest mulige, bedre lysforhold inde i karrégårdende og bedre soladgang til den nordlige promenade. Det fremføres også, at aftapninger og forsætninger vil medvirke til at skabe et bedre vindklima. Der forudsættes en stor variation både i bygningsform og i facadeudtryk med inspiration i den nære kontekst. Indenfor dette ønske om en høj grad af variation peges på muligheden for, at visse træk kan gå igen på tværs af karréer.

Med udfoldelsen af disse struktur- og bebyggelsesprincipper dannes en ny bydel med 3 kvarterer: Levantkaj Vest rummer alle sports og uddannelsesinstitutioner og ses som fælles for hele Nordhavn og København. Det rummer også den gamle Skudehavn, der udbygges med bade-øer, plads til forskellige former for vandsport og vandkulturhus. Levantkaj C danner det fælles, funktionsblandede centrum for den nye bydel med stationen og metropladsen, der åbner sig mod syd og rummer kulturhuset. Levantkaj Øst er overvejende et boligområde med det nære naboskab i centrum.

## BYOMRÅDETS INDRE ÅBNES OG AKTIVERES VED AT SKYDE ET STORT ANTAL SÅKALDTE **KYSTKILER** IND FRA VANDKANTEN



## FORSLAGETS RUMLIGE STRUKTURERING TAGER AFSÆT I EN ANALYSE SOM IDENTIFICERER **6 FORSKELLIGE VANDRUM**, KARAKTERISERET VED FORSKELLIGE MØDER MELLEM VAND OG LAND



Udviklingen af den nye bydel påbegyndes med anlæggelsen af vandkanten hele vejen rundt om Levantkaj. Felterne inden for vandkanten kan derefter både tages i anvendelse til midlertidige funktioner og til de første byggeprojekter.

#### VURDERING – FASE 1

Forslaget er baseret på en klar systematik med fokus på den landskabelige strukturering af den nye bydel og dens åbne rum. Gennem de 6 hovedgreb og gennem diagrammer og beskrivelser fastlægges både hovedstrukturen og principper for planens realisering. Disse principper som berører alle de spørgsmål, der stilles i programmet, dokumenterer en høj grad af viden og opmærksomhed på, hvad der skaber en god bydel, og hvordan en udviklingsproces kan gennemtænkes.

Dommerkomitéen er enige om, at forslagsstilleren helt overvejende giver troværdige svar på opgavens mangeartede og komplekse spørgsmål, ligesom de stillede krav vurderes at være imødekommet i vid udstrækning. Det angår væsentlige emner som arealkapacitet og funktionskomposition, infrastruktur, trafik- og parkeringsforhold, bæredygtighed og etapedeling.

Dommerkomitéen finder, at defineringen af vandkanten og kystkilerne som de bærende rumlige strukturer fremkalder en robust og fleksibel grundstruktur. Denne strukturelle tænkning følges op og nuanceres fint gennem principperne for udformningen af de forskellige dele af vandkanten. Klima og bæredygtighed behandles seriøst, og principperne for det processuelle og fortolkningsmulighederne er klare og overbevisende.

Turen rundt om den nye bydel langs vandkanten kan blive en meget afvekslende og oplevelsesrig tur, hvor der både er strækninger, som vil fremstå meget urbane og mange små lokale lommer, således at der også skabes rum for mange slags aktiviteter og socialt liv.

Det lykkes forslagsstilleren at gribe, fortolke og genbruge den charmerende informalitet og vildskab der fandtes – og til dels findes – i Skudehavnen på en sikker måde, så forslagsstillerens ønske om mangfoldighed, afveksling og rum for mange aktiviteter indfries.

Dommerkomitéen vurderer, at metodikken, strukturplanen og principperne for udvikling og fortolkning er overbevisende og på et højt niveau i dette forslag. Men når det kommer til de mere detaljerede tegninger sætter denne overbevisende tilgang sig ikke så klart igennem, som man kunne ønske.

Nogle af bebyggelsesudsnittene virker mindre overbevisende og synes ikke at fastholde og fortolke de principper, som introduceres i diverse diagrammer og i beskrivelsen. Der savnes f.eks. en kvalificering og eksempler på, hvordan kantzonerne omkring bebyggelserne tænkes anvendt.

Dommerkomitéen kan se et stort potentiale i kystkilerne, der introduceres i teksten og diagrammerne som elementer, der kan skabe markante, stedbundne kvaliteter. Men det kommer ikke rigtigt igennem i udsnitstegningerne, hvordan disse stedbundne kvaliteter identificeres og fortolkes.

DET LYKKES AT GRIBE, FORTOLKE OG GENBRUGE DEN **CHARMERENDE INFORMALITET** OG VILDSKAB DER FANDTES – OG TIL DELS FINDES – I SKUDEHAVNEN PÅ EN SIKKER MÅDE, SÅ ØNSKET OM **MANGFOLDIGHED**, AFVEKSLING OG RUM FOR MANGE AKTIVITETER INDFRIES

Dommerkomitéen efterlyser en differentiering med hensyn til hierarki, programmering og grøn strategi, og landskabsbehandlingen af de nordvendte gårdrum bør ses i større sammenhæng med Skudeløbet.

Den gennemgående hovedgade vises på meget forskellige måder og med forskellig indretning i planer, udsnitsplaner og diagrammer, men fremstår ikke i hovedtegningerne som overbevisende behandlet – nærmere som et væsentligt træk i planen, der meget nemt kan falde uheldigt ud, hvis det ikke ofres større opmærksomhed.

## FRA FASE 1 TIL FASE 2

Forslaget har ved udpegning som vinder af konkurrencens 1. fase modtaget et forhandlingsnotat. Forhandlingsnotatet har dannet grundlag for den videre bearbejdning af forslaget med fokus på udvalgte elementer, som dommerkomitéen fandt krævede særlig uddybning og bearbejdning for at kunne vurdere og indstille en endelig vinder.

Forslag 4's udvalgte elementer kan kort opsummeres til:

- En mere udfoldet redegørelse for de såkaldte kystkiler, både med hensyn til deres udformning, indhold og atmosfære.
- En uddybning af samspillet mellem kystkilernes identitet, og valg af bygningstypologier for de tilgrænsende byggefeltet.
- En mere udfoldet beskrivelse af hovedgadens udformning, karakter og dens funktionelle indhold samt en uddybning af krydsningen med Metropladsen.
- Placeringen af høje huse og det østligste P-hus.
- Boligbyggeri på Levantkaj V samt om kvaliteten af udearealerne til institutionerne i området.

DOMMERKOMITÉEN EFTERLYSER EN  
DIFFERENTIERING MED HENSYN TIL **HIERARKI,**  
**PROGRAMMERING OG GRØN STRATEGI**

## BESKRIVELSE - FASE 2

### Masterplan – hovedstruktur

I konkurrencens fase 2 foreslås mindre ændringer i hovedstrukturen. Langs kanalen mellem Levantkaj C og V tilføjes en boligbebyggelse på Levantkaj Vest, og bebyggelsen på østsiden af kanalen drejes således, at disse to bebyggelser åbner sig mod hinanden og skaber rum, som spænder på tværs af kanalen. Dommerkomitéen vurderer dette som en vellykket ændring, som både skaber gode bebyggelser og giver kanalen en selvstændig karakter, som beriger helheden.

En anden ændring er, at området nord for metroen foreslås som en mere sammensat og eksperimenterende bebyggelse mod Skudehavnsløbet. Inspirationen til denne del hentes fra skudehavns ad-hoc bebyggelser. Dommerkomitéen finder imidlertid ikke dette beskrevet særlig grundigt, men det fremstår mest som et spændende ønske.

Den bebyggelse, der flankerer metroen, foreslås med lidt større tæthed og højder end tidligere for at markere dette rum og præcisere placeringen af de høje huse. Endelig er der foretaget en ændring ved P-huset i den østlige ende af Bygaden. Det foreslås nu som et fritliggende hus, hvor det tidligere optrådte som en tværfløj inde i en karré. Denne ændring løser både udfordringer med trafikafvikling og sammenbygnings- og facadeproblemer i forhold til boligbebyggelsen.

I KONKURRENCENS FASE 2 FORESLÅS MINDRE  
**ÆNDRINGER I HOVEDSTRUKTUREN.**  
BEBYGGELSERNE PÅ BEGGE SIDER AF DEN  
ØSTLIGSTE KANAL GIVER KANALEN EN SELVSTÆNDIG  
KARAKTER, SOM **BERIGER HELHEDEN**

### Bygaden og kystkilerne

Snittet i Bygaden er ændret således, at gadeparkering samles i den beskyttede sydside, mens nordsiden udstyres med brede fortove til ophold og serveringsarealer. Snittet i de flankerede huse er ændret således, at der etableres tilbagerykninger af stueetagen, hvorved der dannes beskyttede nicher og overdækkede udearealer, som kan anvendes til udeservering og beskyttelse mod vejrliget.

På sydsiden af Bygaden foreslås snittet i bygningerne organiseret således, at alle lejemål i stueetagen er dobbelthøje, mens nordsidens lejemål har ekstra rumhøjde. Langs Bygaden ønskes en 'fortætning af de urbane kvaliteter' med butikker, erhverv og institutioner, hvilket sammen med den aktivitet som knytter sig til adgangstrafikken forventes at skabe en aktiv og identitetsstærk gade. Der sigtes efter et klassisk byrum med flugtende facader uden påhængte altaner, hvor det glatte, langstrakte rum danner kontrast til de mange forsætninger i kystkilerne og langs kanterne. Den lange flugt ønskes dog modificeret af hævede flader, der hvor Metropladsen og den østlige, brede kile krydser Bygaden og i kraft af beplantningen.

Beplantningen, der består af klassiske gadetræer, samles i lineære sekvenser af 3 – 7 træer, overvejende placeret i nordsiden af gaden, og det understreges, at træerne udover at filtrere lyset og give atmosfære til gaden også har en vigtig rolle som 'vindbrydere'.

I fase 2 forslås det, at Bygaden åbner sig tragtformet mod havet, både for at åbne for udsigten og for at lette trafikafviklingen. Mod vest er der sket ændringer ved krydset med den nordfra kommende adgangsvej således, at skiftet fra 4 til 2 spor ikke sker i selve krydset, hvilket både løser trafikale og udformningsmæssige problemer.

Der er med disse ændringer sket en tydeliggørelse af Bygadens indhold, udformning, rytme og atmosfære, men løsningen forudsætter tilsyneladende et større omfang af butikker og gadeorienterede erhverv end programmet lægger op til. Hertil kommer, at der er usikkerhed om vindklimaet i den østvest orienterede gade. Det noteres, at gadetræerne vil fungere som 'vindbrydere', men det diskuteres eller dokumenteres ikke, om den viste beplantning er tilstrækkelig til at sikre et gunstigt vindklima.

I fase 2 fremhæves det, at kystkilerne formidler overgangen og samspillet mellem byens udtryk, funktionelle behov, naturens nytte, herlighedsværdier, og at vegetationen i kystkilerne skaber attraktive, bolignære ude- og opholdsrum, læ og skygge og en intuitiv rumlig opdeling mellem offentlige, semiprivate samt private rum langs bygnin-  
gerne. Visualiseringer og planer sandsynliggør, at denne dobbelthed kan opnås, samtidig med at der kan skabes gode lokale rum og gode opholdsmuligheder ved stuelejlighederne langs de brede, rekreative kiler. Det er ikke tydeligt belyst hvilken karakter og atmosfære, som vil være til stede i de kiler, der samtidig rummer adgangstrafik. Det er vanskeligt helt at forstå den konceptuelle dialektik, der hævdes at optræde i samspillet mellem kilerens atmosfære og de omgivende og rumdefinerende bebyggelser – og hvordan denne dialektik kan have indflydelse på valg af bygningstypologier.

