



NORDHAVA

2012

NORDHAVNEN

FROM IDEA **TO PROJECT**
FRA IDE **TIL PROJEKT**

INNERNORDHAVN
ÅRHUSGADEKVARTERET

AUGUST 2012 **AUGUST 2012**

BY&HAVN

CPH CITY AND PORT DEVELOPMENT

The City of Copenhagen owns 55 per cent of CPH City and Port Development, and the Danish government (Ministry of Transport) owns 45 per cent. CPH City and Port is in charge of developing the areas it owns in Ørestad and in the Copenhagen harbour district, and it also manages the operation of the port. CPH City and Port's activities must be carried out on ordinary business terms, which involves the sale of building rights.

URBAN DEVELOPMENT OF NORDHAVNEN

According to the legislative basis for developing Nordhavnen, the first stage of Inner Nordhavn development can start now. The first stage involves at least 400,000 m² of new floorspace plus the preservation of existing buildings with a total floor area of 70,000 m². In the second stage, which is scheduled to begin in 2018, a further 200,000 m² can be developed. Eventually, the entire Nordhavnen area can be developed to include buildings with a total floor area of three to four million square metres. It is vital to CPH City and Port that this process can be divided into appropriate stages that allow development of the area on sound commercial terms.

BY&HAVN

UDVIKLINGSELSKABET BY & HAVN I/S

Udviklingsselskabet By & Havn I/S er ejet af Københavns Kommune med 55 procent og af Den Danske Stat/Transportministeriet med 45 procent. By & Havn I/S skal forestå byudvikling af selskabets arealer i Ørestad og i Københavns Havn samt forestå havnedriften. By & Havn I/S virke skal ske på et forretningsmæssigt grundlag, blandt andet ved salg af byggeretter.

BYUDVIKLING AF NORDHAVNEN

Af lovgrundlaget for byudvikling af Nordhavnen fremgår, at udvikling af Indre Nordhavn kan igangsættes nu med en første fase, der omfatter mindst 400.000 m² nyt byggeri samt bevarelse af mindst 70.000 m² eksisterende byggeri. I en fase 2, der tidsmæssigt starter i 2018, kan der udvikles yderligere 200.000 m². På sigt kan der ske byudvikling af hele Nordhavnen med 3-4 mio m² byggeri. Det har stor betydning for By & Havn I/S, at der kan tilrettelægges en hensigtsmæssig fasedeling således, at udviklingen kan gennemføres på et forretningsmæssigt grundlag.

HAVNEN

DEVELOPMENT OF NORDHAVNEN

The development of Nordhavnen is carried out by CPH City and Port Development in collaboration with the City of Copenhagen and a number of consultants

COBE www.cobe.dk

SLETH www.sleth.dk

Polyform www.polyformarkitekter.dk

Rambøll www.ramboll.dk

BYUDVIKLING AF NORDHAVNEN

Byudviklingen i Nordhavnen gennemføres af udviklingsselskabet By & Havn i samarbejde med Københavns Kommune og udvalgte rådgivere:

COBE www.cobe.dk

SLETH www.sleth.dk

Polyform www.polyformarkitekter.dk

Rambøll www.ramboll.dk

NORDHAVNEN

INNER NORDHAVN

ÅRHUSGADEKVARTERET AUGUST 2012

INTRODUCTION
INTRODUKTION

3

NORDHAVNEN **NORDHAVNEN**

FROM IDEA TO PLAN
FRA IDÉ TIL PLAN

6

THE PROCESS **PROCESSEN**

THE VISION **VISIONEN**

THE COMPETITION **KONKURRENCEN**

THE STRATEGY **STRATEGIEN**

THE LOCAL PLAN **LOKALPLANEN**

INNER NORDHAVN
ÅRHUSGADEKVARTERET

18

THE HISTORY **KVARTERETS HISTORIE**

INNER NORDHAVN TODAY **ÅRHUSGADEKVARTERET I DAG**

FROM PLAN TO PROJECT
FRA PLAN TIL PROJEKT

28

MASTERPLAN **STRUKTURPLAN**

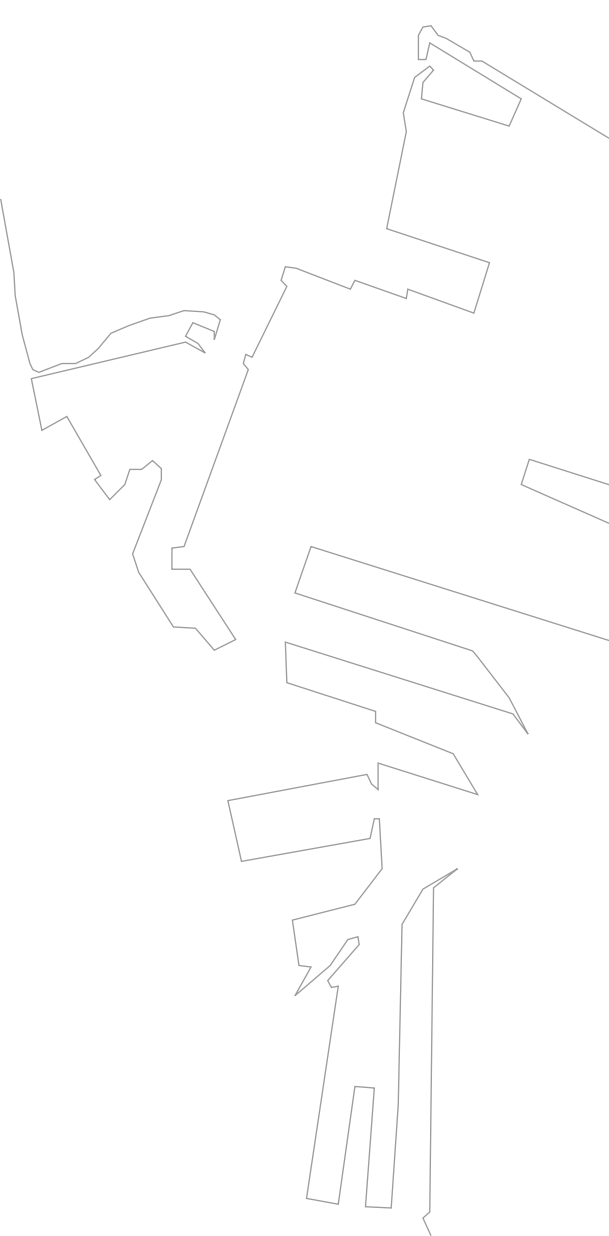
FOCAL POINTS **FOKUSPUNKTER**

PROJECT THEMES **PROJEKTTEMAER**

FUTURE SCENARIOS **FREMTIDSBILLEDER**

THE COMING YEARS
DE KOMMENDE ÅR

88



NORDHAVNEN
NORDHAVNEN

FROM IDEA TO PROJECT
FRA IDE TIL PROJEKT

A sustainable district
En bæredygtig bydel

A waterfront district
En bydel ved vandet

A compact district
En kompakt bydel

INNER NORDHAVN
ÅRHUSGADEKVARTERET

A district with contrasts
En bydel med kontraster

An active district
En aktiv bydel

NORDHAVNEN – INNER NORDHAVN

In the coming years, the character of the southernmost area of Nordhavnen will change considerably, from a harbour area used as a free port with extensive use of space into an urban area with districts laid out as small islets directly connected with the water: a versatile, diverse and inclusive city district. Delimited by the Nordbassin, the Kronløbsbassin and the Kronløb, Inner Nordhavn is the first of these districts to be realised. It will have room for about 3000 residents and workplaces for 6-7000 people.

Planning for the Inner Nordhavn district began with an international design competition in 2009. Subsequent work on the winning entry includes development strategies, development plans and a number of planning themes that will govern the future development of Nordhavnen. Copenhagen City Council has adopted the required local plan. We are thus ready to carry out the first stage of the biggest and most ambitious urban project in Copenhagen in recent years.

For CPH City & Port Development, this is an important milestone, and this publication reflects our wish to mark the transition from planning to realisation. It outlines activities from 2009 till today

and presents a catalogue of the project themes and focal points that are evident in the development of Inner Nordhavn. It also includes some visualisations that show what the district will look like a few years from now.

The realisation of the first urban spaces and buildings will begin in the autumn of 2012, and inauguration is scheduled for 2014.

We hope that developers, building clients, architects, engineers, other consultants and everyone else interested in urban planning in general and the development of Copenhagen in particular will find it inspirational.

Jens Kramer Mikkelsen

CEO, CPH City & Port Development

NORDHAVNEN – ÅRHUSGADEKVARTERET

Over de kommende år vil den sydligste del af Nordhavnen skifte afgørende karakter. Fra havneområde med frihavns-status og ekstensiv udnyttelse til en by af kvarterer, der udføres som holme i direkte tilknytning til vandet og som en mangfoldig og blandet by med plads til alle. Århusgadekvarteret, der afgrænses af Nordbassinet, Kronløbsbassinet og Kronløbet, realiseres som det første bykvarter med plads til ca. 3.000 beboere og 6-7.000 arbejdspladser.

Planlægningen af Århusgadekvarteret startede i 2009 med gennemførelse af en international konkurrence. Vinderprojektet er siden da videreudviklet i form af udviklingsstrategier, bebyggelsesplaner og en række plantemaer, der vil være styrende for den fortsatte udvikling af Nordhavnen. Københavns Borgerrepræsentation har samtidig vedtaget den fornødne lokalplan. Vi er således parate til at gennemføre første fase af det største og mest ambitiøse byprojekt i København i disse år.

For By & Havn er det en vigtig milepæl, der er nået, og vi ønsker med denne publikation at markere skiftet fra planlægning til realisering. Publikationen giver et rids over det gennemførte

forløb fra 2009 til i dag, den indeholder et katalog over de projektemaer og fokuspunkter, som er evidente for udviklingen af Århusgadekvarteret, og den giver i en række visualiseringer et billede af, hvordan Århusgadekvarteret vil tage sig ud om nogle år.

Realiseringen af de første byrum og bygninger starter i efteråret 2012 med forventet indvielse i 2014.

Det er vores håb, at publikationen vil være inspirerende læsning for developere og bygherrer, arkitekter, ingeniører og andre rådgivere såvel som alle de, der interesserer sig for byplanlægning generelt og Københavns udvikling specifikt.

Jens Kramer Mikkelsen

Adm direktør, By & Havn



NORDHAVNEN : COPENHAGEN **NORDHAVNEN : KØBENHAVN**

CENTRAL LOCATION IN THE ØRESUND REGION

Together with Malmö in southern Sweden, Copenhagen is the centre of the Øresund region. Because of its central location, Nordhavn will attract residents, visitors and manpower from the entire region, and that is why the district should be seen in a regional perspective.

A CITY DISTRICT IN COPENHAGEN

The City of Copenhagen has about 540,000 inhabitants. This number is growing and is expected to increase by 100,000 by 2025. Nordhavn is intended to accommodate a large proportion of these new inhabitants, give them a good place to live and provide them with workplaces, education and experiences.

Copenhagen has seen positive trends in the past decade. Once an industrial city, it has transformed into a city of knowledge. Nordhavn is symbolic of this development, as it is a former harbour area that will become a centre for the knowledge and service trades of the future.

NORDHAVNEN I ØRESUNDSREGIONEN

København udgør sammen med Malmø i Sydsverige centrum i Øresundsregionen. Med sin placering centralt i regionen vil Nordhavn tiltrække beboere, besøgende og arbejdspladser fra hele regionen, og bydelen skal derfor ses i et regionalt perspektiv.

NORDHAVNEN I KØBENHAVN

Københavns Kommune har ca. 540.000 indbyggere og oplever i disse år en fortsat befolkningstilvækst. Befolkningstallet forventes at stige med ca. 100.000 frem til 2025. Nordhavn skal tage imod en stor del af disse nye københavnere, give dem et godt sted at bo og skabe arbejdspladser, uddannelser og oplevelser til dem.

København har oplevet en positiv udvikling det sidste årti. København har udviklet sig fra industriby til vidensby. Nordhavn er et symbol på denne udvikling, da det nuværende havneområde skal huse fremtidens videns- og serviceerhverv.



NORDHAVNEN 55-56° N , 12-13° E

The Copenhagen Metro transports about 100,000 people every day. An increasing number of city residents cycle to work, but the number of cars crossing the city limits is also increasing, and in the past few years the number of roads with critical congestion has gone up considerably. Nordhavnen is intended to help turn this trend around by giving a high priority to public transport and cycling. Nordhavnen will later be connected to the Metro system with a new branch-off, and the area will feature optimal conditions for cyclists and pedestrians.

FRAMEWORK FOR A NEW WATERFRONT CITY DISTRICT

Almost all industrial areas along the harbour front are currently changing into mixed-functions areas. The harbour basin has become a blue recreational space at the heart of the city, and the harbour area has the potential to become the 'blue commons' of Copenhagen, for the benefit of city residents and visitors alike. Now the turn has come to Nordhavnen to continue this development, with water as the all-pervading element that frames the public life of the district.

København har en metro, der flytter omkring 100.000 københavnere rundt hver dag. Flere og flere københavnere cykler til arbejde, men der kører også flere biler over bygrænsen og på få år er antallet af veje med kritisk trængsel steget betydeligt. Nordhavnen skal medvirke til at vende denne udvikling ved at prioritere kollektiv trafik og cyklisme højt. Nordhavnen kobles på Metro City ringen via en ny afgang og indrettes samtidig med optimale forhold for cyklisterne og fodgængere.

RAMMER FOR EN NY BYDEL VED VANDET

Hovedparten af industriarealerne langs Københavns havneløb overgår i disse år til blandede byfunktioner. Havneløbet er blevet et blåt frirum i hjertet af byen, og havnen har potentiale til at blive Københavns blå fælled til glæde og gavn for københavnere og byens besøgende. Nu er turen kommet til Nordhavnen hvor denne udvikling fortsættes, idet vandet bliver et allestedsnærværende element, der danner rammen om byens offentlige liv.

PLANNING WORKSHOP
PLANLÆGNINGSWORKSHOP



PROJECT EXHIBITION
PROJEKTUDSTILLING



PUBLIC MEETING ON A SUSTAINABLE DISTRICT
BORGERMØDE OM BÆREDYGTIG BYDEL



NORDHAVNEN AT THE VENICE ARCHITECTURE BIENNALE
NORDHAVNEN PÅ ARKITEKTURBIENNALE VENELOG

**NORDHAVNEN
FROM IDEA TO PLAN**

**NORDHAVNEN
FRA IDÉ TIL PLAN**

Spring 2007 Forår 2007

Act on urban development of Nordhavnen
Lov om byudvikling i Nordhavnen vedtages

Autumn 2007 and onwards Fra efterår 2007

Regular consultation of citizens
Løbende borgerinddragelse



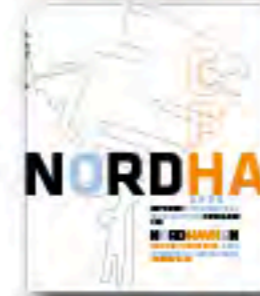
Spring 2008 Forår 2008

International ideas competition
International idékonkurrence



Winter 2008 Vinter 2008

Assessment of entries, selection of three winning entries
Bedømmelse, udpegning af tre førstepræmieprojekter



Spring 2009 Forår 2009

Negotiations and selection of final winning entry
Forhandlinger og udvælgelse af vinderprojekt



Summer 2009 Sommer 2009

Detailing at structure plan level
Konkretisering på strukturplanniveau



Autumn 2009 Efterår 2009

Urban strategy for Nordhavnen
Udviklingsstrategi for Nordhavnen



INNER NORDHAVN ÅRHUSGADEKVARTERET

2010-2011 2010-2011

Detailing at master plan level
Konkretisering på bebyggelsesplanniveau



2010-2011 2010-2011

Municipal planning Inner Nordhavn
Københavns Kommunes planproces

Autumn 2011 Efterår 2011

Planning basis for Inner Nordhavn
Plangrundlag for Århusgadekvarteret



Winter 2011 Vinter 2011

Urban space and development plan, Inner Nordhavn
Byrums- og bebyggelsesplan Århusgadekvarteret



From 2012 Fra 2012

Start of project realisation
Realisering begynder

NORDHAVNEN : THE PROCESS 2007-2012

NORDHAVNEN : PROCESSEN 2007-2012

In December 2005, the Danish government and the City of Copenhagen made an agreement on the principles that were to govern urban development in Nordhavnen. This agreement was turned into an act of parliament that was adopted on 22 May 2007. Against this backdrop, it was decided to organise an open international ideas competition on the sustainable city of the future. Public meetings and workshops formed the basis for the preparation of an ambitious competition brief. The competition was launched in May 2008, and the results were announced in March 2009.

In 2009, the winning entry was further developed jointly by CPH City & Port Development and the City of Copenhagen. The process led to an overall development strategy for the entire Nordhavnen area, which has been presented at major exhibitions in Nordhavnen, at the COP 15 UN climate summit and at the Architecture Biennale in Venice.

I december 2005 indgik den danske regering og Københavns Kommune en såkaldt principaftale om byudvikling i Nordhavnen. Denne aftale blev gjort til lov og vedtaget af Folketinget den 22. maj 2007. På den baggrund blev det besluttet at udskrive en åben, international idékonkurrence om fremtidens bæredygtige by i Nordhavnen. Debatmøder og workshops med borgere og interessenter dannede grundlag for udarbejdelsen af et ambitiøst program for konkurrencen, som blev udskrevet i maj 2008 og afgjort i marts 2009.

Efter konkurrencens afslutning er der i 2009 gennemført en kvalificering af konkurrenceprojektet i dialog mellem By & Havn og Københavns Kommune. Kvalificeringen mandede ud i en samlet udviklingsstrategi for hele Nordhavnen, som blandt andet har været formidlet gennem større udstillinger i Nordhavnen, på FN's klimatopmøde COP 15, samt på Arkitekturbiennalen i Venedig.

In 2010-11, the development strategy was further specified for the first development stage in Inner Nordhavn. The City of Copenhagen has provided a planning basis in the form of a supplement to the Municipal Plan and a local plan and, together with its consultants, CPH City & Port Development has detailed the strategies in a development and urban space plan for the Inner Nordhavn district. As from 2012, the project will enter into a new phase in which planning will be replaced by project design, dialogue with clients and subsequently the erection of buildings and realisation of the first stages of urban development.

INVOLVEMENT OF RESIDENTS AND OTHER STAKEHOLDERS

The entire time, the development of Nordhavnen has been based on a close dialogue with residents, future users of the area and other stakeholders. Starting with the ideas competition and through the rest of the planning period, citizens and other stakeholders have provided input in the form of ideas and visions. This dialogue will continue throughout the remaining planning process and during the realisation of the project.

I perioden 2010-2011 er udviklingsstrategien konkretiseret for den første udbygningsdel Indre Nordhavn. Københavns Kommune har tilvejebragt et plangrundlag i form af kommuneplantillæg og lokalplan samtidig med, at By & Havn og de tilknyttede rådgivere har detaljeret strategierne i en konkret bebyggelses- og byrumsplan for Århusgadekvarteret.

Fra 2012 går projektet ind i en ny fase, hvor planlægning afløses af projektudarbejdelse, bygherredialog og efterfølgende byggeri og realisering af de første faser i bygningen.

INDDRAGELSE AF BORGERE OG INTERESSETER

Udviklingen af Nordhavnen er hele vejen foregået i en tæt dialog med borgere, interessenter og fremtidige brugere af området. Fra idékonkurrencen og gennem resten af planforløbet har borgere og interessenter bidraget med visioner og ideer. Den tætte dialog forventes fortsat gennem realiseringen og den videre planlægning.

THE VISION : THE SUSTAINABLE CITY OF THE FUTURE VISIONEN : FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BY

THE SUSTAINABLE CITY OF THE FUTURE

Creating the sustainable city of the future is the overall vision for Nordhavnen as a district of Copenhagen. A sustainable city is not only a matter of environmental responsibility, but also of social diversity and the addition of value.

An eco-friendly city Nordhavnen will boost Copenhagen's image as an environmental metropolis. Renewable energy and new types of energy, optimal use of resources, recycling of resources and sustainable transport will help make Nordhavnen a model for sustainable development and sustainable design. **A vibrant city** Nordhavnen should vibrate with life as a versatile urban area with a multitude of activities and a wide range of shops, cultural facilities and sports facilities. The urban spaces, the natural environment and not least the water should invite experiences, enthusiasm and activities for everyone. **A city for everyone** Nordhavnen should be open to everyone. This is why a wide variety of housing types will be built in the district, just as the various functions will be mixed

FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BY

Den overordnede vision for Nordhavnen er, at den skal være fremtidens bæredygtige bydel i København. En bæredygtig by handler ikke kun om miljømæssig ansvarlighed, men også om værdiskabelse og social diversitet.