Forslagsstilleren redegør for hvilke naturtyper, der tænkes introduceret i kilerne og langs kysterne, samt hvilken atmosfære og anvendelsesmuligheder disse naturtyper forventes at skabe. Denne beskrivelse er medrivende, men også meget generel, og det ville være ønskeligt med en mere udfoldet beskrivelse af hvornår, og med støtte i hvilke styringsmetoder disse naturtyper kan udvikles.

### Karrée og bygningstypologier

Forslagsstilleren understreger, at Københavnerkarréen fortsat er forslagets strukturelle grundfigur, og der er i anden fase fremkommet en grundigere beskrivelse af karréens organisering og udformning. Langs vandkanterne åbnes karréen mod kanten og udsigten ved at højden aftrappes mod vandet. Den bygning, som afgrænser karréen mod vandet, er typisk 2 eller 3 etager således, at mange lejligheder i den indre del af karréen har udsigt til vandet samtidig med, at der dannes et beskyttet miljø i gården.

Dette princip synes dog at give skyggeproblemer i nogle af de smalle nordlige karréer, som åbner sig mod skudehavsløbet og har en høj ryg i karréens sydside. Herudover synes enkelte andre smalle karréer, at have vanskelige solforhold. Karréerne i midterfeltet langs Bygaden gøres større for at sikre gode solforhold i gården. Karréen er organiseret således, at der både mod promenaderne, kilerne og mod den indre gård er private udearealer til stuelejlighederne. Karréens indre gårde tænkes i øvrigt indrettet således, at de over tid kan indtages af beboerne til mange forskellige formål – dyrkningshaver, opholdsarealer, legepladser mm.

Visualiseringer og udsnitsplaner dokumenterer at private, semiprivate og offentlige arealer i de fleste karréer er fint organiserede. Forslagsstilleren understreger, at der fra alle karréer er nem adgang til forskellige uderum, med forskelligt liv, forskellig atmosfære og forskellige klimatiske betingelser således, at der på alle tider af året skulle være mulighed for at finde attraktive opholdsmuligheder og oplevelsesrige gangruter.

### FORSLAGETS KYSTKILER FORMIDLER OVERGANGEN OG SAMSPILLET MELLEM BYENS UDTRYK

## VURDERING

Dommerkomitéen finder, at forslaget klart har gennemgået en kvalificeret bearbejdning i fase 2, som leverer svar på de spørgsmål, der blev stillet i forhandlingsnotatet. Resultatet fra denne fase dokumenterer, at der inden for rammerne at dette forslag vil kunne bygges gode og attraktive boliger med adgang til gode og velfungerende udearealer.

Dommerkomitéen har haft vanskeligt ved at gennemskue og vurdere den rolle, som kystkilerne hævdes at have. Selvom der i forslaget argumenteres for en form for dialog mellem kystkilerne og konteksten, så kan der fortsat stilles spørgsmål til, hvordan projektet skal styres og hvilke principper, der bør anvendes til at fastlægge de foreslåede bygningstypologier og styre karréernes udformning med de mange forsætninger og kilernes varierende naturtyper.

Styringsproblematikken i forbindelse med den mere uformelle og eksperimenterende bebyggelse ved kysten nord for metroen er ligeledes for svagt beskrevet. Dertil kommer, at der er usikkerheder omkring vindklimaet i den østvestgående bygade, hvilket også betyder, at 'de stærke urbane kvaliteter', der skulle opstå langs Bygaden ikke fremstår helt overbevisende.

Forslagets svar på visionen om, at Levantkaj skal byde på noget særligt og have en selvstændig identitet, hviler især på den landskabelige behandling af kanterne og til dels af kystkilerne, mens karréerne og atmosfæren i det nye kvarters indre rum ligger tæt på, hvad man finder i mange andre nyere kvarterer i København.

Derfor finder dommerkomitéen, at når det gælder bolig- og uderumskvaliteter vurderes projektet som værende stærkt, men når det gælder intentionen om en tydelig selvstændig identitet, fremstår projektet mindre stærkt.

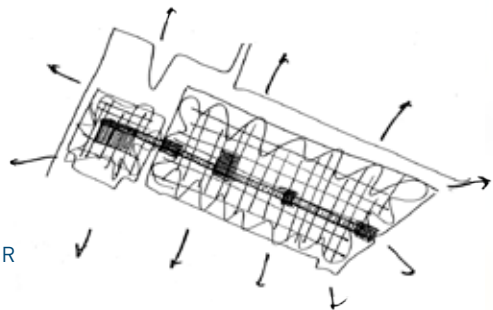
## KARRÉERNE OG ATMOSFÆREN

I DET NYE KVARTERS INDRE RUM LIGGER TÆT PÅ,  
HVAD MAN FINDER I MANGE **ANDRE NYERE**  
**KVARTERER** I KØBENHAVN

DOMMERKOMITÉEN VURDERER PROJEKTET SOM  
VÆRENDE STÆRKT, NÅR DET GÆLDER BOLIG-  
OG UDERUMSKVALITETER MEN NÅR DET GÆLDER INTENTIONEN  
OM EN **TYDELIG SELVSTÆNDIG IDENTITET**,  
FREMSTÅR PROJEKTET **MINDRE STÆRKT**



## KONCEPT – "BYKYSTEN" – MØDET MELLEM KARRÉBY OG NATUR



### BYRUMSHIERARKI

- Vandkanten
- Bygaden
- Metropladsen
- Det grønne loop
- Kvarterskiler
- Kilepladser
- ...



### GRØN STRUKTUR OG NATURTYPER

- Vandkant
- Kystkiler
- Gårdrum
- Grønne tage
- Bygade
- Aktivitetsområde til skoler



### PROGRAMMERING

- Bolig
- Erbhverv
- Parkering
- Institutioner
- Skoler
- Kultur
- Bolig / erhverv



- Udveksling / udvej
- Metrolinie
- Metrostation
- Adgangsvej 50 km/t
- Bygade 40 km/t
- Hævede flader
- Lokalveje 20 km/t
- P-huse



### BEBYGGELSESSTRUKTUR OG -HØJDER

- Høje huse > 7 etager, 25-60 meter
- Byhuse 6-7 etager, 20-24 meter
- Kjæsthus 3-5 etager, 11-19 meter
- Lave huse 1-2 etager, 4-8 meter



### STUEETAGER

- Aktive stueetager. Høje, åbne facader. Detailhandel, kulturhus, teater, biograf mv.
- Udadvendte stueetager. Høje, halvåbne facader. Små butikker, fællesrum, skole, institution, kontor, lægeklinik, galleri, cykelsmed, blomsterbutik etc.
- Hjørner med udsigt og sol. Åbne facader med udsigt. Caffèer, restauranter, showroom, kirke, kajakudlejning.

## PLANDIAGRAMMER





51



LEVANTKAJ SET FRA ØRESUND



BOLIGKVARTER "VANDKANTERNE"



PLANUDSNIT "VANDKANTERNE"



PLANUDSNIT "KYSTKILERNE"



BOLIGKVARTER "KYSTKILERNE"



GÅRDRUMMENE



PLANUDSNIT "ØRESUNDSKARRÉ"



BYGADEN



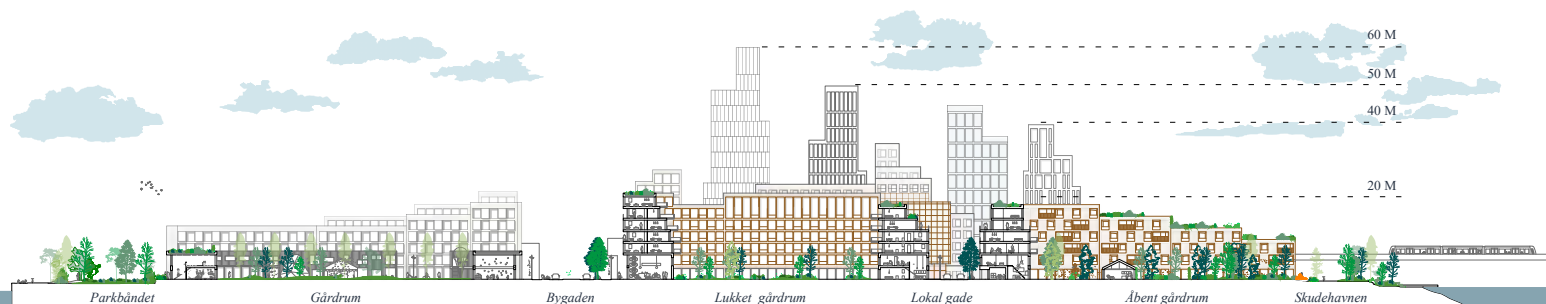
RUMMENE OMKRING METROEN



HØJE HUSE



DEN TÆTTE BY PÅ LEVANTKAJ



SNIT PÅ TVÆRS AF LEVANTKAJ



DELTAGER FASE 1

FORSLAG 1 / 16517

# LEVANTKAJ – ET GLOBALT PALIMPSEST

*"Havnerummet er som et palimpsest; et manuskript, der viskes rent for at nye ord, betydninger og indsigter kan fylde pergamentet ud, men hvor spor fra det tidligere manuskript ofte træder frem i fragmenter, nogen mere tydelige end andre."*



TEAM **JUUL | FROST** ARKITEKTERHOVEDRÅDGIVER **JUUL | FROST ARKITEKTER A/S** OPHAVSRET

Konkurrenceansvarlig: Helle Juul, arkitekt maa, ph.d., indehaver

Konkurrencemedarbejdere: Line Stybe Vestergaard, landskabsarkitekt maa / Morten Lind, arkitekt maa

/ Bjarke Lehmann Schødt, arkitekt maa / Louise Amtoft Mikkelsen, landskabsarkitekt mdl

/ Allan Nørgaard Pedersen, cand.polyt.arch / Mads Peder Müller, arkitekt maa / Mads Møller Angelsø, cand.mag.fil

UNDERRÅDGIVER LANDSKAB **SWECO ARCHITECTS** Thorbjörn AnderssonUNDERRÅDGIVER INFRASTRUKTUR OG LAR **ATKINS DK** Anders H. Kaas, afdelingschef, civilingeniørUNDERRÅDGIVER KONSTRUKTION OG ANLÆG **MIDTCONSULT** Hans Toksvig, udviklingschefKONSULENT **THUE KVORNING** fysisk træner, Team DanmarkKONSULENT **JOHN PLØGER** professor i byplanlægning, bysociologi, UIA - Kristiansand**BESKRIVELSE**

Med en gentænkning af udviklingen fra havn til alsidig bydel ønsker forslagsstilleren at forene det globale og fjerne med det lokale i en progressiv og udadvendt bydel. Målet er at skabe et globalt bykoncept og en lokalt forankret bydel med det globale som attraktionsværdi.

Levantkaj beskrives som et produkt af lokale og globale forbindelser, hvor nye lag lægges på de eksisterende med reference til begrebet palimpsest, hvor et manuskript ved at blive rensat for tekst kan bruges igen, og hvor de udviskede tekster fortsat anes.

Masterplanen for Levantkaj foreslås at stå på skuldrene af havnerummets historie og dyrke udsynet og de indsigter, der følger deraf. Stedets spor, historie, artefakter og nye lag beskrives som de elementer, der sammen danner et robust landskab og grund for en global landsby, hvor dagsordenen er lokal og global på samme tid.