En miljøvenlig by Nordhavnen skal styrke Københavns identitet som miljømetropol. Vedvarende energi og nye energiformer, optimal ressourceudnyttelse samt miljøvenlige transportformer skal være med til at gøre Nordhavnen til et foregangs-eksempel for bæredygtig byudvikling og miljørigtig byggeri. **En levende by** Nordhavnen skal ånde af liv. Her skal være et alsidigt byliv med mangfoldige typer aktiviteter og et bredt udbud af butikker, kultur og idræt. Byrummene, naturen og ikke mindst vandet skal invitere til oplevelser, begejstring og udfoldelse for alle. **En by for alle** Der skal være plads til alle i Nordhavnen. Derfor skal der opføres varierede boligtyper, ligesom byens funktioner blandes og integreres. Nordhavnen skal



SPORT AND EXERCISE

CITY OF KNOWLEDGE

A CITY FOR PEDESTRIANS

FUTURE TECHNOLOGY

WATERFRONTS

DIVERSITY

INFORMAL MEETING

ENERGY SAVING

PLACE TO CYCLE

RESOURCE OPTIMIZING

ACTIVE URBAN LIFE

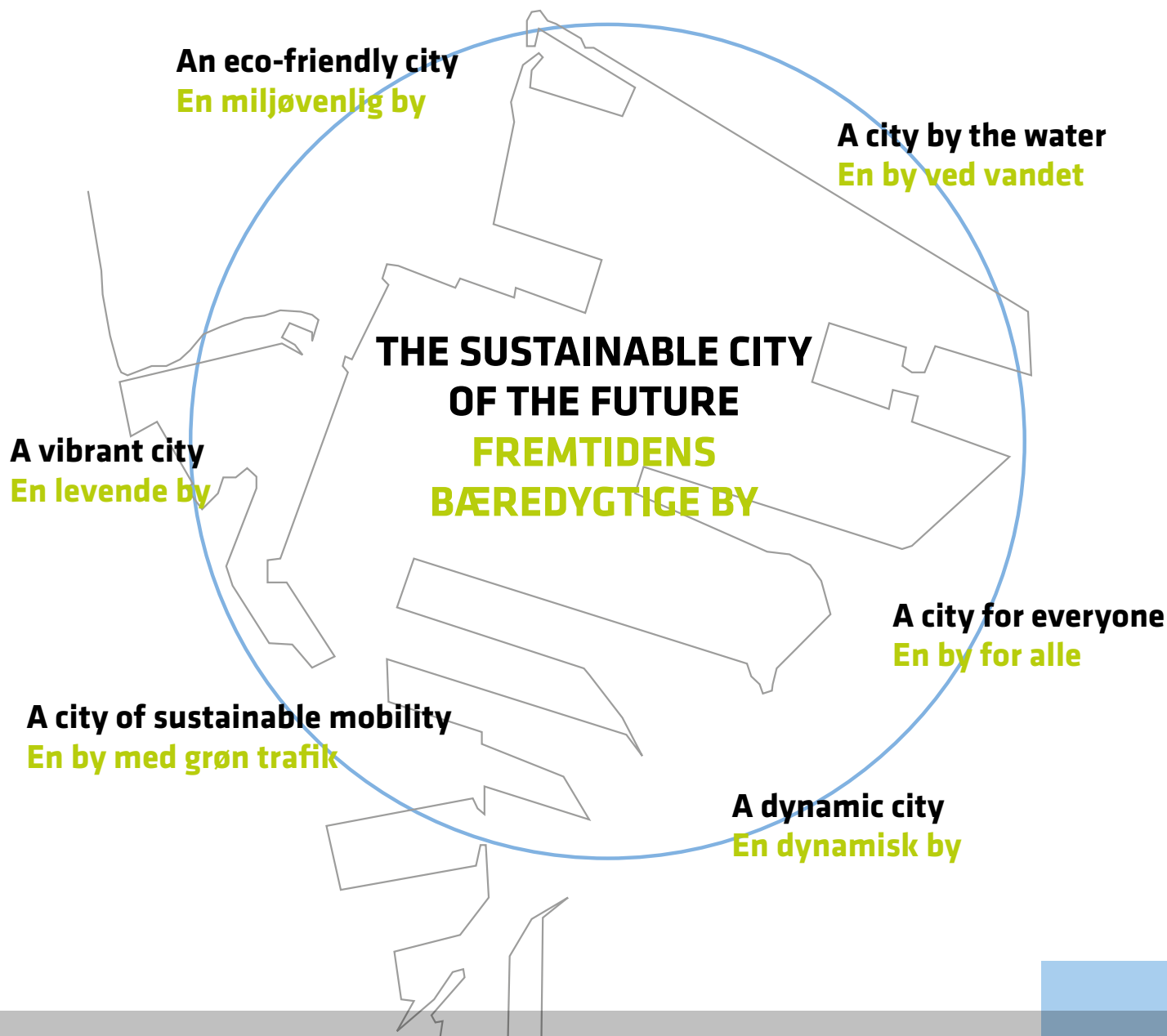
HARBOUR LIFE



RENEWABLE CITY



INTEGRATION



and integrated. Nordhavnen will become an open and inviting city district; dialogue with residents and other users is key in the development of the district. **A city by the water** Nordhavnen is Copenhagen's new interface with the water, and everyone should be given the opportunity to enjoy it. Housing and public activities should be linked directly with the water, just as it should be possible to see and use the water everywhere in the district. Waterfronts, quays and coasts must therefore be open to the public. **A dynamic city** Nordhavnen is intended as a dynamic city district that features environments that invite new initiatives. It will contain a wide variety of public institutions and shopping facilities and offer opportunities for new experiences, all of which lay the groundwork for new jobs and initiatives. In this way, Nordhavnen will reinforce Copenhagen's position as a significant international city of knowledge. **A city of sustainable mobility** Nordhavnen will spearhead the adoption of sustainable transport solutions. The natural choice for people should be to walk, cycle or use public transport rather than travel by car.

være en imødekommende by, hvorfor dialogen med borgere og brugere bliver et centralt aspekt i udviklingen af bydelen. **En by ved vandet** Nordhavnen er Københavns nye adgang til vandet og alle skal have muligheden for at nyde vandet. Boliger og udadvendte aktiviteter skal knyttes direkte til vandet, ligesom vandet skal kunne opleves og bruges overalt i byen. Havnefronter, kajarealer og kyststrækninger skal derfor være offentligt tilgængelige. **En dynamisk by** Nordhavnen skal være en dynamisk bydel, med miljøer der inviterer til nye initiativer. Her skal være et rigt udvalg af institutioner, indkøbsmuligheder og oplevelsestilbud, som danner grundlag for nye arbejdspladser og initiativer. Nordhavnen medvirker derved til at styrke København som markant international vidensby. **En by med grøn trafik** I Nordhavnen sættes der på bæredygtige trafikale løsninger. Det naturlige valg skal være at benytte cyklen, den kollektive trafik eller at bevæge sig til fods, fremfor at tage bilen.

INTERNATIONAL IDEAS COMPETITION 2008

INTERNATIONAL IDÉKONKURRENCE 2008

180 ENTRIES FROM ALL PARTS OF THE WORLD

In 2008, an open international ideas competition was held with 180 entries submitted by entrants from all over the world. The jury selected three entries as equal winners, and the entrants who had submitted the winning entries were given two months to detail their schemes on the basis of the jury's assessment of them. This process took place in a close dialogue with CPH City & Port Development and the City of Copenhagen.

WINNING ENTRY: NORDHOLMENE – URBAN DELTA

The final winning entry in the competition was the entry called 'Nordholmene – Urban delta'. This entry includes a masterplan for the development of the entire Nordhavnen area with a residential and commercial floor area of about 3.5 million square metres, which is equivalent to almost 40,000 residents and workplaces for about 40,000 people. The overall concept is a division of the area into a number of islets separated by canals and basins. Each of these islets is an independent local district, which is conducive of long-

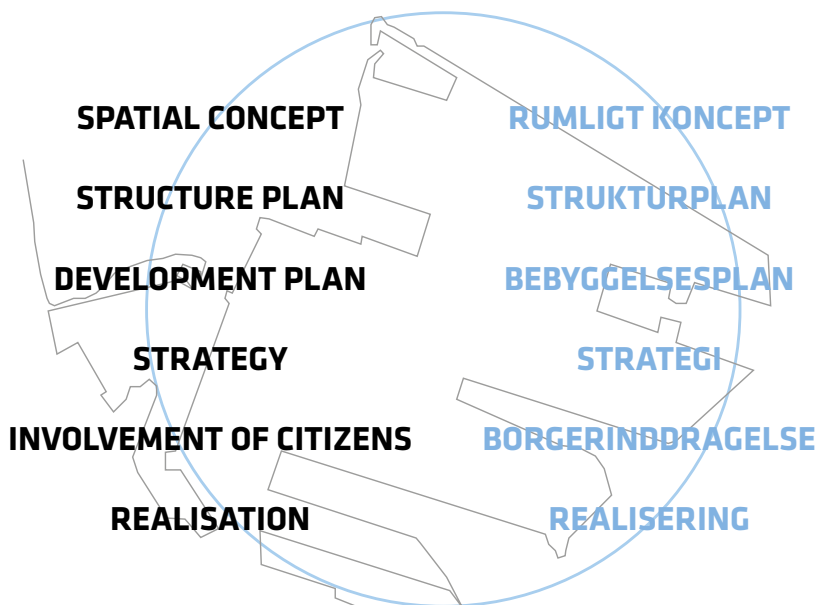
180 FORSLAG FRA HELE VERDEN

I 2008 blev afholdt en åben, international idékonkurrence med indlevering af 180 konkurrenceforslag fra hele verden. Konkurrencens dommerkomité udpegede tre forslag som ligestillede vindere, og forfatterne bag de tre vindende forslag fik efterfølgende to måneder til at kvalificere deres forslag med afsæt i dommerkomitéens vurdering af forslagene. Kvalificeringen forløb i tæt dialog med byudviklingselskabet By & Havn samt Københavns Kommune.

VINDERPROJEKT: NORDHOLMENE – URBAN DELTA

Det endelige vinderprojekt i konkurrencen blev "Nordholmene – Urban delta". Projektet rummer en strukturplan for udbygningen af hele Nordhavnen med ca. 3,5 mio. etagemeter boliger og erhverv, hvilket svarer til ca. 40.000 indbyggere og 40.000 arbejdspladser. Projektets hovedgreb er en opdeling af området i en række holme, der adskilles fra hinanden via kanaler og bassiner. Holmene fungerer som selvstændige lokale kvarterer,

FIRST PRIZE 70° N ARKITEKTUR / DAHL & UHRE ARKITEKTER [TROMSØ]





term development in stages. One of the jury's remarks on the winning entry was:

'The entry entitled "Nordholmene – Urban Delta" stands out because of its visionary, compelling and well prepared proposal for implementation of the vision for the development of Nordhavnen as the sustainable city of the future, featuring environmental responsibility, social diversity and added value.

'The area is used in such a way that buildings and green areas are combined in a very meaningful manner, and the extraordinary and very great potential of Nordhavnen is excellently utilised.

'The area is laid out as a relatively compact city district with building heights reflecting the Copenhagen skyline and the cultural harbour environments worth preserving: the low city with its characteristic spires. In a confident and creative way, this scheme provides a good basis for further architectural detailing that will make Nordhavnen one of the most ambitious urban development projects in the twenty-first century.'

hvilket understøtter en langsigtet udvikling i etaper. Dommerkomitéen skrev blandt andet om det vindende projekt:

"Forslaget Nordholmene – Urban Delta udmærker sig ved at levere et visionært, overbevisende og gennemarbejdet bud på implementering af visionen om udvikling af Nordhavnen som fremtidens bæredygtige by, herunder miljømæssig ansvarlighed, social diversitet og værdiskabelse.

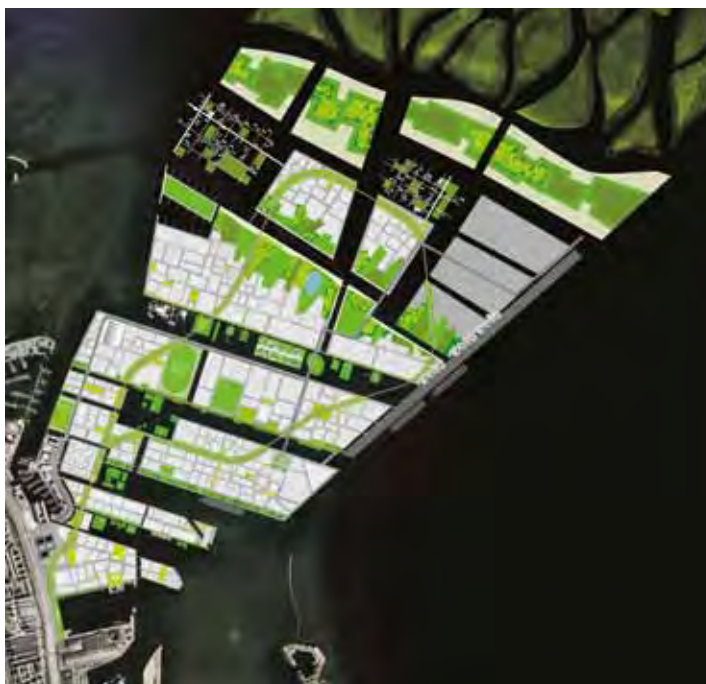
Arealet er anvendt, så bebyggelse og grønne områder er kombineret på en særdeles meningsfuld måde, og Nordhavnen usædvanlige og store potentiale udnyttes på fineste vis.

Byen udformes som en relativt kompakt by med bygningshøjder, der tager afsæt i den kendte københavnske byprofil og de bevaringsværdige kulturmiljøer i havnen, den lave by med karakterfulde tårne. Forslaget danner på en sikker og kreativ åben måde basis for den arkitektoniske viderebearbejdning, der skal gøre Nordhavnen til et af de mest ambitiøse byudviklingsprojekter i det 21. århundrede."

FIRST PRIZE **POLYFORM** [KØBENHAVN]

FIRST PRIZE **COBE, SLETH, RAMBØLL** [KØBENHAVN]

NORDHOLMENE URBAN DELTA



**FINAL
WINNING ENTRY
ENDELIGT
VINDERPROJEKT**

URBAN STRATEGY 2009

UDVIKLINGSSTRATEGI 2009



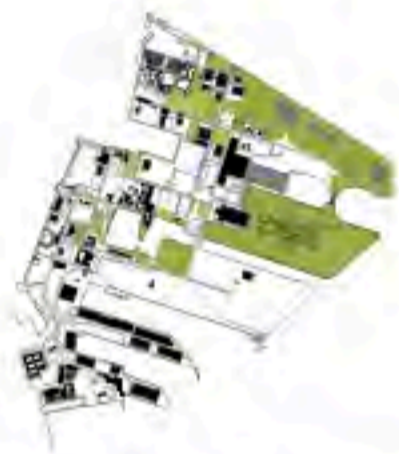
ISLETS AND CANALS
HOLME OG KANALER



CO2 FRIENDLY CITY
CO2 VENLIG BY



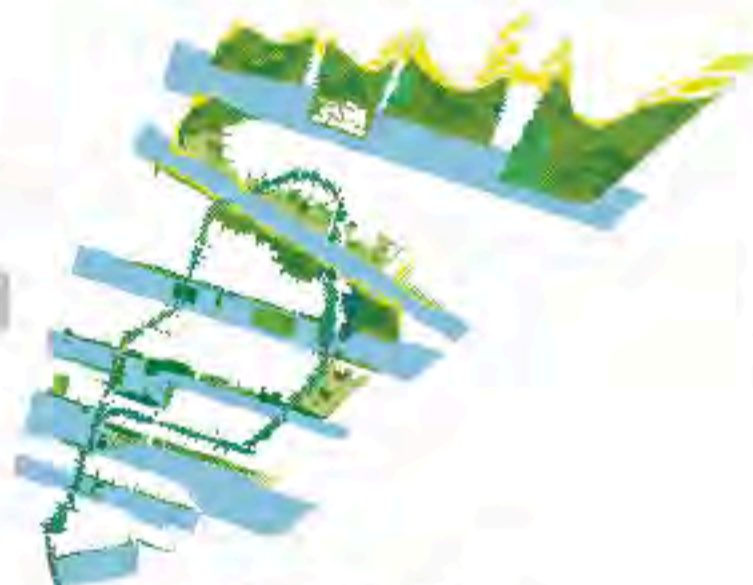
FIVE-MINUTE CITY
FEM-MINUTTERS BY



IDENTITY AND HISTORY
IDENTITET OG KULTURSPØR



SMART GRID
INTELLIGENT GRID



BLUE AND GREEN CITY
BLÅ OG GRØN BY

THE COPENHAGEN WAY

The winning entry in the Ideas competition has been developed into a development strategy for the entire Nordhavnen area. This strategy is an operational tool that creates cohesion between the various challenges presented to the project and ensures that the project will be developed and implemented in a way that is consistent with the vision of the sustainable city of the future.

The development strategy is based on six themes dealing with aspects that are key to further development of Nordhavnen. The six themes match the six headlines set out in the vision for the sustainable city of the future. Together, they provide a robust yet flexible framework for future sustainable urban development.

MØDEL KØBENHAVN

Vinderprojektet fra idékonkurrencen er viderebearbejdet til en udviklingsstrategi for hele Nordhavnen. Strategien er et operativt redskab, der skaber sammenhæng mellem projektets forskellige udfordringer og sikrer, at projektet udvikles og implementeres i overensstemmelse med visionen om fremtidens bæredygtige by.

Udviklingsstrategien er bygget op omkring seks temaer, der omhandler de centrale aspekter for den videre udvikling af Nordhavnen. De seks temaer matcher de seks overskrifter i den opstillede vision for fremtidens bæredygtige by og udgør tilsammen en robust og fleksibel ramme om fremtidens bæredygtige byudvikling.

URBAN STRATEGY

To achieve the vision of a sustainable city of the future, a clear strategy for the development of Nordhavnen has been formulated: Nordhavnen should be an integral part of Copenhagen and based on Copenhagen's special identity, so it is vital that Nordhavnen is not developed as an isolated project. Instead, it must be ensured that its affinity and coherence with the rest of Copenhagen is very clear in the development of this new district.

The new city district will be based on a holistic approach so as to ensure that the whole will be greater than the sum of the individual elements.

UDVIKLINGSSTRATEGI

For at nå visionen om fremtidens bæredygtige by skabes en klar strategi for udviklingen af Nordhavnen. Nordhavnen skal være en integreret del af København og bygger videre på Københavns særlige identitet. Det er derfor væsentligt at Nordhavnen ikke udvikles som et isoleret projekt, men at slægtskabet og sammenhængen med resten af København holdes klart for øje igennem udviklingen af den nye bydel.

Den nye bydel skal skabes ud fra en helhedsorienteret tænkning, hvor projektets forskellige dele tænkes sammen, så helheden bliver større og bedre end summen af de enkelte dele.



LOCAL PLAN 2011

LOKALPLAN 2011

"ÅRHUSGADEKVARTERET I NORDHAVN"

MUNICIPAL PLAN SUPPLEMENT AND LOCAL PLAN

Urban development of the Inner Nordhavn district is part of the 2010 Municipal Strategy for Copenhagen entitled 'Green growth and quality of life'. This strategy states that Nordhavnen must be developed as an area composed of islets and canals and that it should be a green laboratory with a sustainable traffic structure and sustainable energy supply.

The City of Copenhagen has prepared a general planning basis for the development of the Inner Nordhavn district. The draft municipal plan supplement defines the general framework for the area. The local plan for the Inner Nordhavn district contains detailed stipulations concerning the first stage of the development of Nordhavnen into a vibrant, compact district with a residential and commercial floor area of 350,000 square metres. The municipal plan supplement and the local plan are supplemented by a development agreement for the Inner Nordhavn district and a special urban development agreement.

"ÅRHUSGADEKVARTERET I NORDHAVN"

KOMMUNEPLANTILLÆG OG LOKALPLAN

Byudviklingen af Århusgadekvarteret indgår i Københavns Kommuneplanstrategi 2010 "Grøn vækst og livskvalitet", hvoraf det fremgår, at Nordhavnen skal udvikles til en by af holme og kanaler og et grønt laboratorium med en bæredygtig trafikstruktur og energiforsyning.







Københavns Kommune har udarbejdet et plangrundlag for udviklingen af Århusgadekvarteret. Forslaget til kommuneplantillæg fastlægger de overordnede rammer for området. Lokalplanen for "Århusgadekvarteret i Nordhavn" indeholder detaljerede bestemmelser for første etape i udbygningen af Nordhavnen – en kompakt og levende by med 350.000 etagemeter boliger og erhverv. Kommuneplantillægget og lokalplanen suppleres af en udbygningsaftale for Århusgadekvarteret og en særlig byudviklingsaftale.





SEE THE LOCAL PLAN AT
WWW.KK.LOKALPLAN.DK

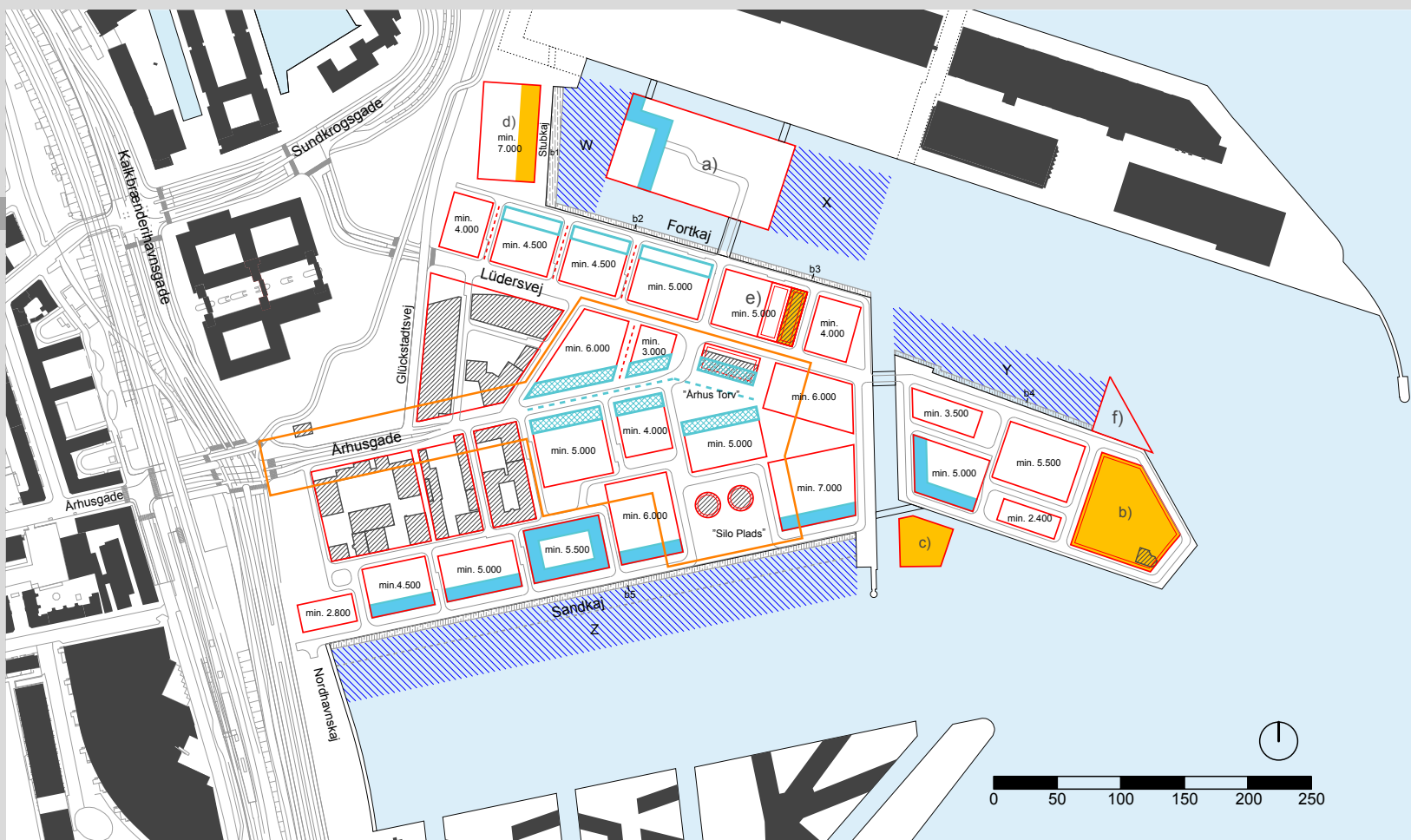
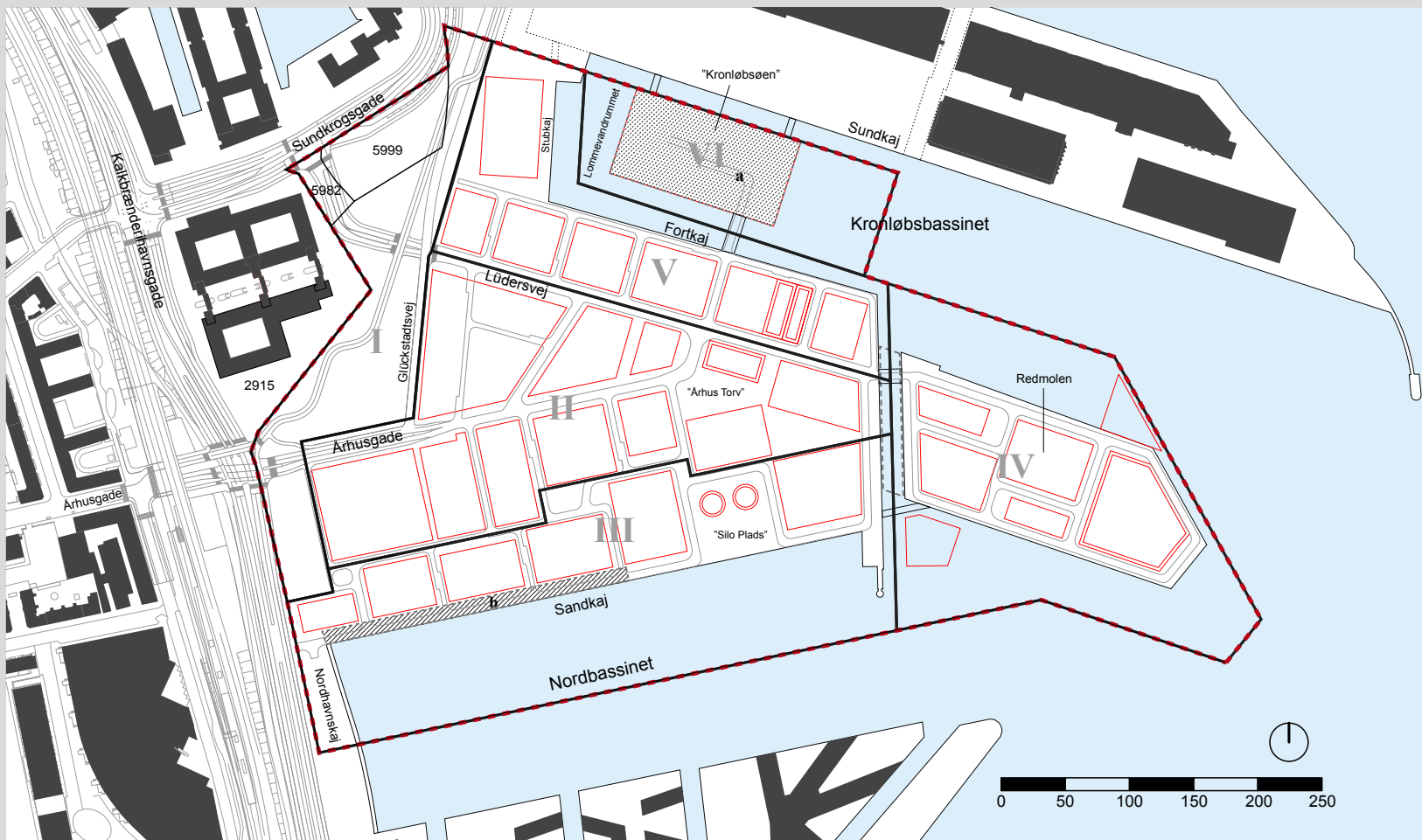
SE LOKALPLANEN PÅ
WWW.KK.LOKALPLAN.DK

LOCAL PLAN AREA AND SUB-AREAS

-  Building plots
-  Building plots with tall buildings
-  Local plan area
-  Sub-areas I-VI
-  Structures an reclaimed areas
-  Areas to be excavates for canal

BUILDING PLOTS, FUNCTIONS AND PRESERVATION

-  Building plots
-  Building plots with tall buildings
-  At least 75% of the building's floor area above ground floor level must be housing facilities
-  At least 75% of the building's floor area above ground floor level must be housing facilities in at least one of the three plots indicated.
-  At least 75% of the building's floor area must be housing in at least three of the plots indicated, so that there will be housing facilities on at least one side of the entire dotted line.
-  Possible connection between building plots
-  d) Building plots subject to special regulations
-  min. 5.000 Minimum floor area in the building plot in question.
-  Facilities open to the public in some parts of the building
-  Retail zone
-  Wharfs
-  Building to be preserved
-  Areas zoned for water activities





TRÆLASTHOLMEN

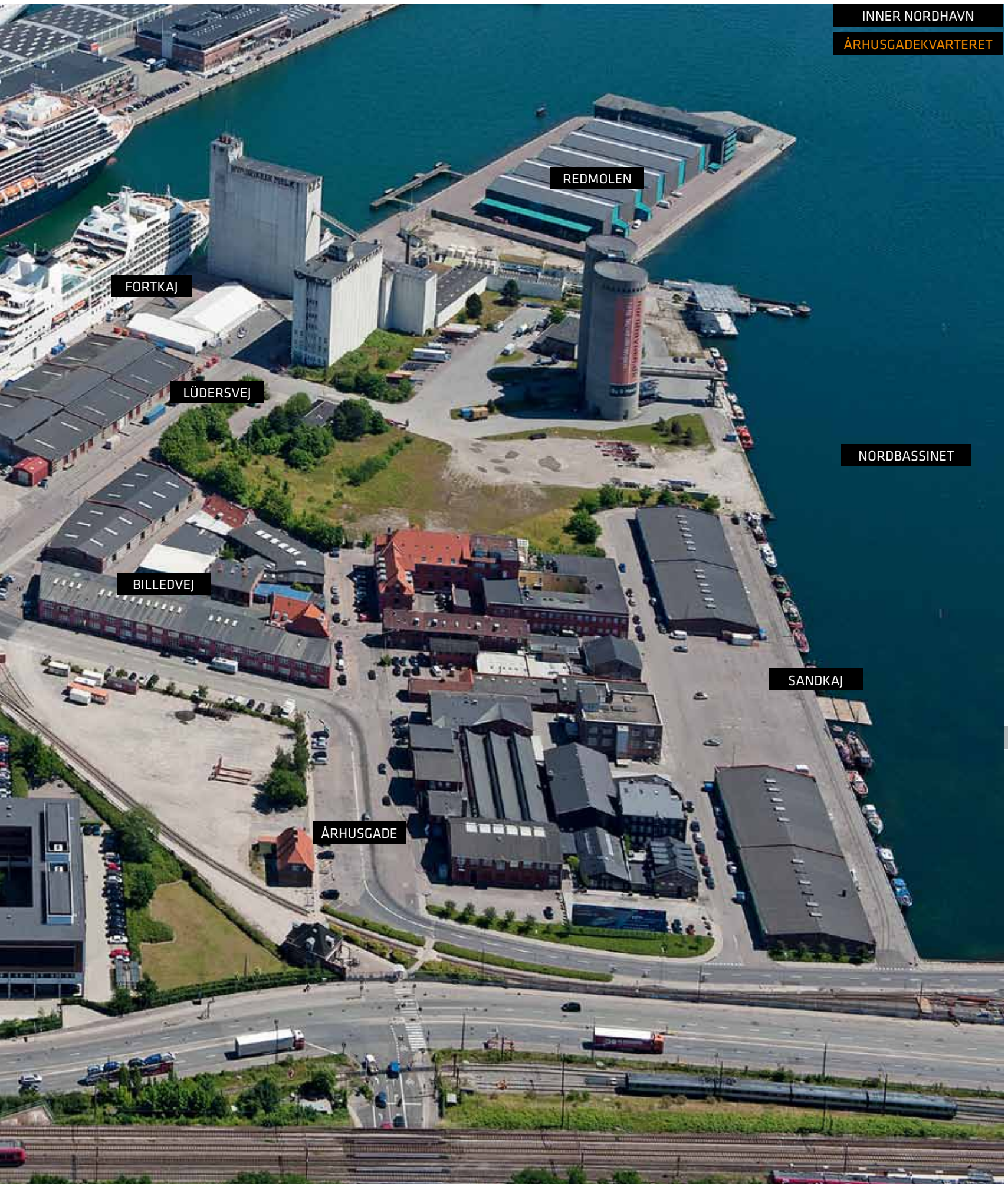
SUNDMOLEN

INNER NORDHAVN

ÅRHUSGADEKVARTERET

INNER NORDHAVN
ÅRHUSGADEKVARTERET





FRIHAVNSTERRAINET 1928



THE FREE PORT AND NORDHAVNEN 1928
FRI- OG NORDHAVNEN 1928

INNER NORDHAVN : A COLOURFUL HISTORY ÅRHUSGADEKVARTERET : EN FARVERIG HISTORIE

HISTORY

The new urban district in Inner Nordhavn will literally be built on top of old Copenhagen, as Nordhavnen has been extended several times over the years using construction rubble and earth from excavations in Copenhagen. Historical maps show how the area has grown over the past 150 years through several land reclamation projects. The history of the harbour is indeed also the history of Copenhagen. The various extensions have not only made Copenhagen larger, but have also provided space for thriving businesses that have generated jobs for people in Copenhagen and ensured rapid growth of the city.

In the middle of the nineteenth century there were several small local ports along the coast north of Copenhagen. Actual harbour operations took place inside the area defined by Toldbommen ('the Customs Barrier'), and it was not until the last decades of that century that the port of Copenhagen grew towards the north and the areas that are now subject to urban development were established. The area now called Nordbassinet was established in the 1880s. The innermost part of Nordhavnen (Inner Nordhavn, Red-

HISTORIEN

Den nye bydel i Århusgadekvarteret bygges bogstavelig talt oven på det gamle København. Nordhavnen er nemlig gennem tiden blevet udvidet utallige gange med jord fra udgravninger og byggeaffald fra København. På historiske kort kan man se, hvordan området gennem de sidste 150 år er vokset ud fra kysten gennem gentagne opfyldninger. Havnens historie er i høj grad også Københavns historie. Udvidelserne har ikke bare gjort København større, men har også skabt plads til driftige forretninger, der har skaffet mange københavnere job og givet byen vokseværk.

I midten af 1800-tallet var der en række små lokale havne langs kysten nord for København. Den reelle havnedrift fandt stadig sted indenfor Toldbodbommen. Det var først i de sidste årtier af 1800-tallet, at Københavns havn voksede mod nord og efterhånden etablerede de områder, som nu skal byudvikles. Allerede i 1880'erne blev det område, der i dag benævnes Nordbassinet, anlagt. Den indre del af Nordhavnen (Århusgadekvarteret, Redmolen og Sundmolen) er først blevet til i slut-



CONSTRUCTION WORK IN THE FREE PORT AND NORDHAVNEN 1897
 ANLÆGSARBEJDER FRIH. OG NORDHAVNEN 1897



1850



1900



1945



2000



2012 -

molen og Sundmolen) were not built until the late nineteenth century, when the land was reclaimed like other large areas in the port of Copenhagen in order to meet the space requirements of a thriving harbour industry and a growing shipping trade.

The current Nordbassin and the smaller Redhavn basin (now filled in) were established between 1885 and 1890. Between 1891 and 1894, the first stage of the Free Port was realised. This project was motivated by a German decision to build a canal between Kiel and the Elbe River. The Kiel Canal was to connect Hamburg to the Baltic Sea, making the city a serious rival of Copenhagen in terms of facilitating transit trade in the Baltic area. The reason for establishing the free port was thus to retain transit trade in the light of intensified competition because goods would not have to undergo customs clearance as long as they remained within the Free Port area. The port also offered modern buildings, state-of-the-art cranes, holsts, etc. The first Free Port area was established to the south of the current Inner Nordhavn area, but was extended considerably in the years around the First World War.

ningen af 1800-tallet, hvor det som andre store områder i Københavns havn blev inddæmmet og fyldt op for at imødekomme pladskrav fra en voksende havneindustri og tiltagende skibsfart.

Det nuværende Nordbassin og det lille havnebassin Redhavn (som i dag er opfyldt) blev anlagt mellem 1885 og 1890. I årene 1891-1894 blev første etape af Frihavnen anlagt. Etableringen af Frihavnen var motiveret af den tyske beslutning om at anlægge en kanal mellem Kiel og Elben. Kielerkanalen skulle forbinde Hamborg med Østersøen og dermed gøre Hamborg til en alvorlig konkurrent til København i at facilitere Østersøens transithandel. Ideen med Frihavnen var således, at særligt transithandlen ville kunne fastholdes i den skærpede konkurrence, fordi varerne ikke skulle fortoldes, så længe de blev på Frihavnens område. Samtidig var havnen udstyret med moderne bygninger, kraner m.m. Det tidligste frihavnsområde blev etableret syd for den nuværende Indre Nordhavn, men allerede i årene omkring 1. verdenskrig blev området udvidet markant.

Nordbassinet, Redmolen and Sundmolen were established in 1915-1918 and included in the Free Port area, with the exception of Redhavn, which was allowed to remain a small pocket in the otherwise customs-free area. Up to 1931, a number of small areas were reclaimed and gradually shaped the area we know today. Redhavnsbassinet was subsequently reclaimed and included in the Free Port. The rest of the Inner Nordhavn area was reclaimed between 1900 and 1930. With the new areas, the port could be modernised and the Free Port extended, just as it became possible to establish an industrial port and for larger vessels to call at the port.

Several well-known enterprises have been located in Nordhavnen over the years, one of them being the Nordisk Film company, which built laboratories on the street that was later named Billedvej ('Picture Road'). However, the Rifle Syndicate (later called the Danish Industry Syndicate) is the company that has left the greatest mark on the area, for example in the form of the pentagonal redbrick building located in the western end of Århusgade.

In the years after World War II, ships became more sophisticated, faster and bigger. As a result, more land was reclaimed and larger basins created, new and larger cranes and hoists were used, containers replaced general cargo and warehouses, and a new ferry basin was established.

From the 1970s, there was a decline in industrial harbour activities, and currently only about half of the area is used for harbour-related activities.

Nordbassinet, Redmolen og Sundmolen blev alle anlagt i årene 1915-1918 og blev inkluderet i Frihavnen med udtagelse af den lille Redhavn, der toldmæssigt fik lov at ligge som en lille lomme i det toldfrie område. Frem til 1931 blev der lavet en række småopfyldninger, som efterhånden formede det område, vi kender i dag. Dog er Redhavnsbassinet siden blevet opfyldt og inkluderet i Frihavnen. Den øvrige del af Indre Nordhavn er opfyldt i perioden 1900-1930. De nye arealer betød modernisering af havnen med udvidelsesmuligheder for Frihavnen, etablering af en industrihavn og mulighed for anløb af større skibe.

Nordhavnen har gennem tiden rummet flere markante virksomheder som eksempelvis Nordisk Film, der bl.a. etablerede laboratorier på det, som kom til at hedde Billedvej. Riffelsyndikatet (det senere Dansk Industri Syndikat) er dog den virksomhed, der har sat de mest markante spor i området, blandt andet med den fem-fløjede rødstensbygning, der ligger i den vestlige del af Århusgade.

I årene efter 2. Verdenskrig blev skibene mere moderne, hurtigere og større. Det betød nyt land og større bassiner, nye og større kraner, containere i stedet for stykgods og pakhuse og et nyt havnebassin beregnet til færgedrift.

1970'erne blev starten på nedgang i erhvervshavneaktiviteterne og i dag er kun ca. halvdelen af arealet benyttet til havne-relaterede funktioner.