Den globale orientering repræsenteres af kirken, kaldet en Verdenskirke, offentlige rum med planter og træer fra hele verden, FN Museum, Copenhagen International School (CIS) samt sportspladser og bevægelseskorridorer, der samler mennesker på tværs af sprog og kulturer. Forslagsstilleren beskriver mangfoldighed, sammenvævning af sociale relationer og fortællinger fra hele verden som vigtige byggesten for at skabe en levende bydel.

Med afsæt i de beskrevne forudsætninger for vej- og stiadgang, ledningskorridor og metro foldes arkitektoniske lag, retninger og synsvinkler ind over Levantkaj, hvorved et landskab med en ny atmosfære etablerer Levantkajs 'man made genius loci'. Byggesplanen struktureres af 43 byggefelter i et forskudt grid-system, der tilfører rytme og en mindre skala til den store flade. Byggefelterne varierer i størrelse og beskrives som robuste med mulighed for opdeling i mindre felter.

Bebyggelsesplanen opdeler Levantkaj i fire forskelligartede kvarterer – Campus, Centrum, Byen og Verden, der også lægges til grund for etapeinddelingen.

Levantkaj Vest udgør Campus, mens de tre kvarterer på Levantkaj Øst defineres af to grønne snit, de nordsydgående klimaskår. Hvert kvarter orienterer sig mod en indre strukturerende pladsdannelse – Campus Ramblaen, Metropladsen/Verdens navle, Almindingen og Verdens ende. På Campus/Levantkaj Vest etableres folkeskole, daginstitution og P-hus omkring den centrale sportsplads, mens Skudehavnen udvikles som et selvgroet vildt, grønt og blå aktivitetsrum med klubfaciliteter indbygget under metroen i tilknytning til det grønne loop.

I Centrum samles metro, bibliotek og kulturhus, FN Museet og en torvehal omkring Metropladsen, Verdens navle, der er forbundet til klimaskåret og kajen mod syd, hvor kranen Mille placeres som point de vue. Vejforbindelsen fra nord over den nye vejbro er en byplanmæssig akse og sigter mod Kirken, der foreslås opført i det østvestgående parkbånd.

Kvarteret Byen forbindes via den terrasserede flade, Almindingen, med Parkbåndet mod syd. I Verden samles bykvarteret omkring Verdens ende, der ligger beskyttet centralt i kvarteret.

Som overordnede fælles byrum anlægges Parkbåndet, Solopgangspladsen, Promenaden mod Øresund, Promenaden mod Skudeløbet og Promenaden mod kanalen. Hermed etableres en promenade hele vejen rundt om Levantkaj Øst. De to klimaskår har en dobbeltfunktion, idet de både indgår som en del af afvandingen/klimasikringen, etablerer lange kig og fungerer som rekreative stiforbindelser med et vandspejlsniveau, der varierer efter nedbørsmængde. Klimaskårene etableres i kote 2.20, mens bebyggelsen anlægges som forudsat i kote 3.05.

Parkbåndet langs kajen etableres som industri-natur med bibeholdelse af eksisterende kajkant og genbrug af opbrudt asfalt som flader i nye belægninger, nye betonflader støbt i stålrammer, og lange træbænke etableres som byrumsinventar. På Solopgangspladsen etableres en cirkulær regnvandspool med en bund udsmykket som en globus. Vandet oplyses og udskiftes minimum en gang om dagen for at sikre vandkvaliteten.

Den centrale bevægelseskorridor anlægges under metroen og indrettes, så den vitaliserer dette rum med sportsaktiviteter, markedsplads og skaterbane, der giver stedet en inviterende atmosfære.

Til de 43 byggefelter udvikles bebyggelser som hybride typologier, der forener Østerbrokarréen, Brumleby, Komponist Kvarteret, Fiskerihavnen og større volumener. Byggefelterne foreslås bebygget med blandede programmer - boliger, detailhandel, erhverv og service.

Klimaskårene er de grønne landskabstræk, der med varierende vandspejlsniveau vil karakterisere Levantkaj, sammen med Parkbåndet, grønne gårde, pladser og gader.

## VURDERING

Masterplanen for Levantkaj fremhæves for sin introduktion af begrebet palimpsest som afsæt for udvikling af egenarten, identiteten på stedet. Den lagvise udvikling, der bygger videre på og interagerer med det bestående, rummer en række spændende udviklingsperspektiver.

BEBYGGELSESPLANEN OPDELER  
I **FIRE** FORSKELLIGARTEDE  
**KVARTERER** – CAMPUS, CENTRUM,  
BYEN OG VERDEN

MASTERPLANEN FREMHÆVES FOR  
SIN INTRODUKTION AF **BEGREBET**  
**PALIMPSEST** SOM AFSÆT FOR  
UDVIKLINGEN AF EGENARTEN,  
IDENTITETEN PÅ STEDET

De gode hensigters oversættelse og anvendelse i det skitserede projekt kan dog efter dommerkomitéens opfattelse ikke helt måle sig med intentionerne. Den grønne og blå hovedfortælling med de to tværgående klimaskår forekommer ikke at være i overensstemmelse med hverken Levantkajs egenart eller de praktiske forhold forbundet med afvanding af området, der naturligt kan ske fra midten og ud, da der er vand på alle sider. Klimaskårene vurderes ikke at have den rekreative værdi, de påstås at få.

Dommerkomitéen finder projektets hovedvejsstruktur logisk og velfungerende, men det vurderes at være overdimensioneret med en firesporet adgangsvej i hele den øst-vestgående del af Levant-loopet. Parkeringsstrategien er robust og uafhængig af, om de blandede hybride typologier realiseres. Som en konsekvens af vej- og karréstrukturen opstår en række blinde biveje, der forudsætter anlæggelse af vendepladser, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. De foreslåede to nye broforbindelser vurderer dommerkomitéen ikke er realistiske, og den vestlige, der er placeret i forlængelse af klimaskåret til Sundmolen, beskrives som et primært gennemgående stiforløb, hvilket i nogen grad svækker planen.

#### DOMMERKOMITÉEN VURDERER SOLOPGANGS- PLADSEN TIL AT VÆRE ET AF KONKURRENCENS **BEDSTE BYRUMSGREB**

Skolens placering nordsyd på Levantkaj Vest er hensigtsmæssig i forhold til solorientering og skaber god kontakt mellem de to skoler, der kan drage fordel af hinandens udearealer og samles omkring boldbanen. Daginstitutionen er velbeliggende mod nord med en god forbindelse til skolen og idrætshallen, der formodes at danne bindeled.

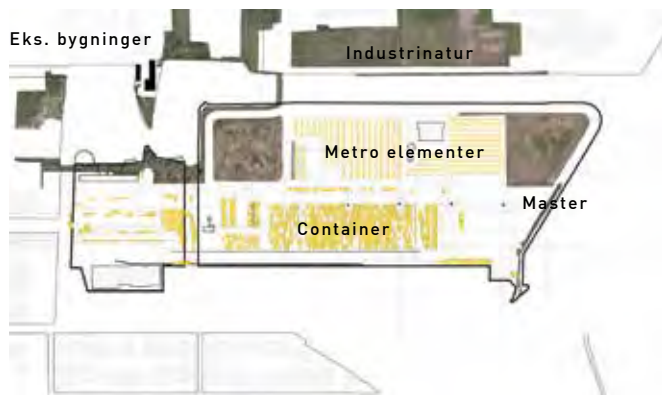
Med kirkens aksiale placering i forlængelse af Kattegatvej tillægges denne stor byplanmæssig betydning, hvilket vurderes ikke at være in tune med det moderne, globale samfund, som den beskrives som værende en del af.

Intentionerne med de foreslåede hybride bebyggelsestypologier, der blander det bedste fra flere verdener, finder dommerkomitéen interessante. De konstaterer dog også, at de hybride former har en tendens til at ende i mere eller mindre samme geometri, hvorved de karakteristika, der danner udgangspunkt, let går tabt.

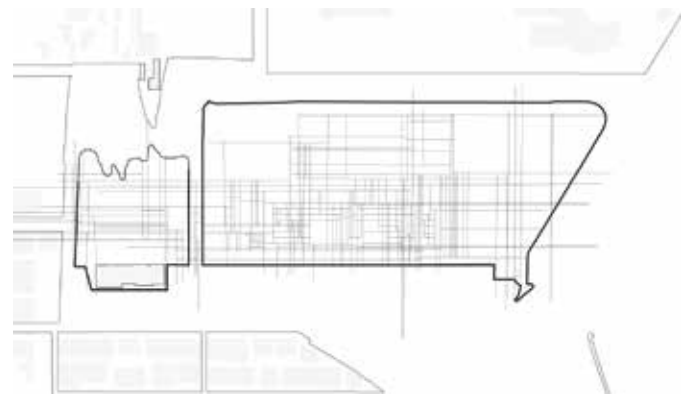
De foreslåede byrum er velproportionerede, og omend Parkbåndet kan forekomme noget ensformigt i sit udtryk, så er det her projektets palimpsest-strategi kommer stærkest til udtryk. Her styrkes havnens industri-natur. Dommerkomitéen vurderer Solopgangspladsen, der afslutter Parkbåndet, som et af konkurrencens bedste byrumsgreb – en stor offentlig plads mod øst med storslået udsyn over havnen. Promenaden mod øst savner liv, variation og rumlig støtte, mens behandlingen af Skudeløbet og forbindelsen til Skudehavnens vildsomhed ikke udfolder de rekreative potentialer i dette rumlige forløb, hvor den vildsomme industri-natur har rige muligheder for at brede sig.

#### OVERORDNET SKRIVER FORSLAGSSTILLEREN MEGET OM 'HVAD' OG **MINDRE OM 'HVORDAN'**

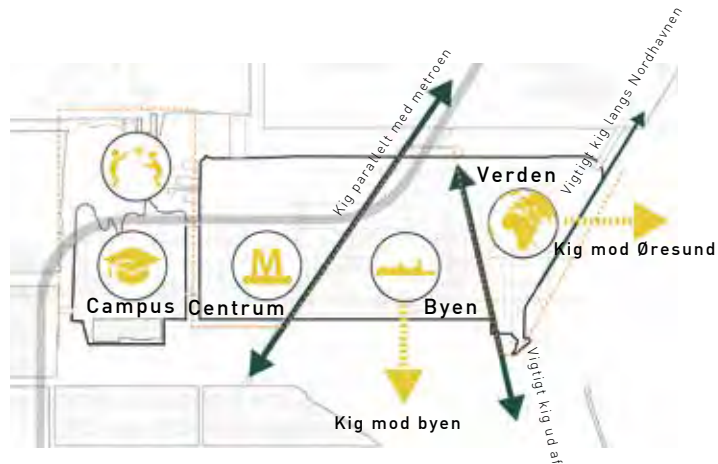
Overordnet skriver forslagsstilleren meget om 'hvad' og mindre om 'hvordan', hvilket skaber en ubalance i projektets fremstilling, og får det til at fremstå mindre sikkert som byplanmæssigt greb i sin formidling, til trods for de formulerede, indlevede og perspektivrige hensigter.



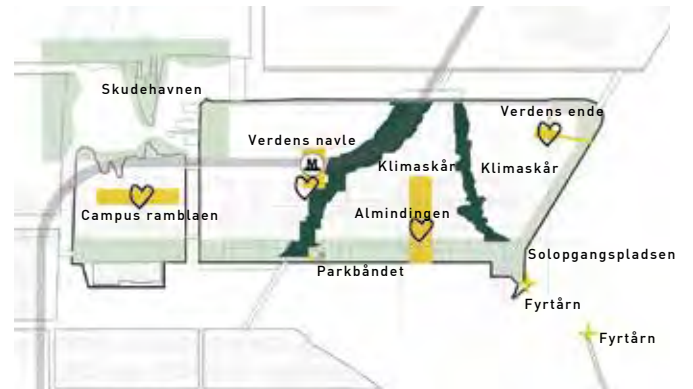
KONCEPT - "MAN MADE GENIUS"



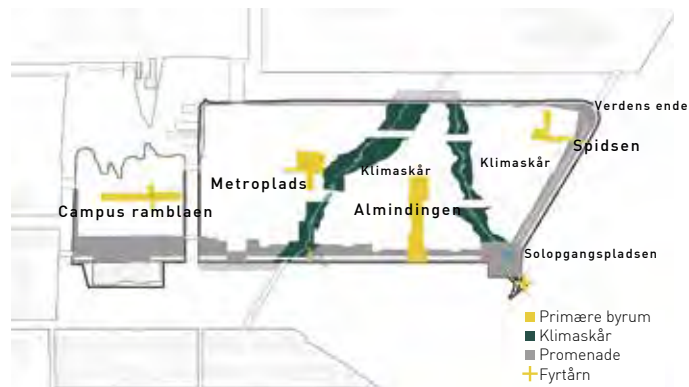
KONCEPT - STRUKTURERENDE GRID



KONCEPT - FIRE KVARTERER



KONCEPT - PLADSDANNELSER OG LANDSKABSTRÆK



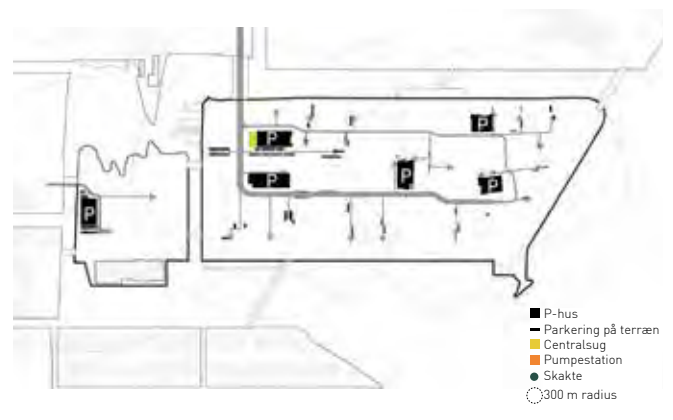
PLANDIAGRAM - IDENTITETSGIVENDE BYRUM



PLANDIAGRAM - PROGRAMMER



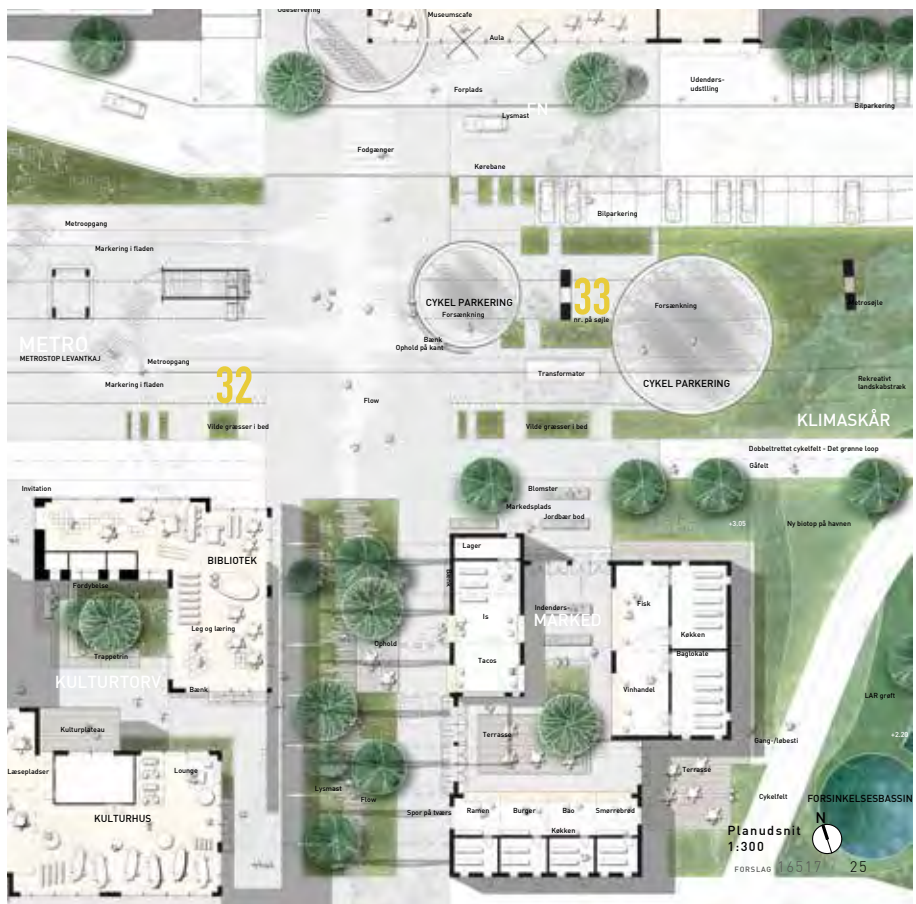
PLANDIAGRAM - MOBILITET



PLANDIAGRAM - PARKERING



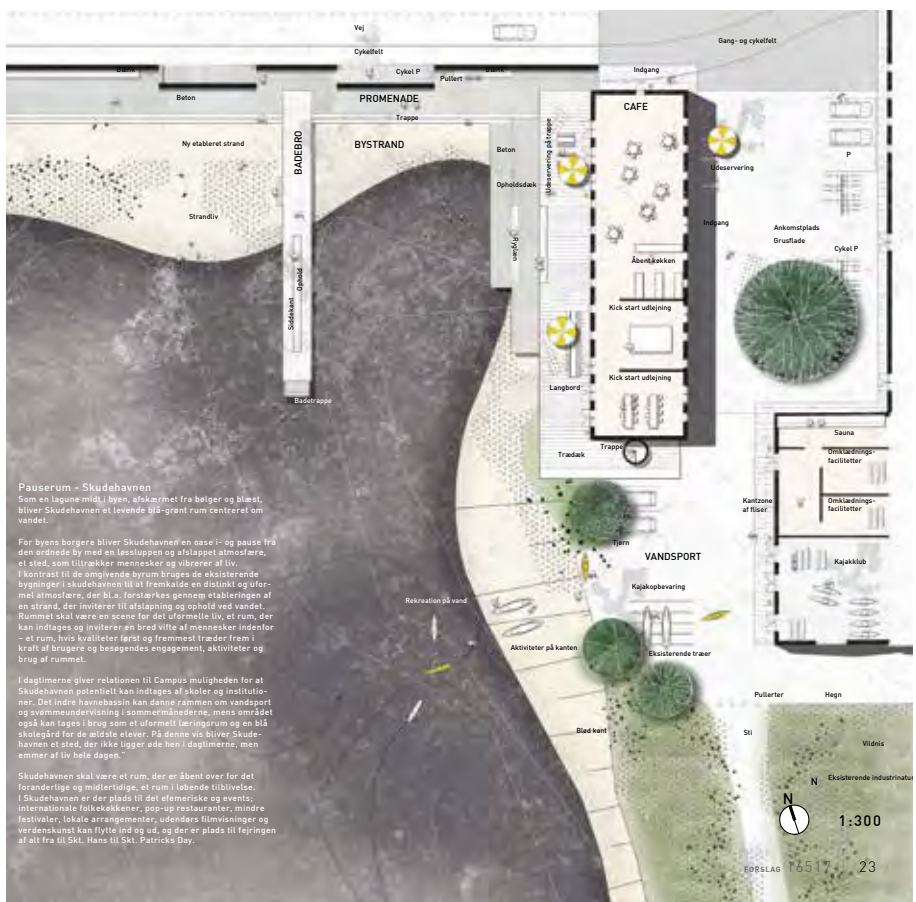
TORVEHAL



PLANUDSNIT - CENTRUM



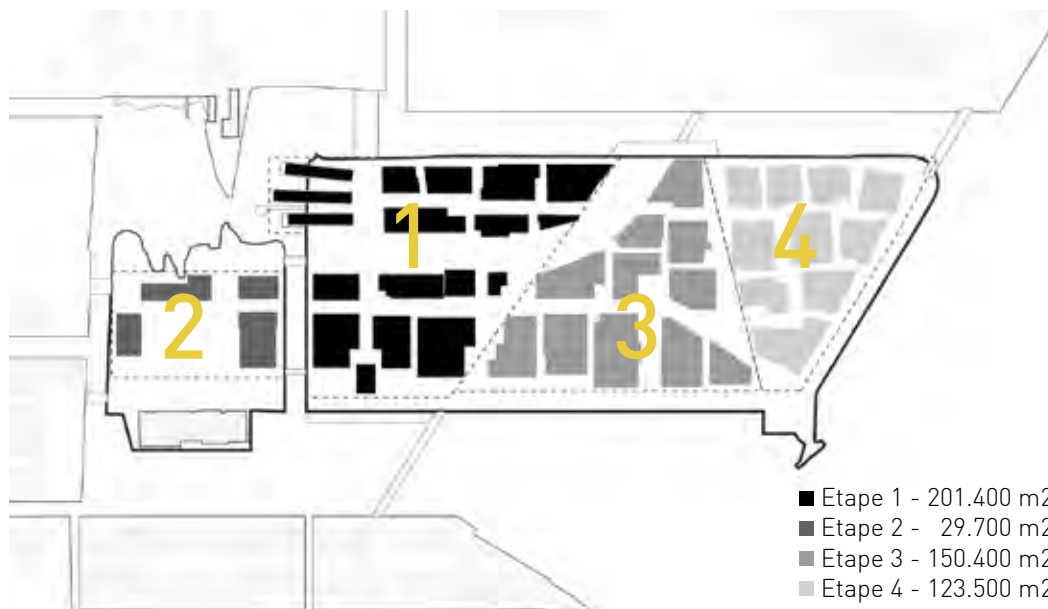
SKUDEHAVNEN - ET REKREATIVT PUSTERUM



PLANUDSNIT - SKUDEHAVNEN



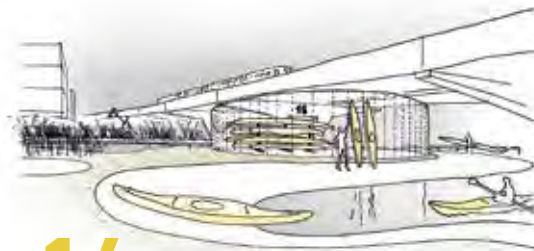




ETAPEINDELING OG AREALER



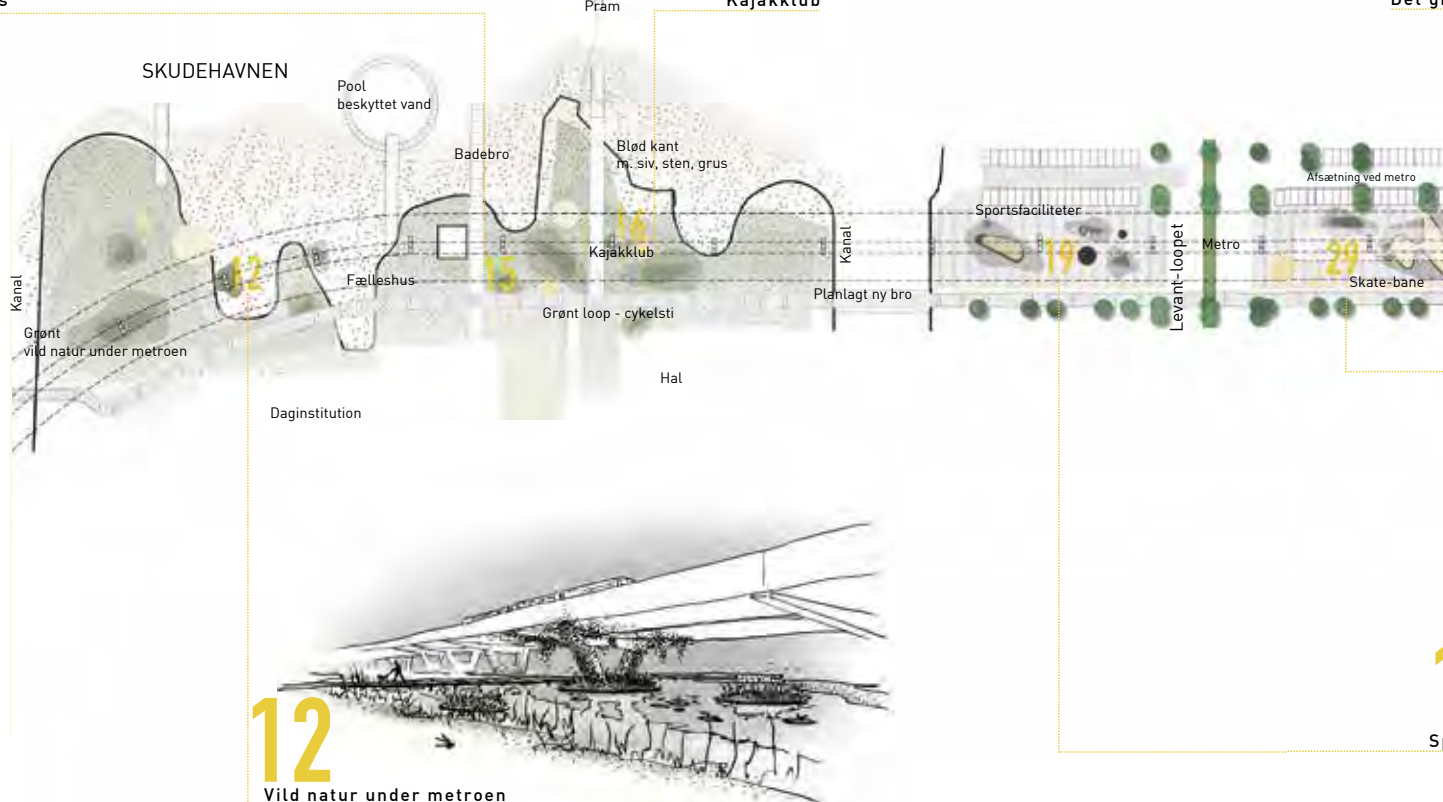
Fælleshus



Kajakklub

45

Det g



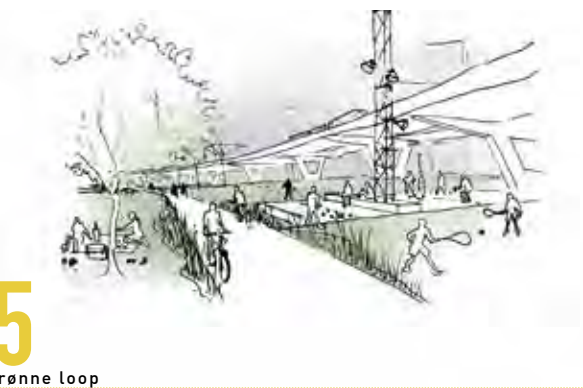
BEVÆGELSESKORRIDOREN



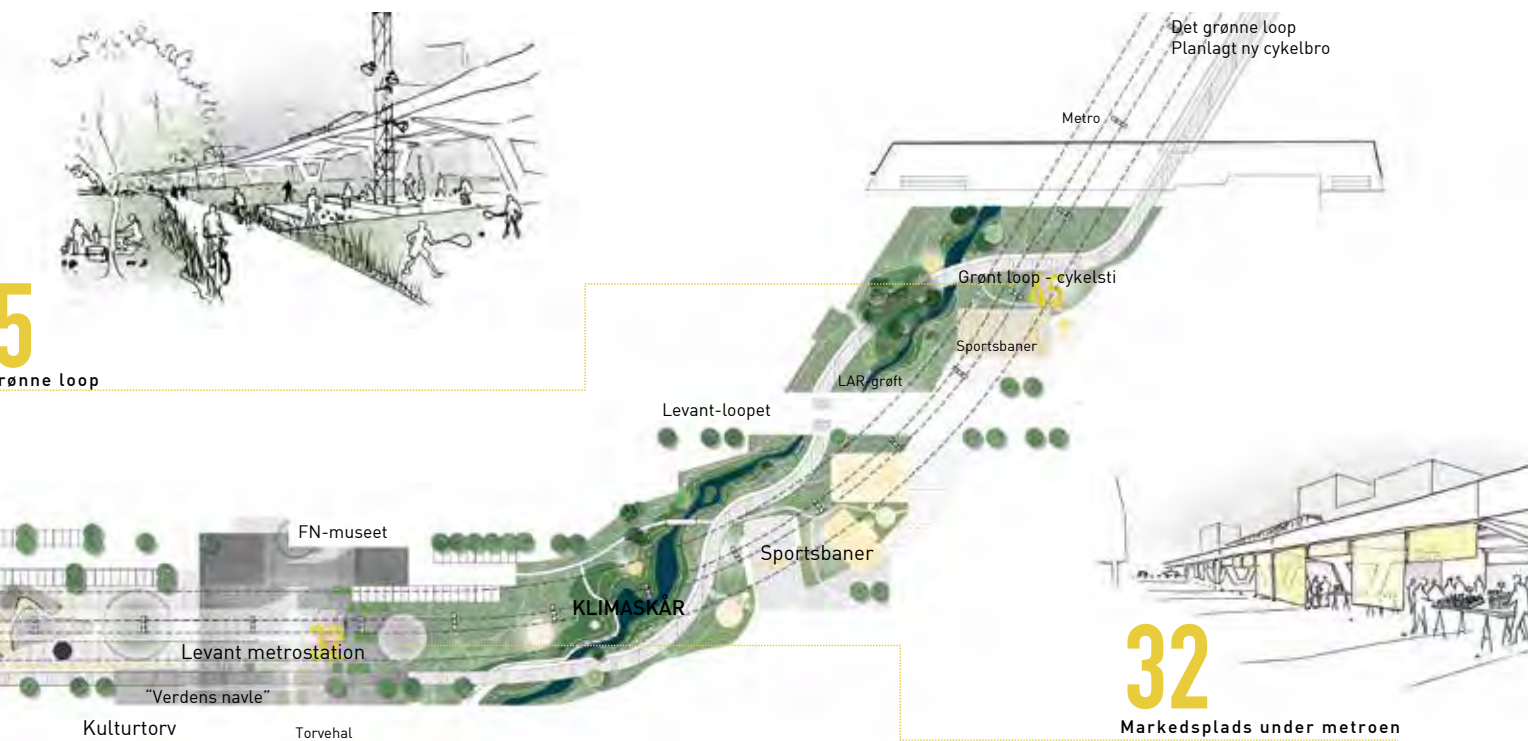
KIG MOD UDSIGTSPIDSEN



PROMENADEN OG KLIMASKÅR



5 Grønne loop



19 Sportsfaciliteter



29 Skatebane



PLANUDSNIT - VERDENS ENDE



PROMENADE - SYDLIG KANT



UDSIGTSPIDSEN - VERDENSKIGGET



PLANUDSNIT - SOLOPGANGSPLADSEN



DELTAGER FASE 1

FORSLAG 2 / 34456

**LEVANTKAJ** NORDHAVN



TEAM **BIG**HOVEDRÅDGIVER **BIG** OPHAVSRETUNDERRÅDGIVER **RAMBOLL STUDIO DRESESEITL**UNDERRÅDGIVER **BURO HAPPOLD ENGINEERING**UNDERRÅDGIVER **URGENT AGENCY**UNDERRÅDGIVER **PLANVÆRKSTEDET****BESKRIVELSE**

Forslagsstilleren sætter som mål for deres projekt at skabe en ny koncentreret og mangfoldig bydel, hvor det lokale og det internationale, natur og byliv støder sammen og blander sig. Hovedgrebet skal være enkelt og robust for at skabe plads til, at der både i og mellem bygningerne kan skabes det særlige og karakteristiske.

Der skal være plads til, at det uplanlagte påvirker den langsigtede strategi. Forslagsstilleren konstaterer endvidere, at der er meget få byggede spor, som kan inspirere den nye bydel. Derfor må de grønne strukturer træde ind som dét, der danner den grundlæggende struktur i den nye bydel.

Strukturplanen for hele Nordhavn læses som én stor transitionsbevægelse fra tætte sydlige bydele til mere åbne mod nord, suppleret med et stort sammenbindende, svunget, grønt træk, som tiltager i styrke mod nord.

De forudsætninger og bindinger der ligger på området – metroen, forsyningsledningerne, der ikke må bygges ovenpå, og ønsket om Parkbåndet mod syd kombineres med det svungne grønne træk og danner derved tre kvarterer – Kanalkvarteret, Kajkvarteret og Havebyen – som vender sig mod tre forskellige vandrum og mødes omkring en indre bypark. Dertil kommer et fjerde selvstændigt kvarter Skoleholmen.