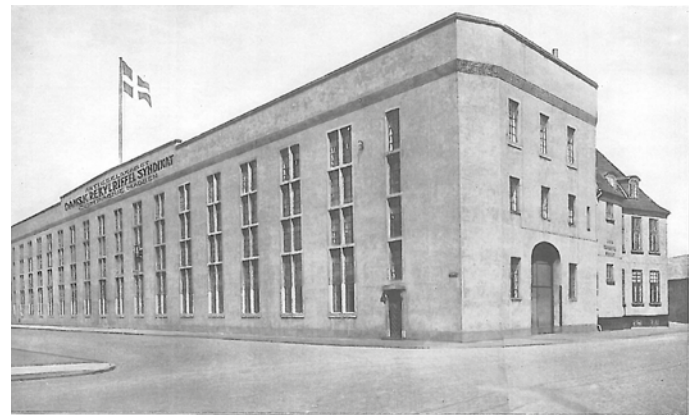
NORDHAVNEN 1948
NORDHAVNEN 1948



VIBRANT HARBOUR ACTIVITY – SUNDMOLEN 1971
LIVLIG HAVNEAKTIVITET – SUNDMOLEN 1971



SUNDMOLEN AND REDMOLEN 1978
SUNDMOLEN OG REDMOLEN 1978



DANSK RIFFELSYNDIKAT BEFORE THE SABOTAGE IN 1943
DANSK RIFFELSYNDIKAT FØR SABOTAGEN I 1943

INNER NORDHAVN : PLACES AND NAMES ÅRHUSGADEKVARTERET : STEDER OG NAVNE

PLACES AND NAMES

A number of places in Inner Nordhavn have been named after people and enterprises associated with the port or activities that took place there. One example is Lüdersvej, which owes its name to harbourmaster F B W Lüders, who was the manager of the Port of Copenhagen from 1872 to 1895 and is often referred to as 'the father of the Free Port'. Billedvej ('Picture Road') owes its name to the Nordisk Film studios, while the name of the Redmolen pier reflects the fact that the port was once a supply port for the ships anchored at Reden outside the port, either waiting for a free mooring place or taking in supplies.

STEDER OG NAVNE

En række stednavne i Århusgadekvarteret er i dag opkaldt efter personer og firmaer med tilknytning til havnen, eller efter aktiviteter der har foregået her. Lüdersvej er for eksempel opkaldt efter havnekaptajn F. B. W. Lüders, der var chef for Københavns Havn i perioden 1872-1895 og ofte betegnes som "Frihavnens fader." Billedvej har sit navn efter Nordisk Films studier, mens

Redmolens navn skyldes at havnen fungerede som forsyningshavn for de skibe, som lå på Reden – altså de skibe som ikke lagde til kaj, men lå opankret udenfor havnen, enten fordi de ventede på en ledig kajplads, eller fordi de provianterede.

"THE FREE PORT FATHERS"
"FRIHAVNENS FÆDRE"

STATE COUNCILLOR GLÜCKSTADT
ETATSRAAD GLÜCKSTADT

HARBOUR BUILDING MASTER MØLLER
HAVNEBYGMESTER MØLLER

HARBOURMASTER LÜDERS
HAVNEKAPTJN LÜDERS





INNER NORDHAVN AND SURROUNDINGS 2012
 ÅRHUSGADEKVARTERET OG OMGIVELSER 2012

INNER NORDHAVN TODAY ÅRHUSGADEKVARTERET I DAG

INNER NORDHAVN AND ITS SURROUNDINGS

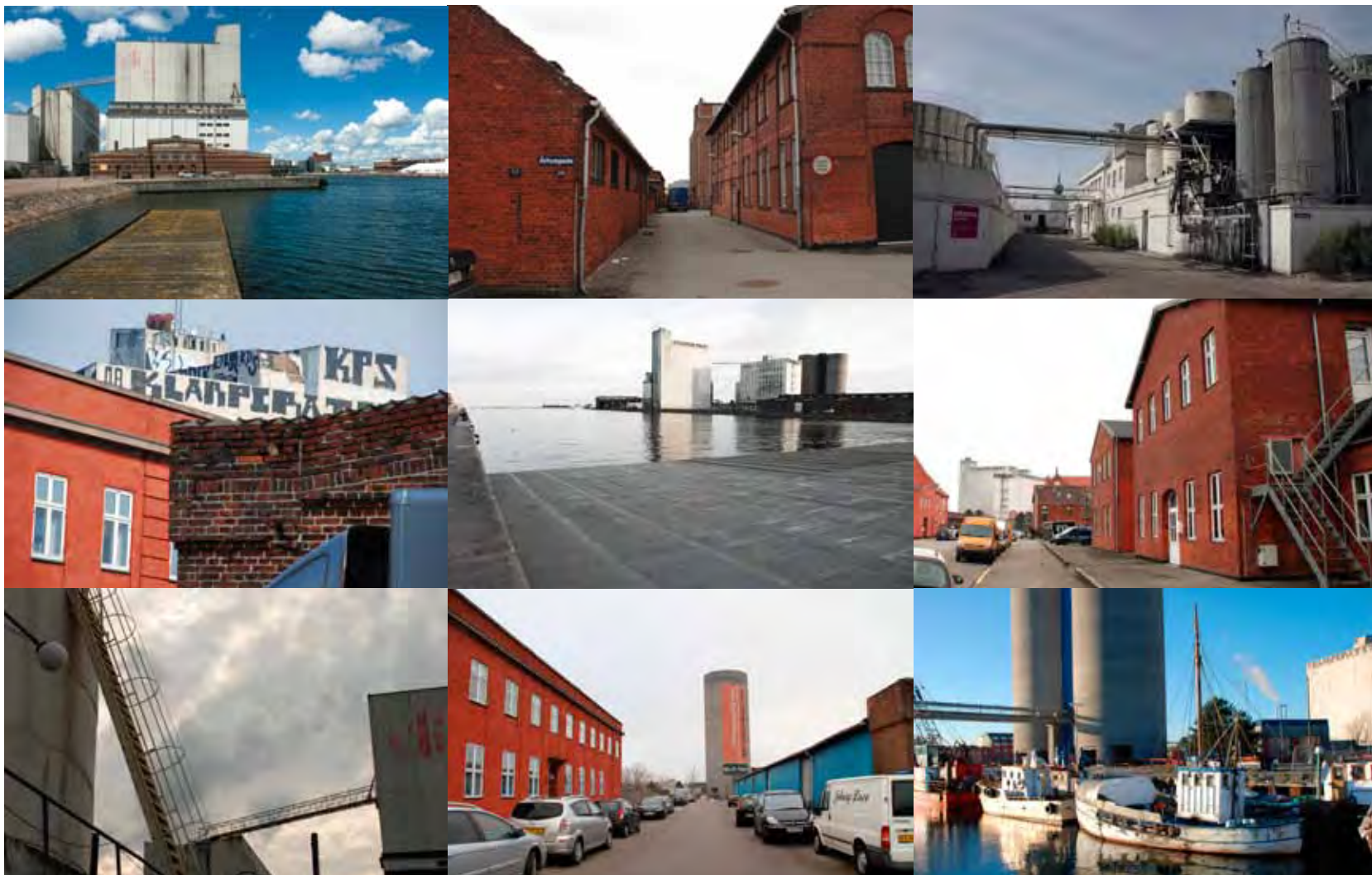
Located in the southern end of Nordhavnen, Inner Nordhavn is a continuation of the Østerbro district, from which it is separated by Kalkbrænderihavnsvej and a railway embankment used by regional and local trains. Nordhavnen Station, which serves the district, is located on this embankment.

In addition to the Østerbro district, Inner Nordhavn is close to other harbour areas that have developed over time to include new port facilities, new buildings and other urban facilities. To the north-west are the two harbour areas Kalkbrænderihavnen and Svanemøllehavnen, which are now occupied by service trades and used as marinas. To the north of the district is the container terminal and mixed-use areas, and to the east the district is delimited by the port entrance leading to central Copenhagen. South of the district is the Søndre Frihavn district ('the Southern Free Port'), which is currently a mix of residential and service facilities and still being developed. Amerika Plads is almost fully developed and a new UN building is being built on Marmormøllen on the southern side of Nordbassinet, scheduled to open in 2012.

ÅRHUSGADEKVARTERET OG DETS OMGIVELSER

Århusgadekvarteret ligger i den sydlige del af Nordhavnen i forlængelse af bydelen Østerbro. Kvarteret er adskilt fra Østerbro af Kalkbrænderihavnsvej samt af jernbaneterrænet, hvor regionaltoget og S-togslinier er ført på en dæmning. På dæmningen ligger Nordhavnen Station i umiddelbar tilknytning til kvarteret.

Århusgadekvarterets nære omgivelser er udover Østerbro andre tidligere havnearealer, som over tid er udviklet med nye havneanlæg, nye bebyggelser og anden byudvikling. Nordvest for kvarteret ligger Kalkbrænderihavnen og Svanemøllehavnen, som i dag er omkranset af serviceerhverv og indrettet med marinaer. Nord for kvarteret ligger containerhavnen og arealer med blandet anvendelse. Mod øst er kvarteret afgrænset af havneindløbet mod det centrale København. Syd for kvarteret ligger Søndre Frihavn, som i dag rummer en blanding af bolig- og serviceerhverv, og som stadig er under udbygning. Amerika Plads er næsten udbygget og på sydsiden af Nordbassinet på Marmormøllen indvies den nye FN-bygning i 2012.



INNER NORDHAVN 2012
 ÅRHUSGADEKVARTERET 2012

AN URBAN DISTRICT FULL OF CHARACTER

Inner Nordhavn is a special urban environment with a special cultural heritage that includes buildings worth preserving and a visible narrative of the area's history. The oldest buildings date from the early twentieth century. It is a creative environment with many artists and small, very different trades. It features a characteristic low-rise, building structure with solitary monolithic buildings as well as a characteristic urban space structure with narrow alleys and irregular squares. Inner Nordhavn is still part of the Free Port of Copenhagen, a fact to which a number of fences and customs guard buildings testify. Other characteristic elements in the area are railway tracks, engine sheds, cranes and moorage berths used in connection with harbour operations.

The current road infrastructure in the district is relatively simple, with large broad roads and small alleys. Access to the district is currently from Sundkrogsvej, from which Lüdersvej runs through the district as a main street with side streets running towards Nordbassinet and Kronløbsbassinet.

EN BYDEL MED MED KARAKTER

Århusgadekvarteret repræsenterer et særligt bymæssigt og kulturhistorisk miljø med bevaringsværdige bygninger og en synlig fortælling om stedets historie. De ældste bygninger er opført i starten af 1900-tallet. Der er et kreativt miljø i området med kunstnere og små og vidt forskellige erhverv. Kvarteret har en særegen bebyggelsesstruktur med en lav tæt bebyggelse og enkeltstående monolitiske bygninger og har derudover en karakteristisk byrumsstruktur af smalle gyder og irregulære pladsdannelser. Århusgadekvarteret er fortsat en del af Københavns Frihavn, hvilket kommer til udtryk i indhegninger og toldvægtsbygninger. Området er derudover præget af transportanlæg i form af togremiser og skinner samt kraner og kajpladser til brug for havnevirksomheden.

Det nuværende vejnet i kvarteret er enkelt med store brede veje og mindre gyder. Adgangen til kvarteret sker i dag via Sundkrogsvej. Herfra udgår Lüdersvej som kvarterets gennemgående gade med sidegader mod henholdsvis Nordbassinet og Kronløbsbassinet.

A sustainable district
En bæredygtig bydel



A waterfront district
En bydel ved vandet



A compact district
En kompakt bydel



An active district
En aktiv bydel

A district with contrasts
En bydel med kontraster



**INNER NORDHAVN
FROM PLAN TO PROJECT**

**ÅRHUSGADEKVARTERET
FRA PLAN TIL PROJEKT**

INNER NORDHAVN ÅRHUSGADEKVARTERET



A wide-angle photograph of a waterfront district. The foreground is dominated by the dark blue, rippling water of a harbor. In the middle ground, a variety of buildings are visible, including modern multi-story apartment blocks with balconies, a large industrial building with two tall chimneys, and a white crane. Several sailboats with white and blue sails are on the water. The sky is filled with large, fluffy white clouds, and a single seagull is captured in flight in the upper right quadrant. The overall scene conveys a sense of a vibrant, multi-faceted urban environment.

”

**A WATERFRONT DISTRICT
FULL OF CONTRASTS**

**EN BYDEL VED VANDET,
FYLDT MED KONTRASTER**

”

**A DISTRICT, THAT MAKES IT EASY
TO HAVE A GREEN CONSCIENCE**

**EN BYDEL, HVOR DET ER LET
AT HAVE GRØN SAMVITTIGHED**

MASTERPLAN BEBYGGELSESPLAN





Houseboats

Guest harbour

Pocket park

Redmole Canal

Redmolen

bath

UN-City

MASTERPLAN AND GUIDELINES

Together with the local plan, the masterplan for Inner Nordhavn sets out the overall framework for future development of the area. The masterplan defines the future spatial structure of the district, including the traffic structure, the treatment of water spaces and the location of building plots, squares and green areas. The masterplan is supplemented by a number of guidelines governing the actual realisation of the project and covering key physical focal points in the district and a number of general project themes to be used in further design and planning. **The guidelines are outlined below.**

The masterplan and the guidelines are based on five main objectives for the future city district.

A compact district

Inner Nordhavn will be a densely built, compact district. The density will provide a good setting for varied, vibrant urban life with a multitude of facilities and short distances. The density is supplemented with green spaces and open water, which will allow the dense district to breathe.

A sustainable district

The density will be conducive to creating a sustainable city district. Resource and energy consumption can be reduced, and short distances between facilities ensure that most people with either walk or cycle when they move around in the local area. Furthermore, new principles governing energy supply will optimise sustainability in the district.

A waterfront district

The masterplan utilises the unique opportunities offered by the waterfront location: new canals, new islets, new bridges and new promenades bring in water as an all-pervasive element of everyday life in the district. It also includes facilities that can attract people from the rest of Copenhagen.

An active district

Different types of urban spaces and green areas provide room for social interaction, lingering, movement and play. The water in the district also makes it possible to engage in various water-related activities such as bathing, fishing, kayaking and sailing.

A district with contrasts

Inner Nordhavn will be full of contrasts: between land and water, past and present port history, dense and open, high and low, red brick and light-coloured surfaces, crowded squares and quiet places. It is very much contrasts like these that will help give the district its own unique character and special qualities.

BEBYGGELSESPAN OG RETNINGSLINJER

Bebyggelsesplanen for Århusgadekvarteret udstikker sammen med lokalplanen de overordnede rammer for den fremtidige udvikling. Bebyggelsesplanen definerer den fremtidige rumlige struktur i kvarteret: placering af byggefelter, placering af byrum og grønne arealer, udlæg af trafikstruktur, bearbejdning af vandrum osv. Bebyggelsesplanen suppleres af en række retningslinjer til styring af den konkrete realisering. Retningslinjerne omfatter dels centrale fysiske fokuspunkter i bydelen, dels en række generelle projektemaer for den videre projektering. **Retningslinjerne gennemgås på de følgende sider.**

Bebyggelsesplan og retningslinjer tager udgangspunkt i fem hovedmålsætninger for den fremtidige bydel.

En kompakt bydel

Århusgadekvarteret bliver en tæt og kompakt bydel. Tætheden giver mulighed for et varieret og oplevelsesrigt byliv med mange funktioner og korte afstande. Det tætte suppleres af de grønne byrum og af det åbne vand, så den tætte bydel kan ånde.

En bæredygtig bydel

Tætheden giver gode betingelser for skabelsen af en bæredygtig bydel. Ressourceforbruget og energiforbruget mindskes. Korte afstande mellem funktionerne sikrer, at flertallet af rejser i lokalområdet sker til fods eller på cykel. Nye principper for energiforsyning understøtter derudover bydelens bæredygtighed.

En bydel ved vandet

Bebyggelsesplanen udnytter de unikke muligheder i placeringen ved vandet. Nye kanaler, nye øer, nye broer og nye promenader er med til at bringe vandet ind som dagligt element i bydelens hverdagsliv. Samtidig udlægges faciliteter, der kan tiltrække brugere fra resten af København.

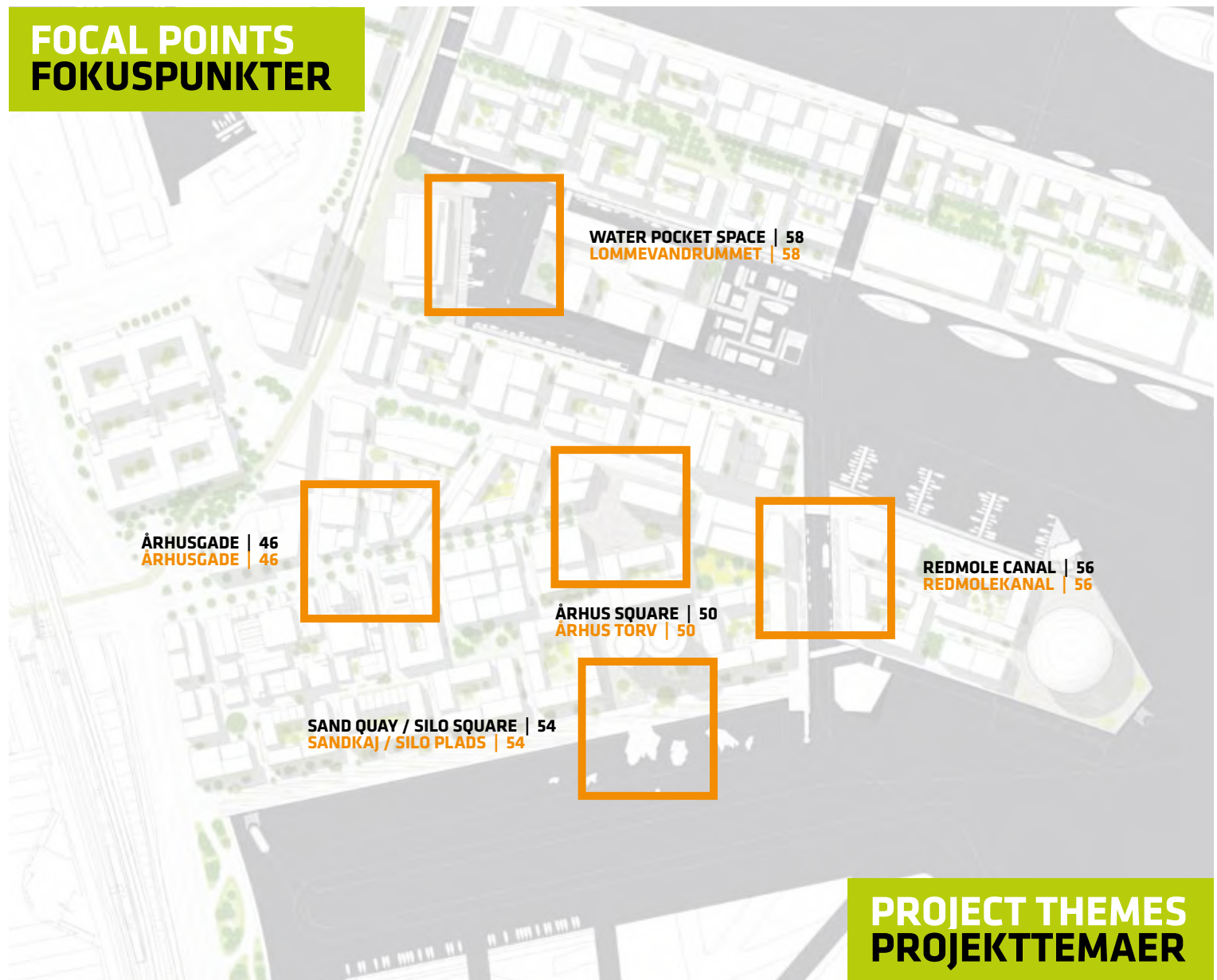
En aktiv bydel

Forskellige typer af byrum og grønne arealer giver plads til samvær, ophold, bevægelse og leg. Derudover giver vandfladerne i kvarteret mulighed for særlige aktiviteter som fx badning, lystfiskeri, kajakroning og sejlads.

En bydel med kontraster

Århusgadekvarteret bliver fyldt med kontraster – mellem by og vand, havnehistorie og nutid, tæt og åbent, højt og lavt, røde sten og lyse flader, mange mennesker og stille rum. Det er i høj grad kontraster som disse, der skal give bydelen sin helt egen karakter og særlige kvalitet.

FOCAL POINTS FOKUSPUNKTER



WATER POCKET SPACE | 58
LOMMEVANDRUMMET | 58

ÅRHUSGADE | 46
ÅRHUSGADE | 46

REDMOLE CANAL | 56
REDMOLEKANAL | 56

ÅRHUS SQUARE | 50
ÅRHUS TORV | 50

SAND QUAY / SILO SQUARE | 54
SANDKAJ / SILO PLADS | 54

PROJECT THEMES PROJEKTTEMAER

- | | |
|---|---|
| 36 SPECIAL IDENTITY KVARTERETS EGENART | 65 ADD-ONS ADD-ONS |
| 38 PLOT RATIO 180 BEBYGGELSESPROCENT 180 | 66 BUILDINGS ON WATER BYGNINGER PÅ VANDET |
| 39 MANAGEABLE SCALE OVERSKUELIG SKALA | 66 OLD PORT BUILDINGS HAVNENS GAMLE BYGNINGER |
| 39 MIXED USE BLANDEDE FUNKTIONER | 67 THE SILOS SILOERNE |
| 40 STAGGERED BUILDING PLOTS FORSKUDTE BYGGEFELTER | 68 VARIED FACADES VARIEREDE FACADER |
| 40 ACTIVE GROUND FLOORS AKTIVE STUEETAGER | 69 GREEN DISTRICT GRØN BYDEL |
| 41 FLEXIBLE ZONES FLEXZONER | 69 ROBUST PLANTS ROBUST BEPLANTNING |
| 41 EDGE ZONES KANTZONER | 70 GREEN FACADES GRØNNE FACADER |
| 42 ALLEYS STRÆDER | 71 GREEN PLANT BEDS GRØNNE BEDE |
| 44 ISLET STREETS HOLMEGADER | 71 GREEN ROOFS GRØNNE TAGE |
| 48 ACTIVE URBAN SPACES AKTIVE BYRUM | 72 TRAFFIC STRUCTURE TRAFIKSTRUKTUR |
| 52 PROMENADES PROMENADER | 73 FIVE-MINUTES DISTRICT FEM-MINUTTERS BY |
| 52 CANALS AND BRIDGES KANALER OG BROER | 74 BICYCLE DISTRICT CYKELBYDEL |
| 53 NEW ISLANDS NYE ØER | 75 PARKING PARKERING |
| 60 POCKET PARKS LOMMEPARKER | 76 METRO CONNECTION METROFORBINDELSE |
| 64 NEW LOW-RISE BUILDINGS NY LAV BEBYGGELSE | 78 SUSTAINABLE DISTRICT BÆREDYGTIG BYDEL |
| 65 NEW LARGE BUILDINGS NYE STØRRE BYGNINGER | 80 BUILDING UP A DISTRICT EN BYDEL BYGGES OP |

SPECIAL IDENTITY KVARTERETS EGENART

SPECIAL IDENTITY OF THE DISTRICT

The point of departure of the masterplan is the special harbour-related history of Inner Nordhavn and its unique location by the water. Inner Nordhavn is currently characterised by its interwoven urban fabric consisting of new and old elements and by the large silos that are monuments of cultural heritage testifying to the history of the port. Another distinctive feature is the peninsular shape of the district that offers unique opportunities to use the water as an added value in future development. The special identity of Inner Nordhavn is highlighted and reinforced in all aspects of development in the district.

DISTRICT PROFILE

The skyline of Inner Nordhavn will be an important aspect of the district's identity. It can be regarded as a particular variant of the skyline of historical Copenhagen, which is characterised by uniform building heights – four to six storeys – locally interrupted by towers, spires and domes. Nordhavnen is currently characterised by varied low-rise buildings that are locally broken up by large industrial monoliths in the form of large horizontal warehouses and silos that are up to 60 metres tall. These clashes between high and low make up the special, strong identity of Nordhavnen that is further developed in the masterplan.

KVARTERETS EGENART

Bebyggelsesplanen tager udgangspunkt i Århusgadekvarterets særlige havnehistorie og unikke beliggenhed ved vandet. Århusgadekvarteret er i dag karakteriseret ved mødet mellem den sammenflettede bygningsstruktur af nyt og gammelt og ved de store siloer, der som kulturhistoriske monumenter fortæller om havnens historie. Kvarteret er samtidig karakteriseret ved sin halvølignende struktur, der giver en unik mulighed for at udnytte vandet som en værdiskabende faktor i den nye udvikling. Århusgadekvarterets egenart understreges og forstærkes i alle aspekter af udviklingen.

KVARTERETS PROFIL

Nordhavnens fysiske profil bliver en vigtig del af kvarterets egenart. Nordhavnens byprofil kan betragtes som en særegen variant af byprofilen for det historiske København, som er kendetegnet ved en ensartet bygningshøjde i 4-6 etager, som stedvist brydes af tårne, spir og kupler. Nordhavnen er i dag præget af en varieret lav bebyggelse, der sine steder brydes af store industrielle monolitter som store horisontale pakhuse og op til 60 meter høje siloer. Disse sammenstød mellem lavt og højt er en helt særlig og stærk identitet ved Nordhavnen, som bliver videreudviklet i bebyggelsesplanen.



NORDHAVNEN'S CURRENT SKYLINE: LOW-RISE STRUCTURES AND LARGE VOLUMES
NORDHAVNENS BYPROFIL I DAG – LAVE STRUKTURER OG STORE VOLUMENER



COPENHAGEN SKYLINE: HIGH-DENSITY AND SLIM TOWERS
KØBENHAVNS BYPROFIL – TÆT BY OG SLANKE TÅRNE





INNER NORDHAVN ÅRHUSGADEKVARTERET



NORDHAVNEN'S FUTURE SKYLINE: HIGH-DENSITY WITH VARIATION AND LARGE VOLUMES
NORDHAVNENS FREMTIDIGE BYPROFIL - TÆT VARIERET BY OG STORE VOLUMENER





PLOT RATIO 1.8
BEBYGGELSESPROCENT 180



TIETGEN KOLLEGIET

8-TALLET



AMERIKA QUAY
AMERIKA KAJ

VÄSTRA HAMNEN, MALMØ
VÄSTRA HAMNEN, MALMØ

ØRESTAD SOUTH
ØRESTAD SYD

INNER NORDHAVN
ÅRHUSGADEKVARTERET

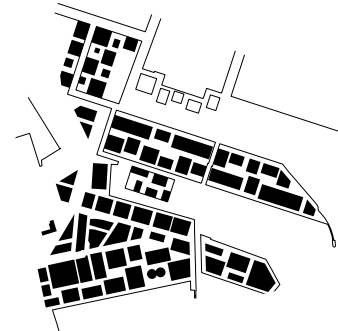
MANAGEABLE SCALE OVERSKUELIG SKALA

SMALL BUILDING PLOTS

Inner Nordhavn will be a high-density, green district with a plot ratio of 1.8: a plot ratio similar to that of the most densely built districts in Copenhagen and one which makes it possible to achieve intense and varied urban life. Moreover, the scale of the district will be manageable due to the use of many small building plots with several relatively small building complexes that will generate intimacy and proximity and form a contrast to the scale of the large open water surfaces.

SMÅ BYGGEFELTER

Århusgadekvarteret bliver en tæt men grøn bydel med en bebyggelsesprocent på 180. Det svarer til de tætteste bebyggede bykvarterer i København og giver mulighed for et intenst og varieret byliv. Bydelen får samtidig en overskuelig skala gennem udlæg af små byggefelter med mange mindre bebyggelser, som skaber intimitet og nærhed i kontrast til skalaen i de store åbne vandflader.



MIXED USE BLANDEDE FUNKTIONER

40%

MINIMUM 40% COMMERCIAL FACILITIES
- OFFICES, SERVICE TRADES, SHOPS, SCHOOLS, INSTITUTIONS
MINIMUM 40% ERHVERV
- KONTORER, SERVICE, HANDEL, SKOLER, INSTITUTIONER

40%

MINIMUM 40% HOUSING - DIFFERENT TYPES AND SIZES
MINIMUM 40% BOLIGER - FORSKELLIGE TYPER OG STØRRELSER

20%

20% FLEXIBILITY IN THE DEVELOPMENT
20% FLEKSIBILITET I UDVIKLINGEN

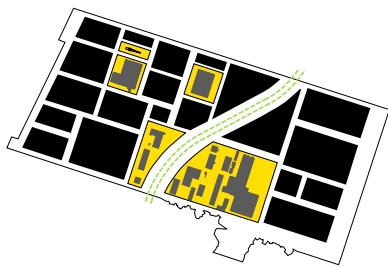
MIXED USE

The masterplan features a mix of facilities that will create a vibrant, varied urban district. The overall goal is 40% residential facilities, 40% commercial facilities and 20% flexibility. Some areas (for example along Sundkrogsgade) and some building structures (eg the large warehouses) are particularly well suited for commercial facilities. Other areas, such as the quay areas facing south, work well as residential sections. Retail facilities and public institutions will basically be located along main traffic arteries and around squares.

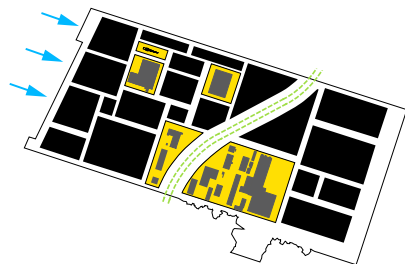
BLANDEDE FUNKTIONER

Bebyggelsesplanen indeholder en blanding af funktioner, så der skabes en levende og varieret bydel. Det overordnede mål er 40% bolig, 40% erhverv og 20% fleksibilitet. Nogle arealer (fx langs Sundkrogsgade) og nogle bygningsstrukturer (fx de store pakhuse) er særligt velegnede til erhverv. Andre arealer (fx sydvendte solfyldte kajkanter) er særligt egnede til beboelse. Detailhandel og offentlige institutioner lokaliseres som udgangspunkt ved de centrale trafikstrøg og byrum.

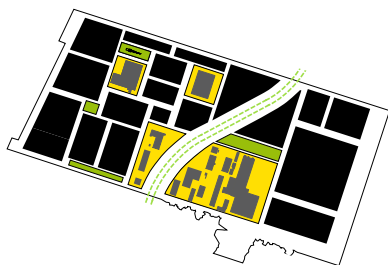
STAGGERED BUILDING PLOTS FORSKUDTE BYGGEFELTER



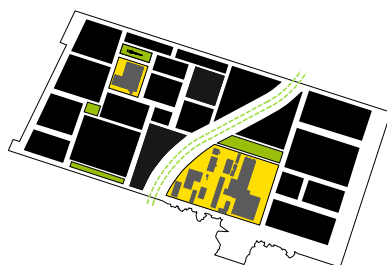
BASIS GRID SET UP
BASIS-GRID UDLÆGGES



ADJUSTMENT OF GRID
TO AVOID WIND TUNNELS
GRID'ET JUSTERES FOR
AT UNDGÅ VINDTUNNELLER



STAGGERED GRID DESIGN
CREATES PUBLIC SPACES
FORSKYDNINGER I GRID'ET
SKABER OFFENTLIGE RUM



BUILDING PLOTS MAY CHANGE
SHAPE, FUNCTION AND SIZE
BYGGEFELTERNE KAN ÆNDRE
FORM OG FUNKTION

STAGGERED BUILDING PLOTS

The building plot structure is made up of several small building plots laid out on the basis of the orthogonal structure of the port, governed by the smart grid principle: building plots and buildings are shifted in relation to each other to create staggered flows and well-defined urban spaces in the urban structure. The grid creates spatialities with good climate conditions, variation and differences in scale. This diversity is conducive to the creation of urban spaces able to generate all aspects of vibrant urban life. The variation in the building stock ensures flexibility and makes it possible to accommodate many different functions and facilities.

FORSKUDTE BYGGEFELTER

Byggefeltstrukturen består af mindre byggefelter, der udlægges efter havnens ortogonale struktur og princippet om det intelligente grid. Byggefelter og bygninger forskydes indbyrdes, så der skabes forskudte forløb og velafgrænsede byrum i bystrukturen. Det intelligente grid skaber rumligheder med gode klimatiske forhold, variation og skalamæssige forskelle. Denne forskellighed danner grobund for skabelsen af byrum, der understøtter alle aspekter af et levende byliv. Variationen i bygningsmassen skaber fleksibilitet og mulighed for at op-tage mange forskellige funktioner.

ACTIVE GROUND FLOORS AKTIVE STUEETAGER

ACTIVE GROUND FLOORS

Active, interesting street facades help create a vibrant urban district. All ground floors must have a height of at least four metres above ground level as well as a high degree of detailing. They must also be primarily vertical in their design, and ground floors must be flexible so that they can be used as housing, retail facilities and commercial facilities.

AKTIVE STUEETAGER

Aktive og oplevelsesrige gadefacader er med til at skabe en levende bydel. Alle stueetager skal have en højde på mindst fire meter over terræn og skal samtidig have en høj detaljeringsgrad og overvejende vertikal karakter. Høje stueetager sikrer fleksibilitet, så etagerne kan bruges både til bolig, erhverv og kommercielle aktiviteter.



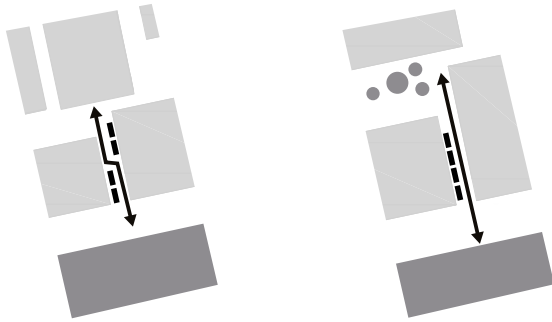
FLEXIBLE ZONES FLEXZONER

FLEXIBLE ZONES

Flexible zones are marked areas in the streetscape that can be used for lounging, outdoor cafés and restaurants, planting or car and bicycle parking. The zones may be located alternately on the two sides of the streets, thus causing a natural slow-down of traffic, or they may be laid out linearly to allow attractive views of water or green urban spaces.

FLEXZONER

Flexzoner er markerede områder i gaderummet, som kan bruges til eksempelvis ophold, udeservering, beplantning, cykel- og bilparkering. Flexzonerne kan ligge skiftevis i de to sider af gaden og dermed naturligt sænke tempoet i trafikken, eller de kan udlægges lineært og dermed muliggøre attraktive udsyn mod vand eller grønne byrum.



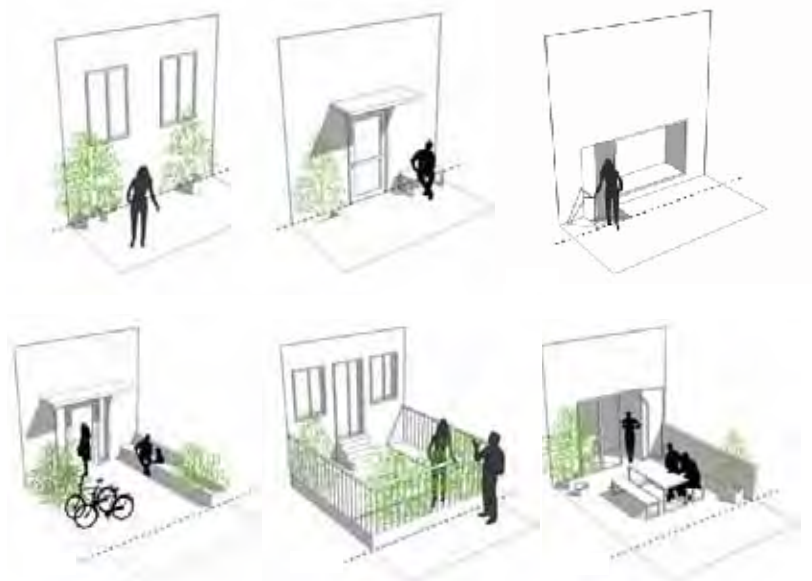
EDGE ZONES KANTZONER

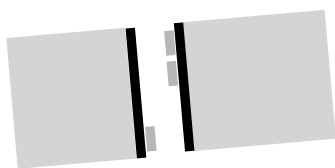
EDGE ZONES

Edge zones facilitate the transition between street spaces and urban spaces to buildings. They may vary in width, from very narrow zones to zones in the nature of front gardens. The edge zones allow retailers and residents to occupy the streetscape, and this helps create variation and introduces personal elements into streets and alleyways.

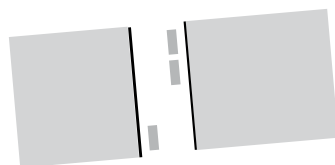
FLEXZONER

Kantzonerne formidler overgangen fra gaderum og byrum til bygning. Det er en zone der kan variere i bredden fra helt smal til egentlig forhavekarakter. Kantzonen giver butikker og beboere mulighed for at indtage gaderummet og vil være med til at skabe variation og personlige udtryk i de forskellige gader og stræder.

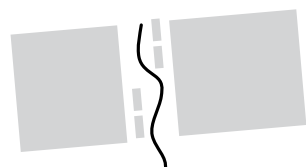




"SAFE SPACE" ON BOTH SIDES OF ALLEYS
"SAFE SPACE" I BEGGE SIDER AF STRÆDER



NARROW EDGE ZONE IN ALLEYS
SMALLE KANTZONER I STRÆDER



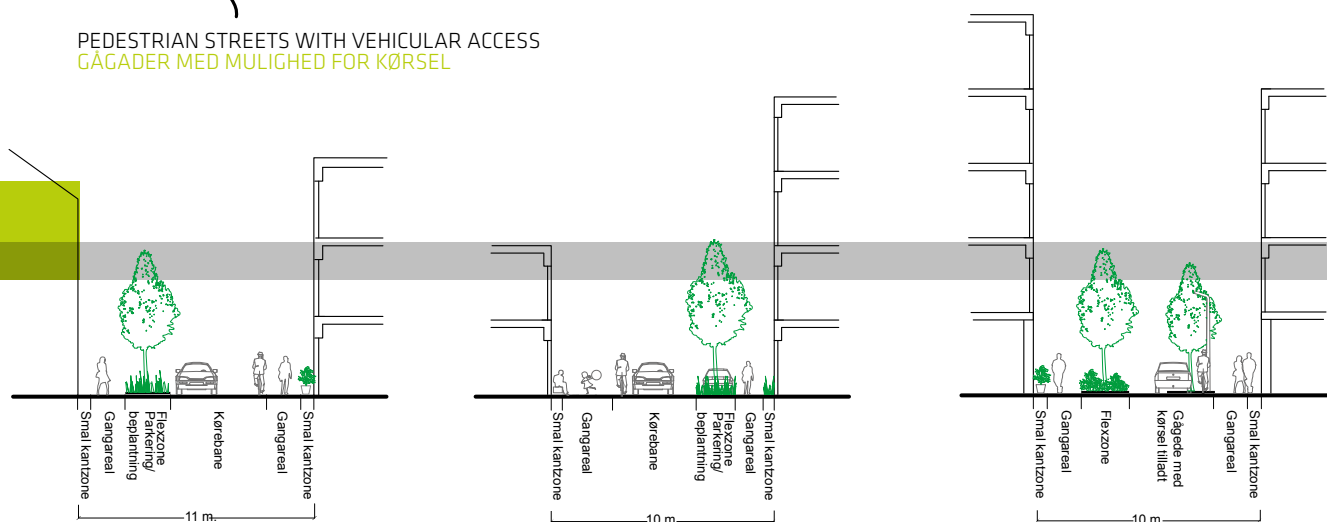
PEDESTRIAN STREETS WITH VEHICULAR ACCESS
GÅGADER MED MULIGHED FOR KØRSEL

ALLEYS

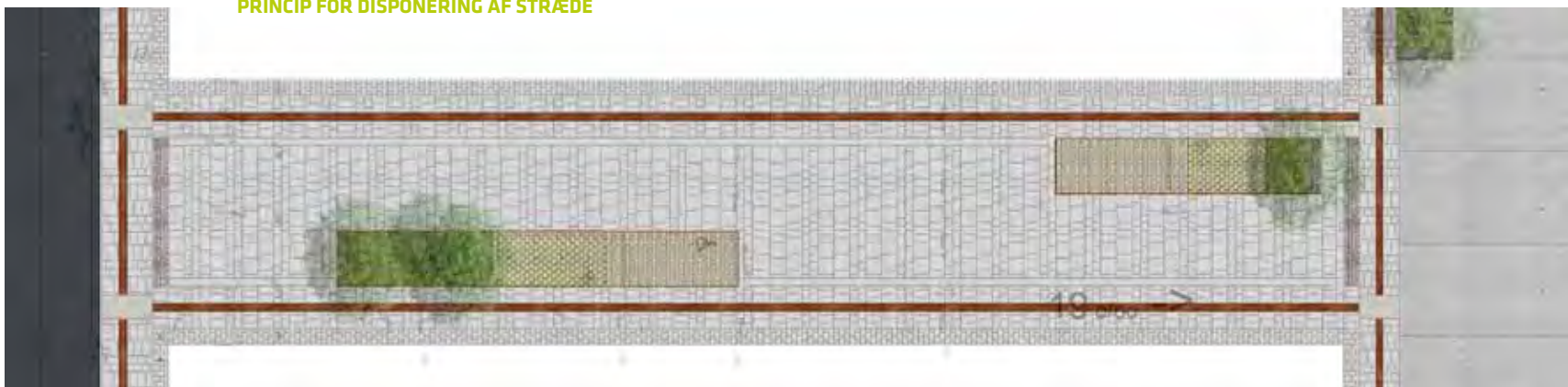
The alleys are the local traffic and urban spaces that form a grid across the entire district. They have safe spaces on either side to create calm and safe walking routes along them. Edge zones are narrow in alleys, and the spatial impression of them is one of a dense urban context with intimate spaces. The alleys are laid out as pedestrian areas in which some vehicular access is allowed. People can walk or cycle freely on the surfaces.