Bebyggelsesstrukturen tænkes som en forlængelse af Østerbros bebyggelsesmønstre. I forhold til Århusgadekvarteret og Østerbro bliver gaderne i Levantkvarteret lidt grønnere, karréerne bliver lidt mere åbne, typologierne skifter mod flere byhuse, forhaver, grønne byrum og byparker.

Inspirationen fra det tætte København ønskes fastholdt i byens profil. Den nye bydel tænkes som en horisontal by med 5-8 etager, hvorover der rejser sig enkelte høje byg-

ninger som en nutidig fortolkning af byens spir. De høje bygninger foreslås formet inden for et 'skævt' højdegrænseprofil, der vil bringe dem i familie med tårnene. Der udpeges 6 steder til høje bygninger og ved indgangen til hovedgaden placeres et 'horisontalt højhus', der skaber en port til bydelen.

Der ønskes dét, der benævnes 'en Københavnsk skala' i byrum, byggefeltet og højdeprofil. Byarkitekturen skal karakteriseres af de grønne byrum, den frodige park, havnefronterne og en stor variation i bygningsmassen. Det foreslås derfor at undlade bestemmelser om materialer eller farver i de konkrete retningslinjer for bydelens udvikling. Dette ses også som en fortsættelse og fortolkning af den københavnske tradition.

Biladgangen til Levantkaj Øst sker fra nord og videreføres i en stor bøjle, hvis ene ben ligger på forsyningsledningen, hvorfra den føres over i 'Havebyen' og tilbage langs kanalen mod nord. De øvrige gader har ensrettet sivetrafik.

Nord for Metroen dannes dét, der kaldes Kanalkvarteret, som skal have en bymæssig karakter med metroen som tyngdepunkt og med en atmosfære, der er inspireret af tilsvarende steder i Berlin. Det skal indeholde en stor del af bydelens erhverv, kulturhuset og derudover dét, der kaldes eksperimenterende boliger. Under metroen tænkes indrettet en række torvehaller, som skal blive en destination for hele Nordhavn. Fra Metrostationen strækker metrotorvet sig mod nord, flankeret af kulturhuset med bibliotek. Kanalkvarteret forbindes med sydsiden af den næste holm med fem programmerede broer, som trækker bylivet over på den anden – solbeskinnede – side af kanalen, og gør kanalen til et samlingspunkt i stedet for en adskillelse. Det ses som et sted, hvor der kan eksperimenteres med pop-up restauranter, strandbarer mm.

Mod syd ligger kajkvarteret, som er domineret af boligkarréer, som åbner sig mod syd. Her bliver den gennemgående promenade et aktivitetsfyldt byrum med mange caféer og forskellige typer af aktiviteter inklusiv havnebade nedfældet i promenaden. I den vestlige ende af promenaden ligger kirken, og i den østlige ende rejses et monument af stablede containere som et udsigtspunkt.

Mod øst ligger 'Havebyen' som er domineret af familieboliger, ældreboliger og de institutioner, der knytter sig til disse boligtyper. Kvarteret rummer mange rækkehuse blandet med opgangshuse eller stablet som to rækkehuse ovenpå hinanden. Her vil bylivet være mere lokalt, og det vil være præget både af livet i forhaverne, af de få caféer på gadehjørnerne og af den intimitet, som de buede gader giver.

De tre kvarterer samler sig omkring byparken, som bygges op med bakker af overskudsjord og en vegetation af bynatur. Fra parkens bakker vil man kunne se ud over vandet i tre retninger. Dens karakter sammenlignes med Ørstedsparken og de andre voldparker, og den skal sikre, at de tre kvarterer både har en vandfront og en grøn front.

Skudehavnen, som forslagsstilleren kalder det nye blågrønne hjerte, tænkes udviklet ved, at alle de omkringliggende holme skyder tanger ud i vandfladen og dermed forstærker den uformelle karakter, som området allerede har. Det blågrønne hjerte forventes med bademuligheder og nyt vandkulturhus at blive en ny destination for hele København.

## BYARKITEKTUREN SKAL KARAKTERISERES AF DE GRØNNE BYRUM, DEN FRODIGE PARK, HAVNEFRONTERNE OG EN **STOR** **VARIATION I BYGNINGSMASSEN**

FORSLAGET ER MEGET PRAGMATISK  
OG REALISTISK I SIN AFLÆSNING AF STEDETS  
MULIGHEDER OG I SINE REFERENCER TIL DEN  
KØBENHAVNSKE SKALA OG STEMNING

Levantkaj Vest samler alle den nye bydels undervisnings- og sportsinstitutioner og organiserer dem omkring et præcist formet indre grønt rum. En fliget ydre kant med mange nicher og forskydninger kan støtte forskellige former for ophold og aktiviteter. Med hensyn til bæredygtighed argumenteres der for, i et meget teknisk afsnit i beskrivelsen, at det nye kvarter vil kunne opnå det højeste niveau inden for DGNB-certificering, og der argumenteres for smart-city teknologier til forbedring af P-systemet. Der vises diagrammer med vindanalyser og graden af solindfald på offentlige flader og dagslysforhold i bygningerne. En del af diagrammerne er dog så små, at det er meget vanskeligt at vurdere indholdet. Bydelen foreslås udbygget fra vest mod øst, med start omkring metrostationen.

### VURDERING

Forslaget er meget pragmatisk og realistisk i sin aflæsning af stedets muligheder og i sine referencer til den Københavnske skala og stemning. Dommerkomitéen fornemmer hos forslagsstilleren et stort engagement i at opbygge et aktivt og levende kvarter, hvor især den sydlige promenade uden tvivl kan blive et attraktivt sted. Men der forudsættes i den forbindelse et stort antal offentligt orienterede funktioner i stueetager langs med gader, pladser og promenader og på de programmerede broer. Det fremgår ikke af arealopgørelserne hvor meget, der tænkes udlagt til denne form for aktiviteter, men med afsæt i beskrivelsen, synes der at være ganske meget, hvilket i sidste ende vurderes som urealistisk.

DET ER SYMPATISK, AT DER ARBEJDES VIDERE  
MED EN BEBYGGELSESSTRUKTUR SOM EN  
**FORLÆNGELSE AF ØSTERBRO**

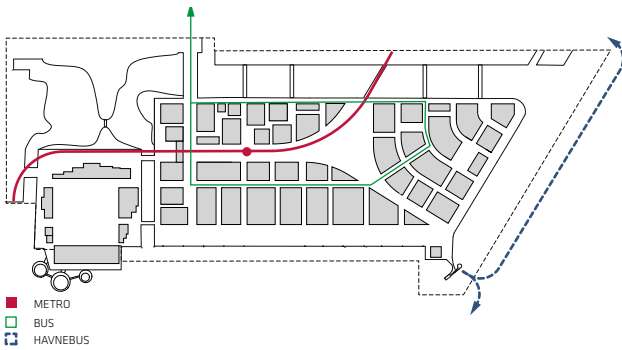
Dommerkomitéen synes, det er interessant, at forslagsstilleren arbejder videre med den københavnske profil med en horisontal by i max 8 etager, hvor der ind imellem rejser sig enkelte høje bygninger som en fortolkning af byens spir. Det er sympatisk, at der arbejdes videre med en bebyggelsesstruktur som en forlængelse af Østerbro, og at Levantkvarteret bliver grønnere, karréerne mere åbne, og at typologierne skifter mod flere byhuse, forhaver, grønne byrum og byparker.

Den indre bypark virker som en lidt tilfældig figur, hvis form ikke er særlig oplagt til at samle de tre kvarterer. Dommerkomitéen finder det ikke dokumenteret, at den med sine jordhøje giver væsentlige kvaliteter til de tilgrænsende bygninger.

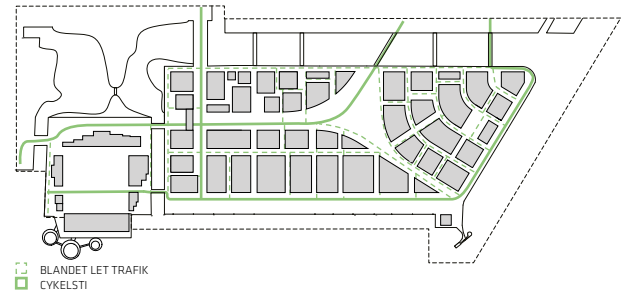
Forslaget arbejder med hårde kanter langs alle vandsider på Levantkaj Øst, og der er arbejdet med træbeplantning langs alle kanter, som en del af strategien for, at beplantningen er et strukturerende element på Levantkaj. Dommerkomitéen finder ikke, at bearbejdningen af kanterne har fået den opmærksomhed, som de burde have haft, men synes tværtimod, at de er blevet for ens.

Havebyens struktur med de krumme gader virker ligeledes lidt tilfældigt valgt som bebyggelsesstruktur på en holm, og den har svært ved at modtage og afvikle den bøjleformede vejforbindelse og give adgang til Krydstogthotellet på 'Pynten'.

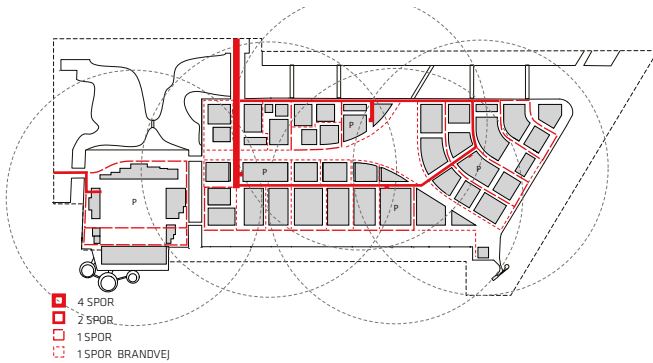
Bebbyggelsestypologierne er i deres footprint velkendte og i det store og hele veldimensionerede. Det vurderes, at de stabile rækkehuse, som foreslås i 'Havebyen', er svært gennemførlige. Dommerkomitéen er ikke overbevist om, at to lag byhuse i op til 6 etager får kvalitet som den haveby, som forslagsstilleren ønsker.