STRÆDER

Stræderne er kvarterets lokale trafik- og byrum og ligger som et net over hele kvarteret. Stræderne er indrettet med "safe space" i begge sider, der skaber en sikker og rolig gangroute i hele forløbet. Kantzonerne er smalle i stræderne. Den rumlige oplevelse præges af den tætte by og de intime rum. Stræderne udlægges som gågade med tilladt kørsel. Man kan bevæge sig frit rundt på fladen til fods eller på cykel.



PRINCIPLE GOVERNING THE LAYOUT OF ALLEY
PRINCIP FOR DISPONERING AF STRÆDE





VISUALISATION SKETCH - ALLEY TOWARDS SANDKAJ
VISUALISERINGSSKITSE - STRÆDE MOD SANDKAJ

ISLET STREETS HOLMEGADER

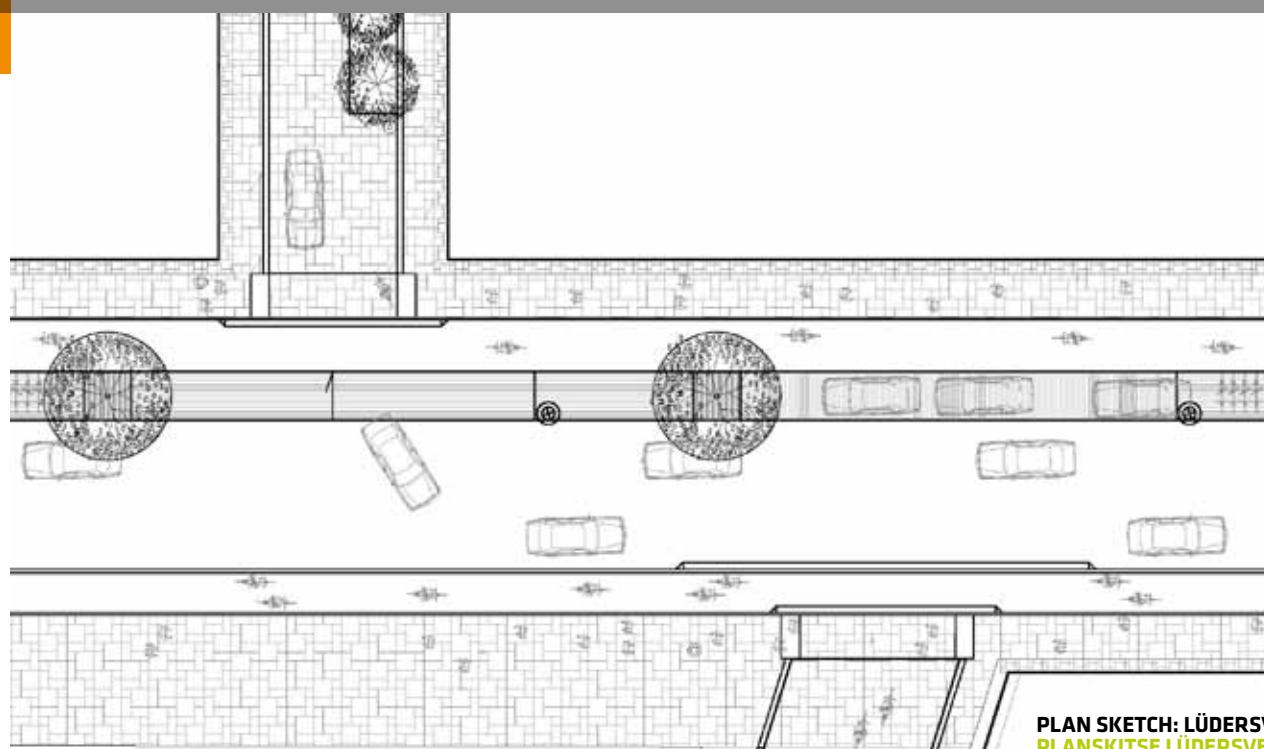


ÅRHUSGADE AND LÜDERSVEJ

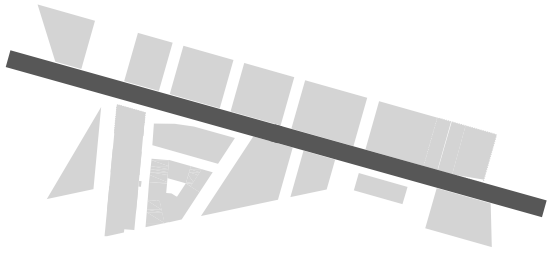
In addition to the Sundkrogsgade main road, the district will have two major traffic arteries and urban spaces: Århusgade and Lüdersvej. Those are the two islets streets that distribute traffic in the district. Århusgade also serves as the central high street and experience area. The two islet streets will be laid out differently so that Århusgade is a tree-lined boulevard and Lüdersvej features a greater variation of urban spaces. Both islet streets will end in distinctive visual focal points at the tip of the islet.

ÅRHUSGADE OG LÜDERSVEJ

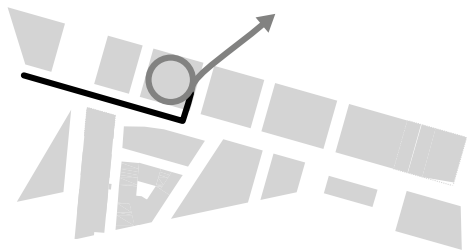
Kvarteret får udover forsyningsvejen Sundkrogsgade to overordnede trafik- og byrum, nemlig Århusgade og Lüdersvej. Det er kvarterets to holmegader. Holmegaderne fordeler trafikken gennem kvarteret og Århusgade fungerer samtidig som kvarterets centrale handelsstrøg og oplevelsesområde. De to holmegader udformes forskelligt med sammenhængende allépræg i Århusgade og mere varierede byrum i Lüdersvej. Begge holmegader ender op i markante visuelle fikspunkter på spidsen af holmen.



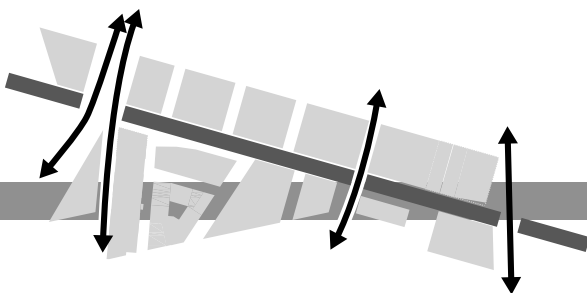
LÜDERSVEJ
LÜDERSVEJ



FUNCTIONAL VARIATION AND VARIED LAYOUT OF URBAN SPACES
VARIATION I FUNKTIONER OG BYRUMSINDRETNING



CONNECTION TO CAR PARK ON KRONLØB ISLAND
FORBINDELSE TIL PARKERINGSANLÆG I KRONLØBSØEN

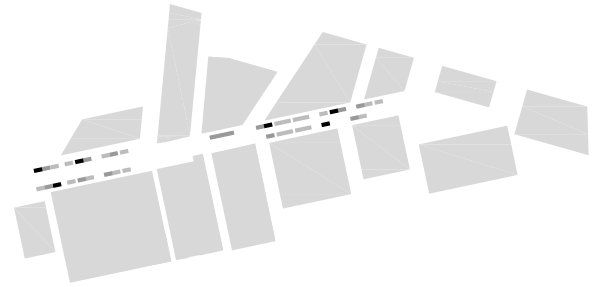


SPEED REDUCTION BY TRANSVERSING CONNECTIONS:
THE LOOP, THE URBAN SPACE FLOW AND THE REDMOLE CANAL
HASTIGHEDSDÆMPNING VED TVÆRGAENDE FORBINDELSER:
LOOPET, BYRUMSFØRLØBET SAMT REDMOLEKANALEN

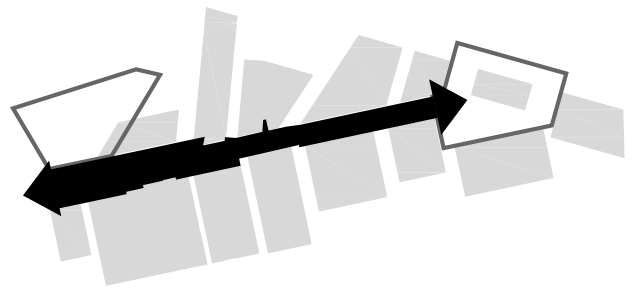


GREENING IN GROUPS AND ALONG THE ROAD
BEGRØNNING I GRUPPER OG LANGS VEJEN

ÅRHUSGADE
ÅRHUSGADE



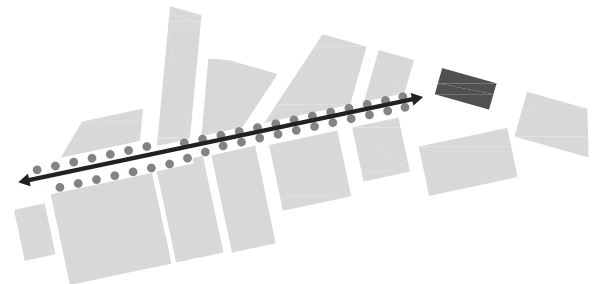
FLEXIBLE ZONES WITH PARKING, PLANTING, ETC
FLEXZONER MED PARKERING, BEPLANTNING, MM.



CONNECTION BETWEEN THE NORDHAVN AND ÅRHUSGADE SQUARES
FORBINDELSE MELLEM NORDHAVN PLADS OG ÅRHUSGADE TORV



WIDE PAVEMENT ON THE SUNNY SIDE, WHERE THE HIGHEST NUMBER
OF PEDESTRIANS, SHOPPERS AND RESIDENTS ARE EXPECTED
BREDE FORTOVE PÅ SOLSIDEN, HVOR DER FORVENTES FLEST GÆNDE,
HANDLENDE OG BEBOERE



THE GREENING FRAMES A LONG VIEW TOWARDS THE SILO
AT THE END OF THE STREET
BEGRØNNINGEN INDRAMMER ET LANGT KIG MOD SILOEN,
DER AFSLUTTER GADEFØRLØBET



VISUALISATION SKETCH - ÅRHUSGADE
VISUALISERINGSSKITSE - ÅRHUSGADE

ÅRHUSGADE HIGH STREET

Århusgade is the district's high street: shops are on ground level, and above the shops are offices and residential units. This mix helps create an active and versatile urban district. Buildings feature great variation in facade design and building heights. Pavements in Århusgade are wider than in the rest of the district, and the street has outdoor restaurants, cafés and bicycle parking facilities.

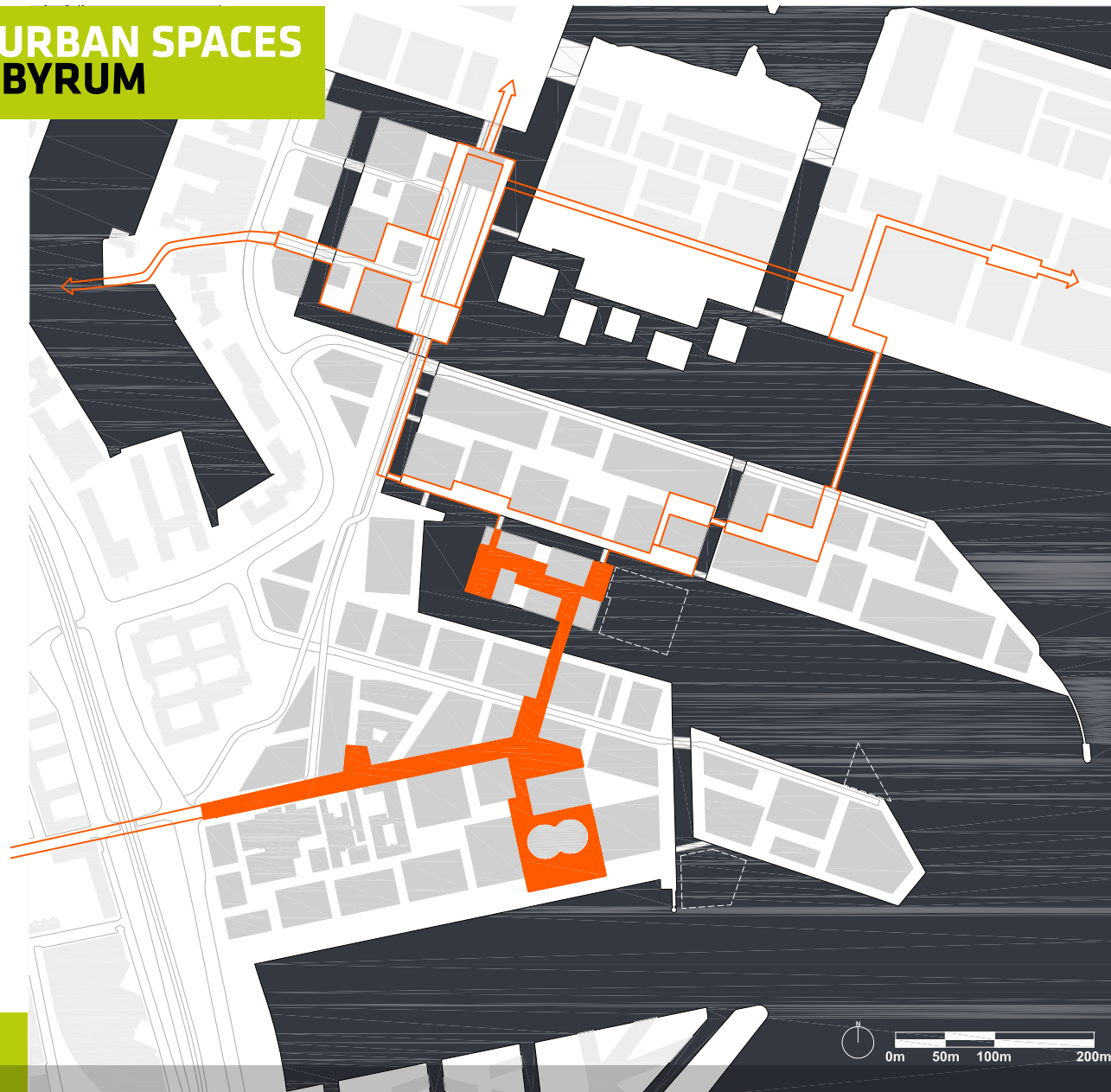
HANDELSSTRØGET ÅRHUSGADE

Århusgade er kvarterets handelsgade. Her ligger butikker i stueetagen, og ovenover ligger både boliger og kontorer. På den måde skabes en aktiv og mangfoldig bydel. Bygningerne er varierede både hvad angår facadeudtryk og højder. Fortovene er bredere i Århusgade end i resten af bydelen, og her er der plads til både udeservering og cykelparkering. Bygningerne er varierede både hvad angår facadeudtryk og højder.



PLAN SKETCH: ÅRHUSGADE
PLANSKITSE ÅRHUSGADE

ACTIVE URBAN SPACES AKTIVE BYRUM



PRIMARY FLOW
OF URBAN SPACES
PRIMÆRT
BYRUMSFORLØB

ACTIVE URBAN SPACES

Eventful, engaging urban spaces are key elements in the master-plan: a hierarchy of new urban spaces that form a coherent flow in Inner Nordhavn that will later continue into the entire Nordhavnen district.

The new urban spaces are a broad spectrum of squares, pocket parks, promenades, alleys and canals. The largest spaces will attract people who are not resident in the area. Nordhavns Plads will be the district's transit square at Nordhavnen Station. A new district square will be established at the silos, connected with the promenade running along Sandkaj, while Århus Torv in Århusgade will be a neighbourhood square with retail facilities and opportunities for lingering. A network of small pocket parks will be ideal for local rest and relaxation.

The urban spaces will have different atmospheres and offer a multitude of activities: shops, cafés, lingering, sport, play, art, water activities, green areas and more. The active, outward-oriented ground floors will create urban life in the streetscape.

AKTIVE BYRUM

Oplevelsesrige og aktiverende byrum er et centralt element i bebyggelsesplanen. Der indrettes et hierarki af byrum, som udgør et sammenhængende forløb i Indre Nordhavn og på sigt også videre ud i Nordhavnen.

De nye byrum dækker over et bredt spekter af pladser, lommeparker, promenader, stræder og kanaler. De større byrum har en tiltrækningskraft, som rækker udover kvarterets beboere. Nordhavn Plads er kvarterets transitplads ved Nordhavnen Station. Ved siloerne indrettes en bydelsplads med tilknytning til promenaden langs Sandkaj, mens Århus Torv i Århusgade bliver kvartersplads med handel og ophold. Der udlægges et net af mindre lommeparker med lokale opholdsmuligheder.

Byrummene får forskellige stemninger og vil rumme mange forskellige funktioner; butikker, caféer, ophold, leg, sport, kunst, aktiviteter på vandet, grønne områder og meget mere. De aktive og udadvendte stueetager bidrager til at skabe liv i gadebilledet.

- CITY SQUARE
BYDELSPLADS
- DISTRICT SQUARE
KVARTERSPLADS
- TRANSIT SQUARE
TRANSITPLADS
- POCKET PARK
LOMMEPARK
- GREEN LOOP
DET GRØNNE LOOP

URBAN SPACE HIERARCHY
BYRUMSHIERARKI



URBAN SPACES AT THE SILOS
BYRUM VED SILOERNE



ÅRHUS SQUARE

Århus Square is located at the silo at the end of Århusgade. The various scales and building idioms meet in this square, as the other sides of the square are new buildings three to six storeys tall. The characteristic triangular shape opens up towards Århusgade, and there are shops, cafés and other public activities on all ground floors. Combined with the mix of functions around the square, this will create urban life at almost all hours.

The square has a simple and open layout. At its centre, the two directions of Nordhavnen intersect in a dramatic faultline that creates a gathering place. The faultline is a countersunk steel element that contrasts with the large, light-coloured concrete tiles used in the rest of the square. Water, light and mist emerge from the faultline, which thus becomes a changeable attention-attracting element. People can walk across and along the faultline or sit next to it, and light and water will create a special atmosphere in the evening. A large copper beech is the only element that stands tall. Wooden seating around it is the natural gathering place in the square. Together with accentuating lighting, the general lighting induces a sense of security and stages the urban space after dark.

ÅRHUS TORV

Århus Torv ligger for enden af Århusgade for foden af den eksisterende silo. Her mødes forskellige skalaer og bygningsudtryk, da pladsens øvrige sider består af nye bygninger i 3-6 etager. Den karakteristiske trekantede form åbner sig op mod Århusgade med butikker, cafeer og andre udadvendte aktiviteter i alle stueetager. Sammen med blandede funktioner rundt om pladsen skaber det byliv det meste af døgnet.