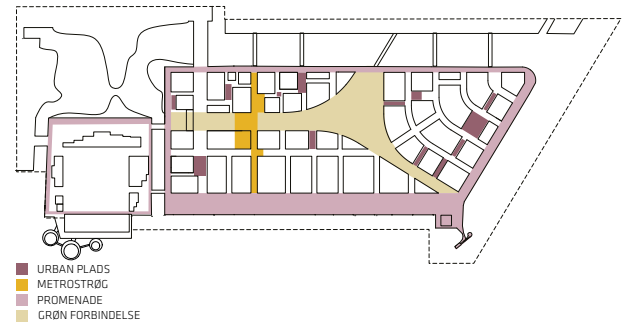
OFFENTLIG TRANSPORT



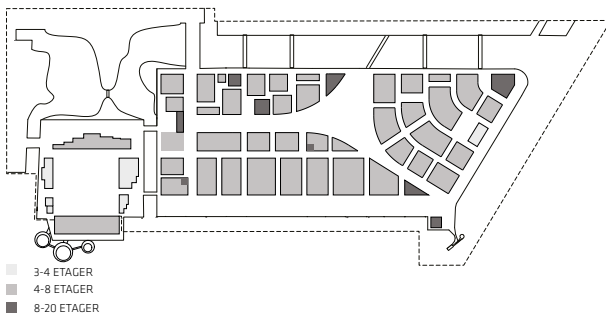
BLØDE TRAFIKANTER



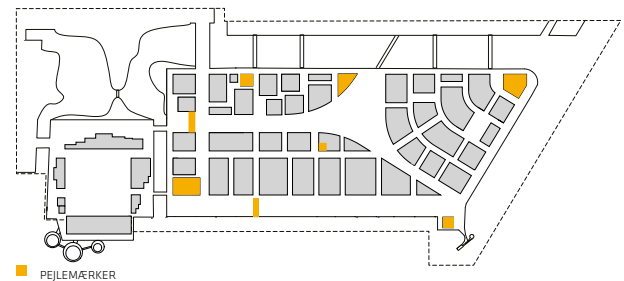
BILER



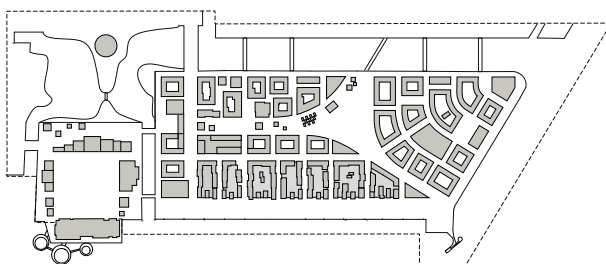
BYRUM



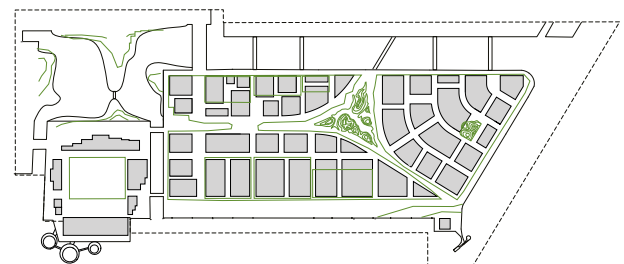
HØJDER



PEJLEMÆRKER



TYPOLOGIER



TERRÆN



KONCEPT - GRØN STRUKTUR



KONCEPT - BEBYGGELSE



LEVANTKAJ MED PARKBÅNDET I FORGRUNDEN





MASTERPLAN 1:4000





SKOLEHOLMEN

PLANUDSNIT DET BLÅ-GRØNNE HJERTE – DEN GAMLE SKUDEHAVN



PLANUDSNIT SKUDEHAVNEN



DET BLÅ-GRØNNE HJERTE



KAJKVARTERET



PLANUDSNIT KAJKVARTERET



PLANUDSNIT PARKBÅNDET



HAVEBYEN



PLANUDSNIT MESTROSTATIONEN



BYPARKEN



SNIT VED METROEN

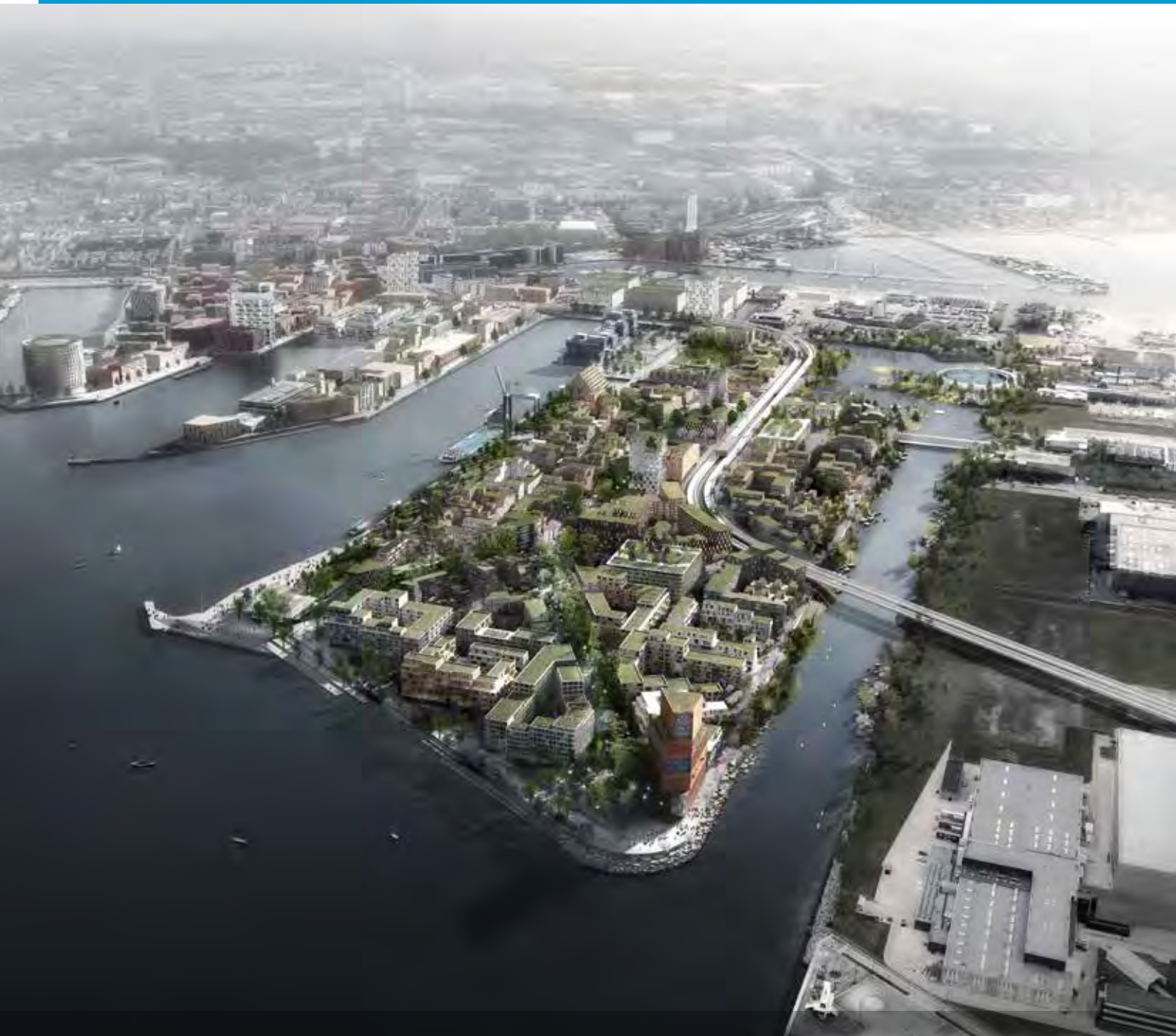


KANALKVARTERET VED METROEN

DELTAGER FASE 1

FORSLAG 5 / 18295

**LEVANTEN** – DER HVOR SOLEN STÅR OP



TEAM **COBE**TOTALRÅDGIVER **COBE APS** OPHAVSRETUNDERRÅDGIVER **SCHØNHERR A/S** OPHAVSRETUNDERRÅDGIVER **SWECO DANMARK A/S** OPHAVSRETKONSULENT **JENS HØYER-KRUSE** adjunkt, cand.scient idræt og sundhed, ph.dKONSULENT **TORBEN DAM** lektor, landskabsarkitektur og planlægningKONSULENT **RAW MOBILITY APS**KONSULENT **VIND-VIND APS****BESKRIVELSE**

Forslaget illustrerer, hvorledes Levantkaj kan udbygges, således at en grøn byggemodning og midlertidige strukturer bliver bærende parametre i processen frem mod en ny grøn bydel. Ambitionen er at skabe det grønneste bykvarter i København.

Helhedsplanen forener to grønne identiteter. Levantkaj Vest udnytter land- og vandkvaliteterne ved nærheden til Skudehavnen og de tilstødende kanaler, der gør Levantkaj Vest til bydelens grønne hjerte. Levantkaj Øst tilføjes et hierarki af grønne strukturer, der skaber bymiljø, styrker mikroklimaet og bliver en generator for fællesskaber. Med tre udviklingsstrategier: Vi planter en by, En performativ bystruktur og En by for mennesker, indrammer og beskriver forslaget, hvorledes de byplanmæssige problematikker analyseres og besvares. 'Vi planter en by' er strategien for, hvorledes det blå og grønne på havnens præmisser bliver bærende for udviklingen, der har en stærk bynatur som endemål. Grøn byggemodning lægges til grund for at vise ansvarlighed for proces, tid og udvikling af et godt mikroklima og stor biodiversitet.

En performativ bystruktur organiserer bydelen på havnens præmisser og organiserer bygninger, byrum og bystrukturer, så de bedst forholder sig til sol, vind og vand samt optimering af herlighedsværdier og udsigt til blå og grønt for alle.

Forslaget illustrerer, hvorledes karréerne kan opdeles og sammenlægges og bygningsmæssigt struktureres i forhold til verdenshjørner og placering på Levantkaj, hvorved der etableres en operationel sikring af bolig- og byrumskvaliteter.

Med 'En by for mennesker' fokuserer forslagsstilleren på, hvorledes der kan indbygges muligheder for, at fællesskaber kan opstå og udvikles. Derfor opererer forslaget med en strategi for de helt nære rammer omkring boligen, kantzoner, aktive stueetager, fælleslokaler, byrum og aktivitetsmuligheder.

Levantkaj Vest organiserer skoler, daginstitution, sportshal og kanalboliger omkring det indeliggende byrum Grønningen (fodbolddbane), der anlægges i kote 5.5. Skudehavnen udvikles som et vildsomt, 'selvgroet' aktivitetsområde og Skudeløbet knyttes naturligt hertil med bløde kanter på begge sider af kanalen.

På Levantkaj Øst er Levant Boulevard rygraden med aktivitet i solsiden, mens lommeparker og hjørneafskæringer skaber lokale pauser, og det grønne loop slynger sig som et samlende hverdagsselement gennem bydelen.

Metropladsen og Tusindårsskoven er de større indeliggende byrum, der skaber rumlighed i planen. Et perimeterbånd anlægges som en promenade hele vejen rundt og forbinder de forskellige karakterer, som delstrækningerne udvikles med. På kajen mod syd anlægges Kirkepladsen og Havneparken, der viderefører kajens industrielle karakter i en landskabelig bearbejdning, hvor terrænet bølger fra øst til vest og giver støtte til ophold og aktiviteter. Mod Øresund etableres udsigtstrin, hvor man kan blive rusket igennem, mens Skudeløbets bløde kanter anlægges med beskyttede opholdsarealer tæt på vandet.

Bebyggelsen på Levantkaj Øst struktureres af byggefelter med et gennemsnitligt bruttoetageareal på 12.000 etagemeter, der struktureres af en variation af typologier, der som eroderede karréer knyttes til en grøn bund. Bebyggelsen foreslås udført af materialer i varme farver herunder genbrugsmaterialer med taktile kvaliteter, der foreslås indskrevet som krav i lokalplanerne.

Levantkaj Øst udspændes af en kulturakse omkring vandet, hvor Kirke, Kulturhus og Bibliotek, et væksthuse og et erhvervstårn er placeret i de fire hjørner. Vandkulturhuset knyttes til aktiviteterne i Skudehavnen.

Parkeringsanlæg foreslås etableret efter en hybrid strategi og anlagt under fremtidigt terræn, herunder parkeringskældre under metrotracéet og under kunstgræsbanen samt i to P-huse med adgang fra overordnede veje. Fordelene ved strategien er ifølge forslagsstilleren, at der på denne måde kan etableres op mod 100% mere friareal end kommuneplanen foreskriver. Forslagsstilleren illustrerer som alternativ parkeringsstrategi, hvorledes der kan opføres fem parkeringshuse på Levantkaj Øst.

Forslagets grønne struktur karakteriseres af ambitionen om mest muligt grønt. De overordnede grønne træk udgøres af Skudehavnen, Havneparken og Levant Boulevard. Sekundære veje og byrum begrønnes ligesom kantzonerne, der har varierende bredde. Grønne gader etableres med større træer herunder eksoter mod syd og lavere hjemmehørende arter mod nord.

Med veje der er bredere end normalt, sikres dagslys i gaderne og med karréernes differentierede højder optimeres mulighederne for godt dagslys i gårdum og boliger, uanset byggefelternes hoveorientering.

Forslaget illustrerer en fleksibel og robust etapeplan, hvor Skudehavnen åbnes og Havneparken reguleres som første træk, hvorefter forsyningsledninger placeres på terræn. Byudviklingen foreslås at ske fra vest mod øst langs Havneparken, efterfølgende ved metroen hvor parkeringskældre etableres. Herefter kan udbygningen ske frit mod nord og øst.

**PERIMETERBÅNDET,**  
DER FORBINDER KULTURHUS/  
BIBLIOTEK, KIRKE, VÆKSTHUSE  
OG TÅRNET MOD NORDØST GIVER  
STEDET EN EGEN ARKITEKTONISK  
INTEGRITET MED **STOR**  
**ATTRAKTIONSVÆRDI**



FORSLAGET ILLUSTRERER, HVORDAN EN  
**GRØN BYGGEMODNING**  
OG **MIDLERTIDIGE STRUKTURER**  
BLIVER BÆRENDE PARAMETRE I PROCESSEN  
FREM MOD EN NY GRØN BYDEL



## VURDERING

Projektet til Levantkaj udmærker sig ved sin indlevelse i stedet og beskrivelsen af proces, tid samt midlertidige aktiviteter som værdier, man må inddrage og arbejde aktivt med i forbindelse med helhedsplanens realisering.

Dommerkomitéen finder, at den skitserede grønne byggemodning er et smukt ideal, men i praksis vanskelig at gennemføre i forhold til den komplekse logistik i anlægsarbejdets og byggeriets forskellige faser. Etablering af et arboret vil være et mere sandsynligt alternativ hertil.

På Levantkaj Øst er skolen disponeret mod nord i opbrudte volumener, der således er åbne for en viderebearbejdning. Skolens friarealer placeres mod nord, delvis i skygge og under metrolinjen, men med adgang til Skudehavns blå og grønne herligheder. Daginstitutionen er veldisponeret mod nordøst og idrætshallen velfungerende som bindeled til Copenhagen International School mod syd. De udlagte byggefeltet til boliger langs Øster – og Vester Kanal vil bidrage til at skabe liv og virke tryghedsskabende døgnet rundt.

Dommerkomitéen er enig i, at forslagens landskabelige bearbejdning af promenaderne langs vandet formår at trække de stedlige karakteristika frem, understrege og bearbejde disse i en overbevisende behandling af de fire forskellige promenader. Perimeterbåndet, der forbinder kulturhus/bibliotek, kirke, væksthuse og tårnet mod nordøst, byder på en rigdom af rekreative muligheder og en landskabelig variation, der både forankrer det på stedet, og giver det en egen arkitektonisk integritet med stor attraktionsværdi.

MASTERPLANENS **AKILLESHÆL**  
ER DEN OVERORDNEDE VEJSTRUKTUR,  
PARKERINGSSTRATEGIEN OG DET LAVE  
SAMLEDE ANTAL ETAGEMETER

Vejstrukturen med den centrale Levant Boulevard og dennes forgreninger vurderes at være et byplanmæssigt greb, der hører til i en betydelig større bymæssig skala end tilfældet er på Levantkaj Øst. Dommerkomitéen vurderer, at hoved-vejstrukturen, modsat forslagsstillerens intentioner, vil blive et byrumsmæssigt dominerende træk, der på metaplan fastholder bilen som dominerende, fordi referencerne stammer fra denne verden.

Forslagets bredere vejprofiler med mange små og større byrum er et arkitektonisk stærkt greb, der gør det muligt at indarbejde grønne kantzoner ved alle bebyggelser og således skabe attraktive veje, der stimulerer det sociale netværk og snakken over hækken. Her er rart at være.

Den skitserede parkeringsløsning med nedgravede P-kældre finder dommerkomitéen umiddelbart tiltrækkende, men konsekvensen er, at boldbanen på Levantkaj Vest skal anlægges i kote 5.5, hvilket er uhensigtsmæssigt både praktisk og rumligt i forhold til institutionerne, der skal benytte den. Snarere end at samle rummet vil den opdele det omkring det hævede plateau Grønningen. Etablering af P-kældre under metroen vurderes at være forbundet med så store risici både teknisk, logistisk og praktisk, at løsningen ikke vil være gennemførlig.

Projektet har haft dommerkomitéens udelte interesse og været værdifuldt i bedømmelsesforløbet, fordi det bygger på grundige analyser, rummer mange fine betragtninger i øjenhøjde samt byplanmæssige og landskabelige løsninger, der har perspektiveret bedømmelsen. Masterplanens akilleshæl er dog den overordnede vejstruktur, parkeringsstrategien og det lave samlede antal etagemeter.



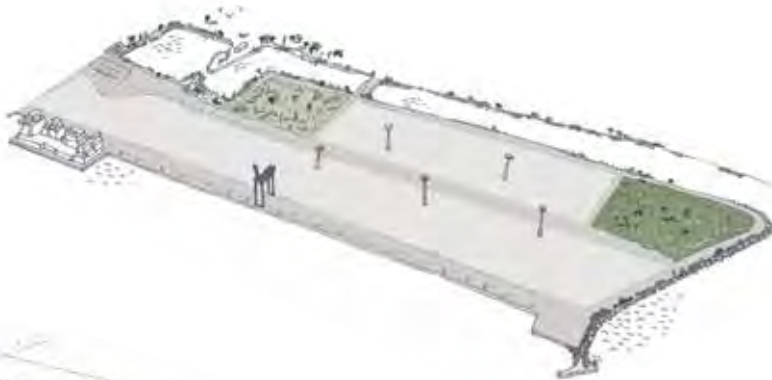
LEVANTKAJ I NORDHAVN

VI PLANTER EN BY



EN PERFORMATIV BYSTRUKTUR





FRA FORLADT CONTAINERTERMINAL



TIL TEMPORÆR, URBAN,  
VAND- OG LANDSKABSPARK



by



... TIL DET GRØNNESTE  
BYKVARTER I KØBENHAVN

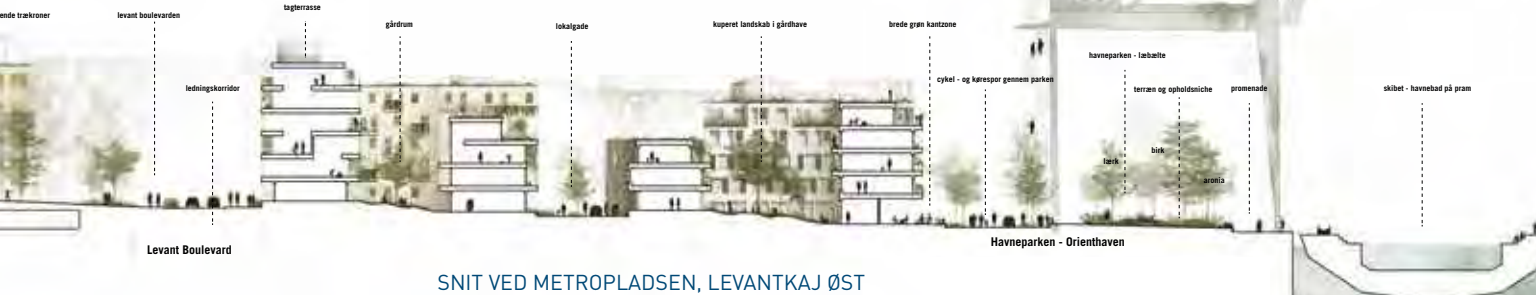


Byrum

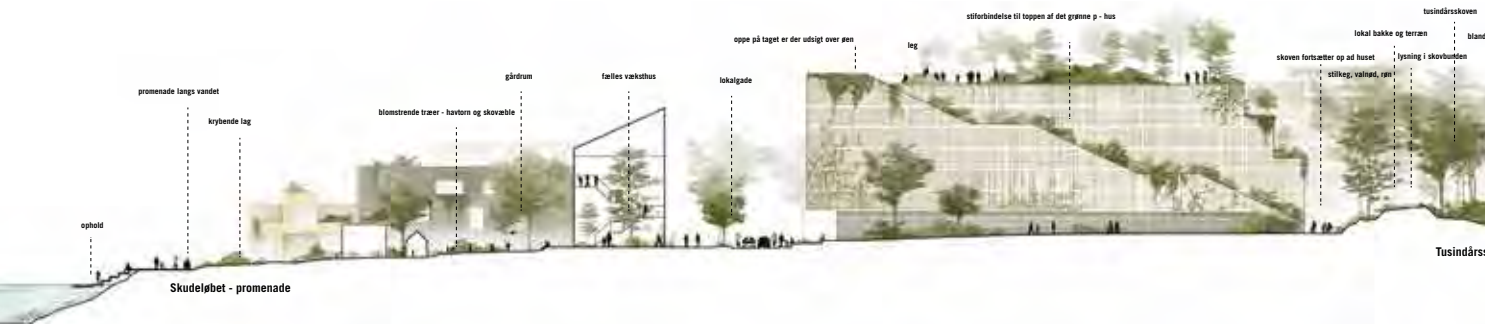


Bygninger

EN BY FOR MENNESKER



SNIT VED METROPLADSEN, LEVANTKAJ ØST



SNIT VED TUSINDÅRSSKOVEN - LEVANTKAJ ØST



MASTERPLAN 1:4000





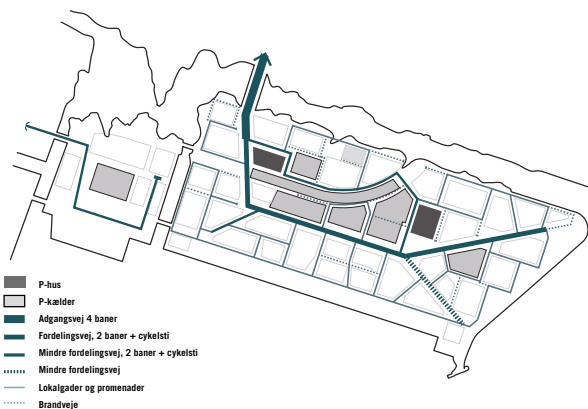
## BYGGEFELTER



## GANG- OG CYKELSTIER



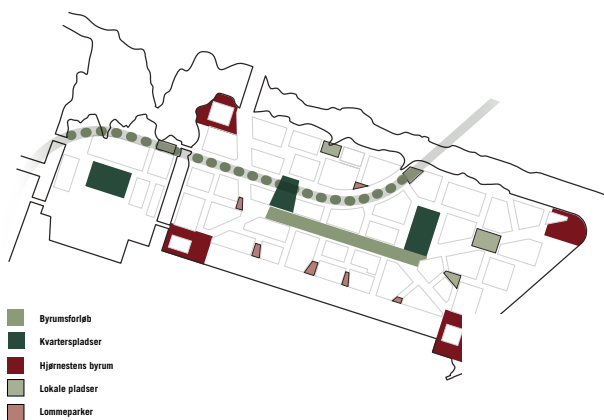
## FUNKTIONER



## VEJE OG PARKERING



## OVERORDNET GRØN STRUKTUR



## BYRUM





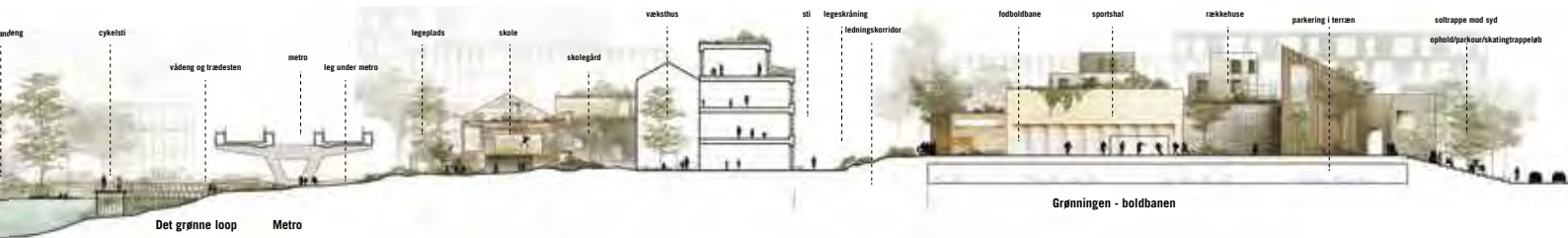
HAVNEPARKEN – ORIENTHAVEN MED  
HAVNEBADET SKIBET I FORGRUNDEN



TEMPORÆR HAVNEPARK



KULTURHUSET VED SKUDEHAVNEN



SNIT VED SKUDEHAVNEN – LEVANTKAJ VEST



PLANUDSNIT LEVANT BOULEVARD



## PLANUDSNIT KULTURHUS OG BIBLIOTEK VED SKUDEHAVNEN



## PLANUDSNIT HAVNEPARKEN – ORIENTHAVEN



## PLANUDSNIT BYKVARTER VED METROSTATIONEN



LEVANT BOULEVARD

UDFORMNING AF  
TEMPORÆRE LANDSKABER



BYKVARTER VED HAVNEPARKEN

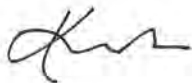
Rita Justesen



Michael Soetmann



Kent Martinussen



Jens Kvorning



Erik Brandt Dam



## BY&HAVN

### KONKURRENCEN

Konkurrencen er udskrevet af By & Havn  
i samarbejde med Arkitektforeningen

### DOMMERBETÆNKNINGEN

#### *Tekst*

Erik Brandt Dam, fagdommer  
Jens Kvorning, fagdommer  
Kent Martinussen, fagdommer

#### *Redaktion*

By & Havn / Arkitektforeningen

#### *Grafisk redaktion:*

Jens V. Nielsen

#### *Produktion*

Production Facilities

#### *Offentliggørelse*

9. januar 2018