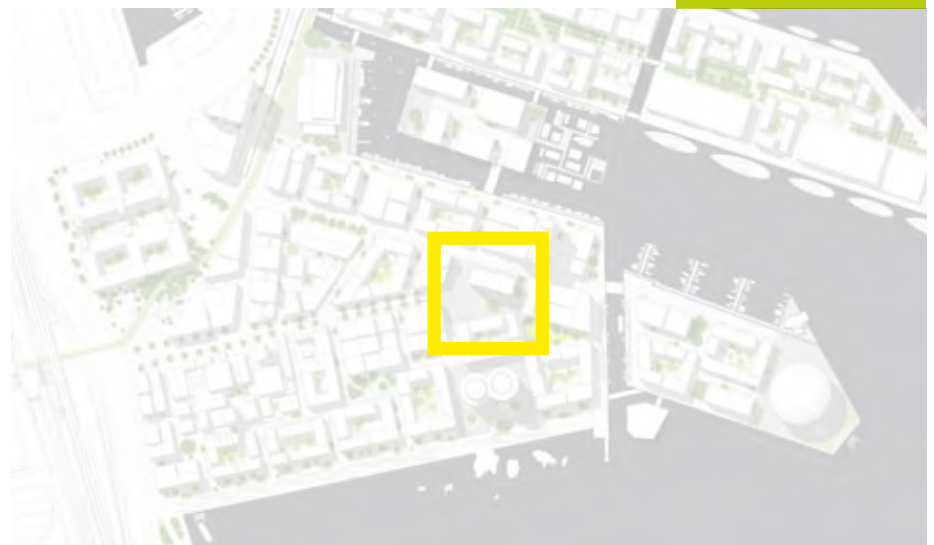
Torvet har en enkel og åben indretning. Midt på torvet mødes Nordhavnen to retninger i en dramatisk brudflade, der skaber et samlingssted. Brudfladen er en forsænkning udført i stål, som står i kontrast til de store lyse betonfliser på resten af torvet. Vand, lys, damp og dis trænger op af brudfladen, som bliver et foranderligt element der tiltrækker opmærksomhed. Man kan gå henover brudfladen, langs med den eller sidde ved den, og effekten af lys og vand giver en særlig stemning til torvet om aftenen. En stor rødæg udgør det eneste større element, der stikker i højden. Omkring rødæggen er en siddeplint i træ pladsens naturlige mødested. Belysningen skaber sammen med effektbelysningen i brudfladen tryghed, og iscenesætter byrummet når mørket sænker sig.

SECTION ÅRHUS SQUARE PRINCIPSNIT ÅRHUS TORV





PLAN ÅRHUS SQUARE 1:500
PLAN ÅRHUS TORV 1:500



VISUALISATION SKETCH - ÅRHUS SQUARE
VISUALISERINGSSKITSE - ÅRHUS TORV

PROMENADES PROMENADER

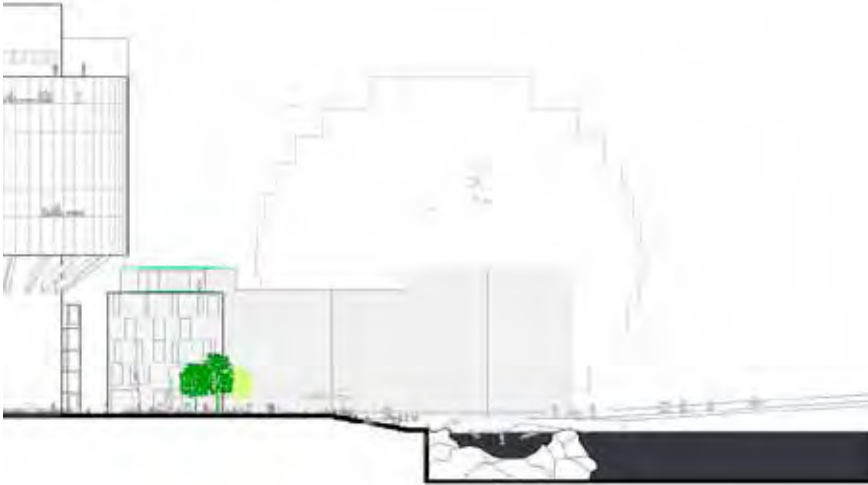


QUAYS AND PROMENADES

The masterplan draws the city all the way out to the water's edge. All waterfront and quay areas will be open to the public, and there will be easy access to the water along stairs and ramps. Promenades will be individually designed and offer different activities such as rest and relaxation, seating, berths, harbour bathing, winter bathing and water sports.

KAJKANTER OG PROMENADER

Bebyggelsesplanen trækker byen helt ud til vandkanten. Alle havnefronter og kajarealer bliver offentligt tilgængelige og adgangen til vandet tilgodeses med trapper og ramper. De enkelte promenader udformes med forskellige udtryk og anvendelsesmuligheder – som fx ophold, siddemuligheder, anløbspladser, havnebad, vinterbad og vandsportsfaciliteter.



SECTION REDMOLEKAJ SNIT REDMOLEKAJ

CANALS AND BRIDGES KANALER OG BROER

CANALS AND BRIDGES

New canals highlight the islet structure of the district. Bridges provide connections between the islets across canals and basins, ensuring that small boats can sail into and through the area. The bridges will be linked to the urban space connections in the district and will be so high that canal tour boats, small motorboats and rowing boats can pass underneath them. The bridges will be made of materials that stand out and emphasise the movement from one islet to another, for example steel structures or light structures combined with glass.

POSSIBLE LATTICE BRIDGE
EKSEMPEL PÅ GITTERBRØ



POSSIBLE ROAD BRIDGE
EKSEMPEL PÅ VEJBRØ



KANALER OG BROER

Nye kanaler understreger holmekarakteren i bydelen. Broer skaber forbindelser mellem holmene på tværs af kanaler og bassiner, og sikrer, at roere og små både kan sejle ind i og igennem området. Broerne kobles op på byrumsforbindelserne i bydelen og får en højde, så kanalbåde, mindre motorbåde og robåde kan sejle under. Broerne udformes i materialer, som skiller sig ud og tydeliggør bevægelsen fra en holm til en anden – fx stålkonstruktioner eller lette konstruktioner med glas.



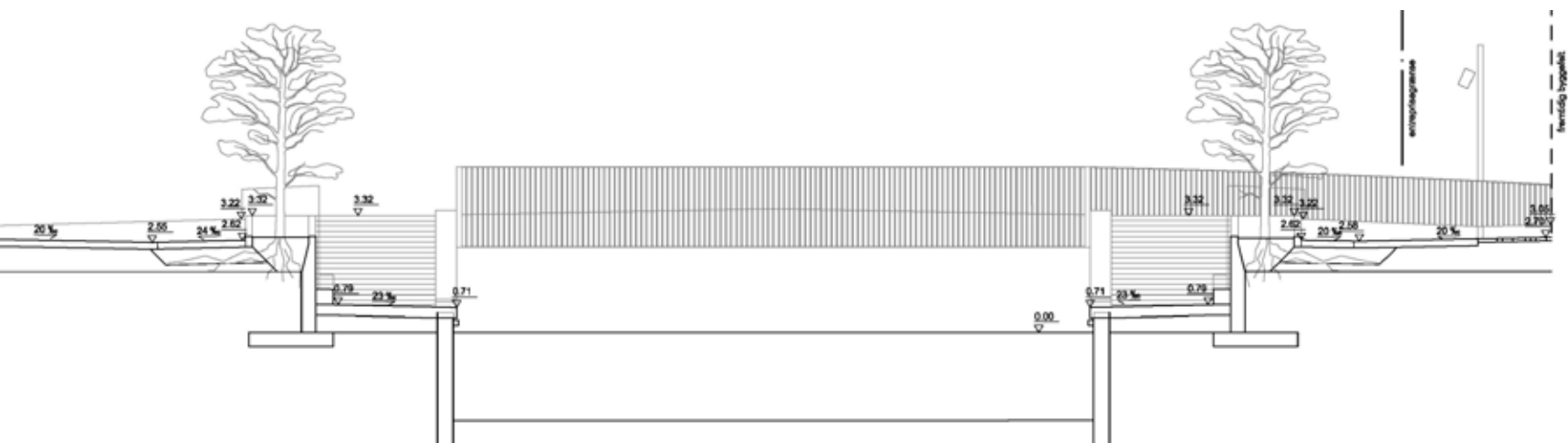
NEW ISLANDS NYE ØER

KRONLØB ISLAND

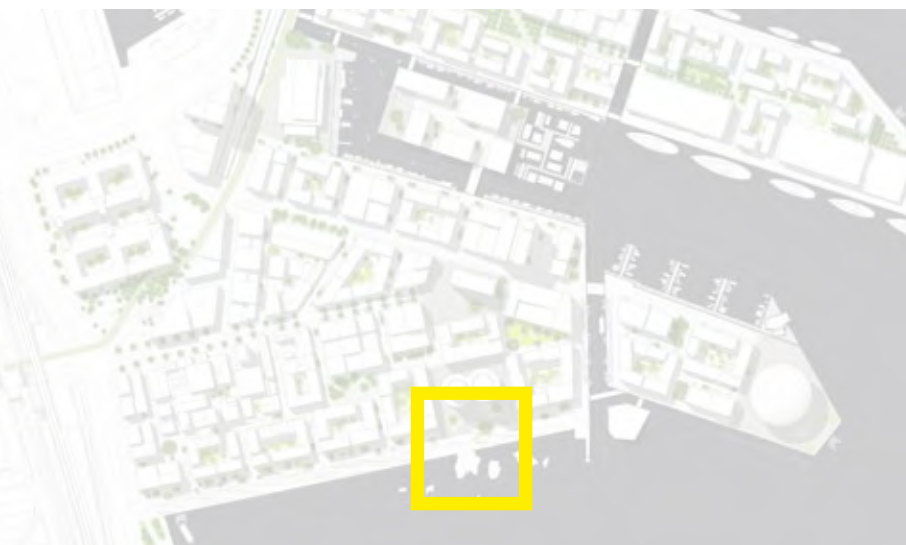
Kronløb Island will be a small new island in the basin between Inner Nordhavn and Sundmolen. The island will serve as a 'stepping stone' between the two neighbourhoods, breaking up the harbour basin into a number of intimate canals and small basins. Kronløb Island will have a three-storey underwater car park and urban spaces that will make it an attractive gathering point in the area. A houseboat marina is planned for the island.

KRONLØBSØEN

Kronløbsøen bliver en ny lille ø i bassinet mellem Århusgadekvarteret og Sundmolen. Øen fungerer som 'trædesten' mellem de to kvarterer og opløser havnebassinet i en række intime kanaler og mindre bassiner. Kronløbsøen får plads til et parkeringsanlæg i tre etager "under vand" og rummer byrum, som vil gøre stedet til et attraktivt samlingspunkt i kvarteret. I tilknytning til øen er planlagt et område til husbåde.



SANDKAJ / SILO SQUARE SANDKAJ / SILO PLADS



SANDKAJ / SILO SQUARE

Sandkaj is the sunny, south-facing promenade quay of Inner Nordhavn. Four- to six-storey buildings with a great deal of facade variation will be the district's face to the south. The outdoor space will be laid out as an elongated, coherent system of stairs leading down to the water. Ground floors facing the promenade will include public facilities such as cafés and shops.

Next to the distinctive Silo Square, an area has been set aside for a future harbour bath laid out with archipelago-like rocks that people can use for sunbathing or jumping into the water.

SANDKAJ / SILO PLADS

Sandkaj er Århusgadekvarterets sydvendte og solfyldte promenadekaj. Bygningsfacaderne udformes i fire til seks etager med stor variation som kvarterets ansigt mod syd. Uderummet anlægges med et langstrakt og sammenhængende trappeanlæg ned mod vandet. Stueetagen mod promenaden fyldes blandt andet med publikumsorienterede funktioner, som caféer og butikker.

Ud for det markante byrum Silo Plads er der gjort plads til et fremtidigt havnebad tematiseret med skærgårdsklipper, hvor man kan sole sig og springe i vandet fra.



SANDKAJ – SECTION FROM BUILDING TO BASSIN
SANDKAJ – SNIT FRA BYGNING TIL BASSIN

12,5 m. 13 m.

VISUALISATION SKETCH - SILO SQUARE
VISUALISERINGSSKITSE - SILO PLADS



VISUALISATION SKETCH - SANDKAJ
VISUALISERINGSSKITSE - SANDKAJ



VISUALISATION SKETCH - REDMOLE CANAL
VISUALISERINGSSKITSE REDMOLEKANALEN

REDMOLE CANAL REDMOLEKANALEN

REDMOLE CANAL

Redmole Canal connects Nordbassinet and Kronløbsbassinet and offers sunny spots for rest and relaxation most of the day. People can come close to the water and enjoy life at the canal at a pleasant distance from the hustle and bustle of the traffic on the promenade. On both sides of Redmole Canal people can go close to the water's edge on low plateaus along the quays only 75 cm above the water surface. There will be access to the plateaus along ramps and stairs. Pine trees will be planted along the canal to make the area green and provide shelter from the prevailing winds. The low plateaus, the supporting walls and the ramps and stairs will be made of concrete cast on site, which is not only a highly robust material but also a material that gives the structure a solid, rough appearance. Various light fixtures will shed light on the plateaus, making them attractive for people to go to in the evening as well.

REDMOLEKANALEN

Redmolenkanalen er forbindelsen mellem Nordbassinet og Kronløbsbassinet og tilbyder opholdssteder i sol det meste af dagen. Her kan man komme tæt på vandet, og nyde livet ved kanalen lidt på afstand af trafikken på promenaden. På begge sider af Redmolekanalen bliver det muligt at komme tæt på vandkanten på de lave plateauer langs kajkanterne. Her er der kun 75 cm ned til vandoverfladen, hvortil der er adgang via ramper



og trapper. Langs kanalen findes plantebede med fyrretræer, der giver et grønt præg og skaber læ for vinden. De lave plateauer, støttmure, ramper og trapper udføres som promenaderne i pladsstøbt beton, der dels er meget robust og samtidigt giver anlægget et solidt og rå udtryk. Lysarmaturer kaster et let lys på plateauerne, så de også er attraktive at opholde sig på om aftenen.



REDMOLE CANAL
REDMOLEKANALEN

WATER POCKET SPACE LOMMEVANDRUMMET

WATER POCKET SPACE

At the innermost end of Kronløbsbassinet is the 'water pocket space'. This space is delimited by quays on all sides and thus protected against wind and waves. Two wide stairways on the sides and an open square provide good facilities for lounging in the sun and enjoying the view of the basin in the morning, afternoon and evening. Ramps, stairs and slipways make direct physical contact with the water possible. Facilities such as a rowing club and a kayak hotel in the western building help promote water-related activities.

The water pocket space is flanked by small open squares along its eastern and northern edges. Cafés and restaurants will serve people who come to watch the activities.

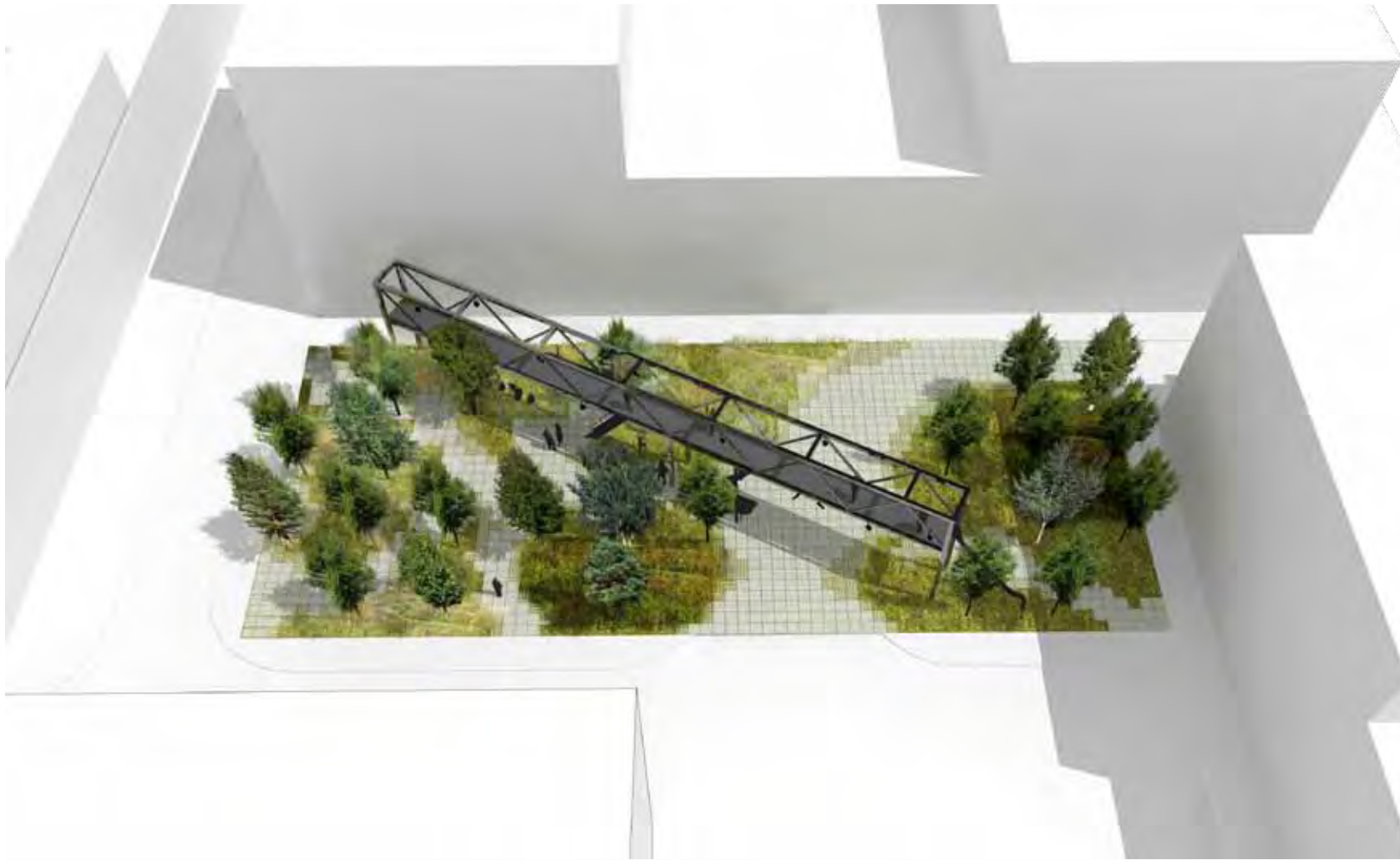
LOMMEVANDRUMMET

Inderst i Kronløbsbassinet ligger 'Lommevandrummet'. Vandrummet er beskyttet og afgrænset af kajkanter på alle sider og er således i læ for både vind og bølger. To store sidde-trapper og en plads skaber gode opholdsmuligheder i solen både morgen, middag og aften med udsigt over bassinet. Muligheden for direkte fysisk kontakt til vandet sikres med ramper, trapper og slæbesteder. Vandaktiviteterne understøttes af eksempelvis roklub og kajakhotel i den vestlige bygning. Lommevandrummet flankeres af mindre pladser på den østlige og nordlige kant. Her kan caféer og restauranter servere for tilskuere til bassinets aktiviteter.



PLAN 1:500
PLAN 1:500





SKETCH OF POCKET PARK AT JERNVEJ
SKITSE TIL LOMMEPARK VED JERNVEJ



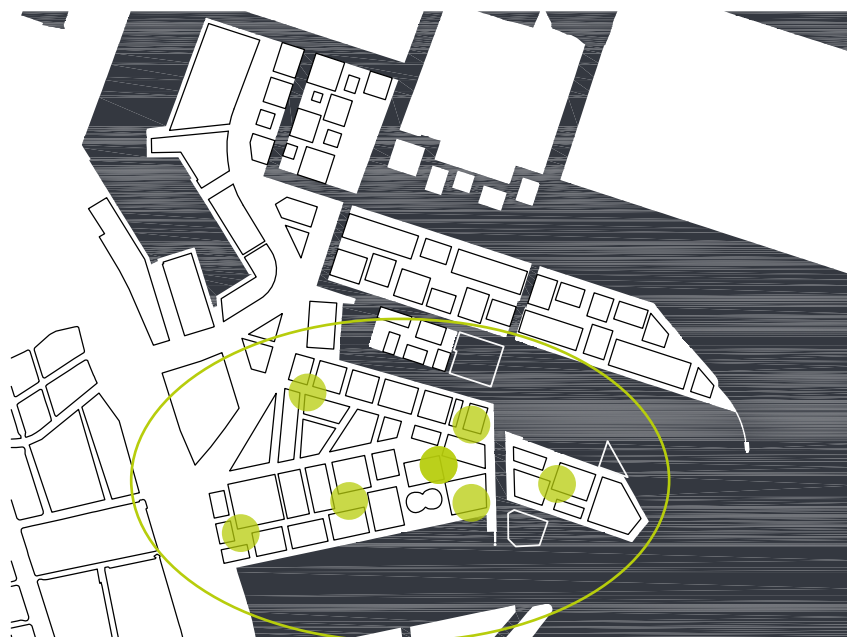
POCKET PARKS LOMMEPARKER

POCKET PARKS

The Inner Nordhavn district will have a number of small parks (urban gardens) located in small pockets created by shifts in the building structure. These pocket parks will serve as open local spaces and quiet places of refuge in an otherwise densely built area. They provide room for small playgrounds, trees and recreational activities in residents' immediate environment. They also serve as green oases with various types of trees and other plants. Pocket parks will generally be located a bit away from main squares and pedestrian areas, which means they also serve as local passageways.

LOMMEPARKER

Århusgadekvarteret får en række mindre parker (byhaver), der ligger som små lommer skabt af forskydninger i bebyggelsesstrukturen. Lommeparkerne er lokale byrum og fristeder i en ellers tæt bebyggelse. Her er plads til små legepladser, træer og rekreativt ophold i lokalmiljøet. Lommeparkerne fungerer samtidig som grønne oaser og rummer varieret træbeplantning og øvrige vækster. Lommeparkerne placeres oftest tilbagetrukket fra de centrale pladser og strøg og fungerer derfor også som lokale passager.





SKETCH OF POCKET PARK AT THE REDMOLE CANAL
SKITSE TIL LOMMEPARK VED REDMOLEKANALEN



SKETCH OF POCKET PARK AT REDHAVNSVEJ
SKITSE TIL LOMMEPARK VED REDHAVNSVEJ



SKETCH OF POCKET PARK AT THE TRIANGLE
SKITSE TIL LOMMEPARK VED TREKANTEN

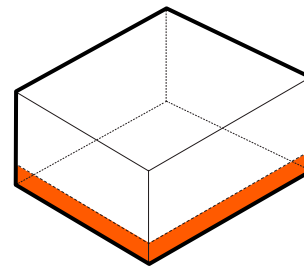
NEW LOW-RISE BUILDINGS NY LAV BEBYGGELSE

HEIGHTS AND SHAPES

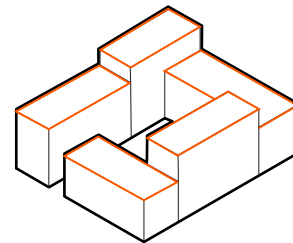
New buildings in Inner Nordhavn will mainly be buildings with three to six storeys. To highlight the individual identity of the district and ensure architectural variation, a number of rules and requirements will apply to buildings. The new low-rise buildings must follow the external boundaries of the building plots, and there must be at least three shifts in height within each building plot. This approach will delimit the urban spaces very sharply and create building height variation. New low-rise buildings must be in red, brown and dark colours that match those of existing buildings.

HØJDER OG FORMER

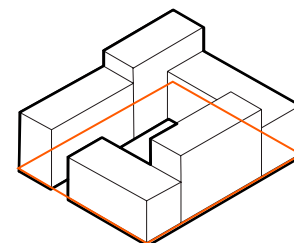
Den nye bebyggelse i Århusgadekvarteret opføres overvejende med bygninger i 3-6 etagers højde. For at styrke kvarterets egenart og sikre arkitektonisk variation opstilles en række regler og krav til bebyggelsen. Den nye lave bebyggelse skal følge den ydre afgrænsning af byggefeltene og have minimum tre etagespring indenfor hvert byggefelt. Herved afgrænses byrummene præcist og der skabes variation i bygningshøjderne. Den nye lave bebyggelse udføres i rødlig, brunlige og mørke nuancer, der matcher den eksisterende bebyggelse.



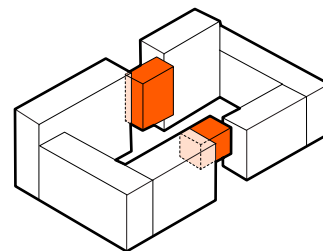
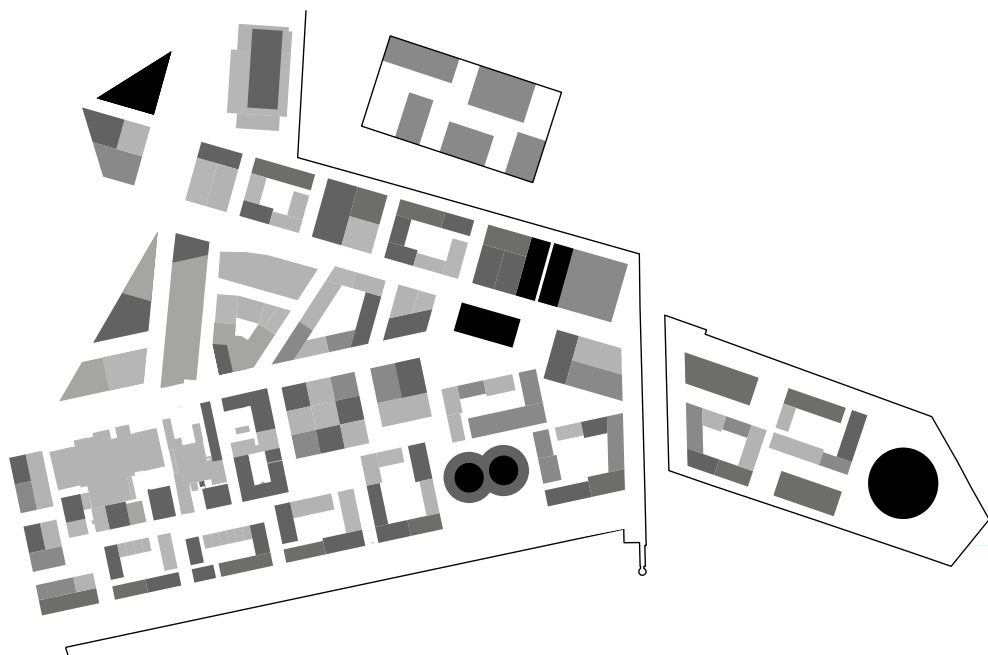
HIGH GROUND FLOOR LEVELS WITH A WEALTH OF DETAILS
HØJE STUEETAGER MED STOR DETALJERIGDOM



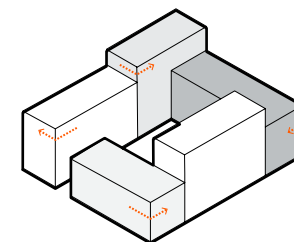
DIVERSITY THROUGH DIFFERENT BUILDING HEIGHTS
DIVERSITET GENNEM SPRING I BYGNINGSHØJDER



UNINTERRUPTED BUILDINGS WITH GATE OPENINGS ALONG EDGES
SLUTTET RANDBEBYGGELSE MED PORTÅBNINGER



CONNECTIONS ABOVE TERRAIN CREATE PASSAGES
SAMMENBYGNING I HØJDEN GIVER PASSAGER



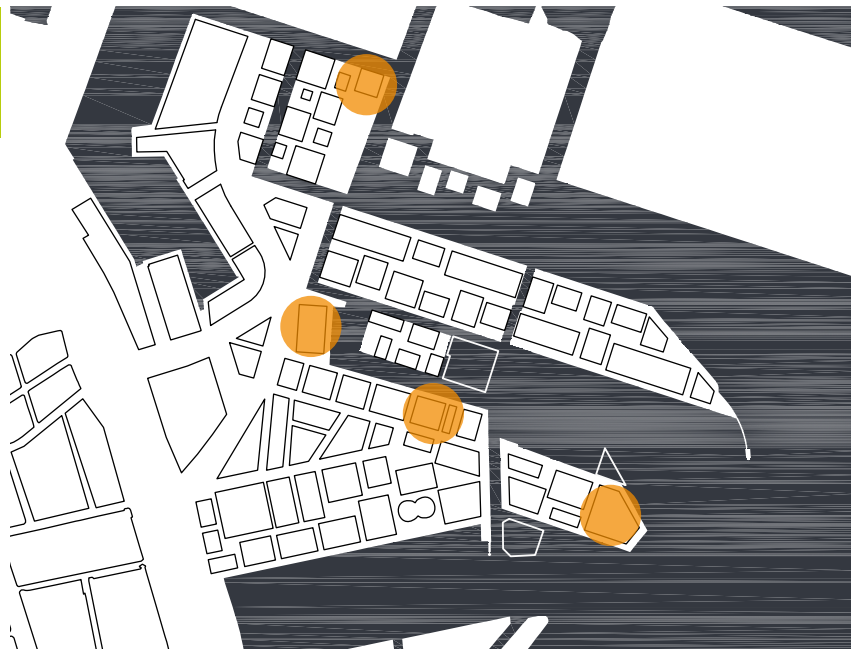
VARIATION BY MEANS OF DIFFERENT FACADE DESIGNS
VARIATION GENNEM SKIFT I FACADEUDTRYK

NEW LARGE BUILDINGS NYE STØRRE BYGNINGER

SPECIAL BUILDINGS

Four new large buildings are planned to complement the low-rise buildings: a large, sculptural building with special attraction value at the tip of Redmolen; a building next to the existing silos; a building at Stubkaj; and a building on Trælastkaj.

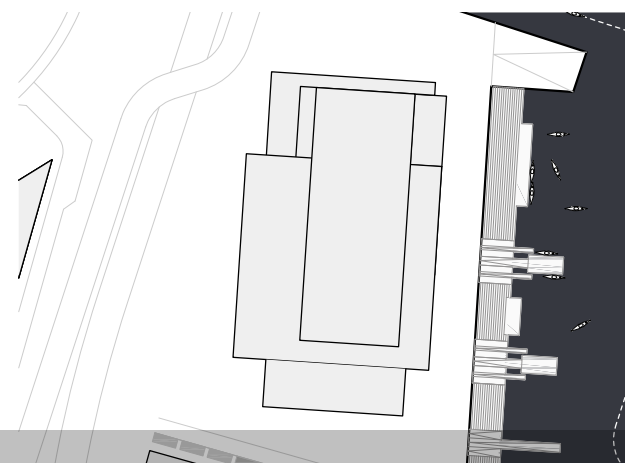
The new large buildings will be designed as monolithic structures in the densely built district, and they may be up to sixteen storeys high. The architecture of the building volumes will be sculptural, featuring recesses, staggered and cantilevered elements, and relief effects. To form a contrast with the low-rise buildings, the colours of the large buildings will be various shades of light grey.



SÆRLIGE BYGNINGER

Der planlægges fire nye større bygninger til at komplementere den lave bebyggelse: en stor skulpturel bygning med særlig attraktionsværdi på spidsen af Redmolen, en bygning ved de nuværende siloer, en bygning ved Stubkaj samt en på Trælastkaj. De nye store bygninger udformes, så de opfattes som monolitiske strukturer i den tætte bydel og kan være op til 16 etager høje. Bygningsvoluminerne bearbejdes med udsparringer, forskydninger, udkragninger og reliefvirkninger for at skabe skulpturel arkitektur. Som kontrast til den lave bebyggelse holdes de i lyse grålige nuancer.

SKETCH STUBKAJ IDESKITSE STUBKAJ



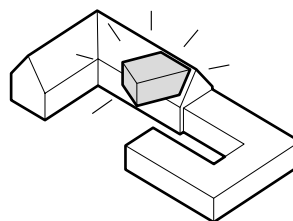
ADD-ONS

Add-ons are new building volumes or building elements added to existing buildings. Add-ons may be building extensions, superstructures, roof extensions or infill between buildings. The add-ons will be particularly distinctive points in the city, designed so that they differ from the original idiom of the buildings, which means that they will not be subject to the architectural guidelines applying to the other buildings.

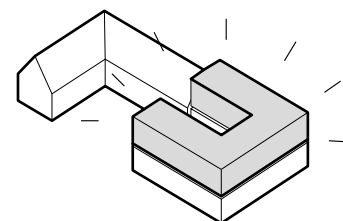
TILBYGNINGER

Add-ons er nye bygningskroppe eller bygningsdele, som tilføjes til den eksisterende bygningsmasse. Add-ons kan have form af både påbygninger, overbygninger, tagudvidelser eller infill mellem bygninger. Add-ons bliver særligt markerede punkter i byen, som designes, så de adskiller sig fra bygningens oprindelige udtryk og er derfor ikke underlagt de arkitektoniske retningslinjer, der gælder de øvrige bygninger.

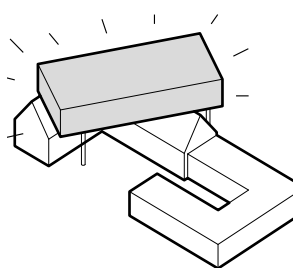
ADD-ONS TILBYGNINGER



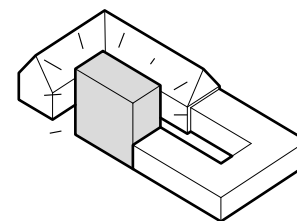
BUILDING EXTENSION
PÅBYGNING



ROOF EXTENSION
TAGUDVIDELSE



SUPERSTRUCTURE
OVERBYGNING



INFILL
INFILL

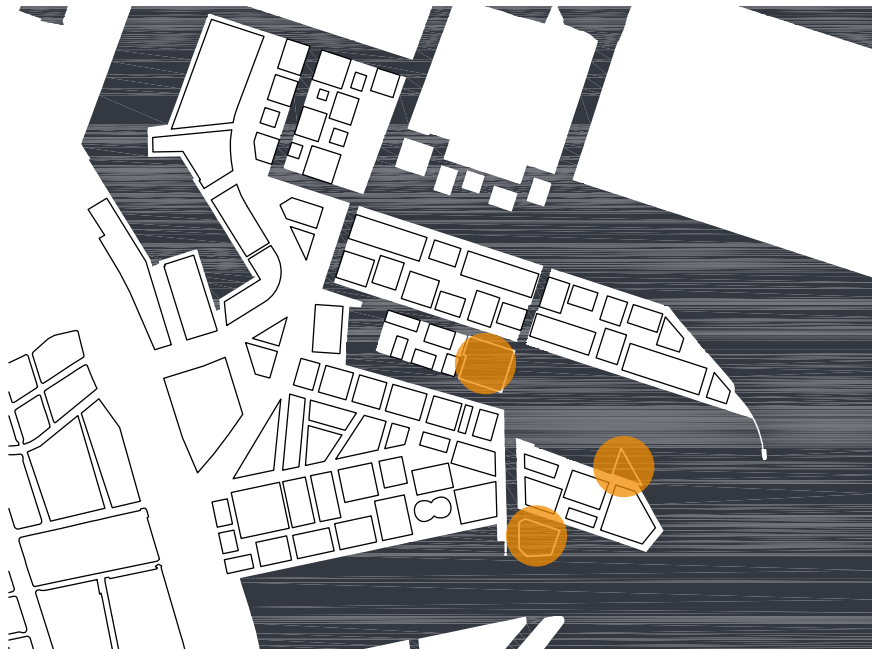
BUILDINGS ON WATER BYGNINGER PÅ VANDET

BUILDINGS ON WATER

The masterplan indicates a few building plots in water areas along quays. These building plots dissolve the sharp edges of the district and can be seen as 'urban gemmation' on existing islets. A new 'water town' consisting of 15-20 houseboats will be established at the Kronløb Island. A wooden wharf will provide connection to the island. The water town will be a colourful place without architectural constraints in terms of materials and colours. Small building plots close to berthing areas may be used for club houses or similar facilities.

HUSE PÅ VANDET

Enkelte steder udpeger bebyggelsesplanen byggefelter i vandet langs kajkanterne. Disse byggefelter på vandet opløser bydelens skarpe kanter og fungerer som 'knopskydninger' på de eksisterende holme. Ved Kronløbsøen anlægges en ny by på vandet i form af 15-20 husbåde, som forbindes til øen via en træbrygge. Byen på vandet bliver et farverigt sted uden arkitektoniske begrænsninger på materialer og farver. Endelig kan der i forbindelse med bådpladser udlægges mindre byggefelter til klubfaciliteter og lignende.



OLD PORT BUILDINGS HAVNENS GAMLE BYGNINGER

CULTURAL HERITAGE

Inner Nordhavn comprises several buildings with great cultural heritage value and a distinctive architecture. These buildings must remain prominent elements of the architecture that shapes the special character of the district. The masterplan identifies the buildings that should be preserved because they are vital to the future nature of the district, either individually or as part of the entire urban environment.

KULTURARVEN

Århusgadekvarteret har flere eksisterende bygninger med kulturhistorisk værdi og arkitektonisk karakter. Disse bygninger skal også fremover præge karakteren af området. Bebyggelsesplanen udpeger de bygninger, der bevares, fordi de i sig selv eller som del af det samlede bymiljø er af afgørende betydning for den fremtidige karakter i kvarteret.





SKETCH IDEAS FOR TRANSFORMATION OF SILO BUILDING
IDESKITSER TIL TRANSFORMATION AF SILOBYGNING

THE SILOS SILOERNE

THE SILOS

The silos in Inner Nordhavn are unique buildings that are very important in shaping the district's special identity. Even at great distances, the silos bear testimony to the district's maritime and industrial history, and also serve as landmarks and as focal points in the various axes of the area. The masterplan preserves the silos and suggests that, through transformation projects, they can become contemporary buildings with urban functions.

SILOERNE

Århusgadekvarterets silobygninger er unikke bygninger, som udgør en helt særlig del af kvarterets identitet. Silobygningerne fortæller allerede på lang afstand om kvarterets maritime og industrielle historie og fungerer samtidig som fysiske pejlemærker og fikspunkter for de aksiale forløb i kvarteret. Bebyggelsesplanen bevarer silobygningerne og der lægges op til, at siloerne gennem transformationsprojekter kan udvikles til moderne byggeri med byfunktioner.



VARIED FACADES VARIEREDE FACADER



VARIED FACADES

The masterplan aims at facade variation, as this will help create an attractive district. One means of achieving variation is to let the facades reflect the small units in the building plots and to use different facade designs in different building plots.

A varied facade rhythm, varied materials and varied colours are other tools used to achieve overall variation. To ensure variation in the urban landscape, the masterplan also suggests distinctive housing facilities featuring terraces, balconies and bay windows as well as apertures in the building volume or recessed facade elements.

VARIEREDE FACADER

Bebyggelsesplanen tilstræber en variation i kvarterets facader, som er med til at give en oplevelsesrig bydel. Variationen opnås blandt andet ved at facaderne afspejler de små enheder i byggefeltene og skifter karakter fra byggefelt til byggefelt.

Skiftende rytme samt skiftende materialer og farver er andre redskaber til at opnå et varieret udtryk. Der lægges også op til at udforme specielt boligbyggeri med altaner, balkoner og karnapper samt udsparringer i bygningskroppen eller tilbagerkninger af dele af facaden for at skabe yderligere variation i bybilledet.



EXAMPLES OF VARIED BUILDING FACADES
EKSEMPLER PÅ BYGGERI
MED VARIERET FACADEUDTRYK

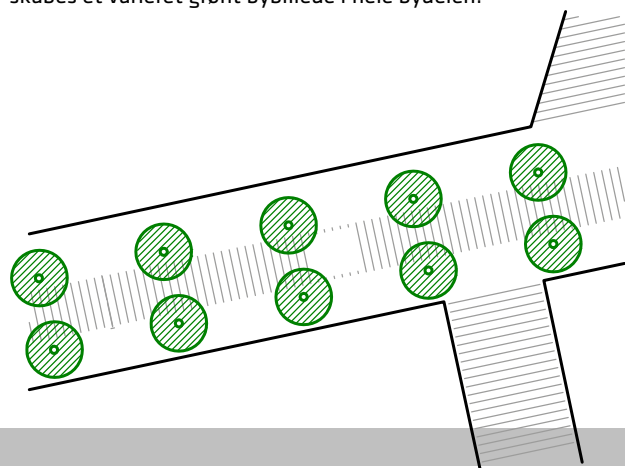
GREEN DISTRICT EN GRØN BYDEL

GREEN DISTRICT

Inner Nordhavn will be a green district on many levels. Small groups of trees will be planted in the pocket parks and solitary trees in open squares. The entire stretch of Århusgade will be tree-lined. This, in combination with green plant beds and green facades, will create a highly varied green cityscape throughout the district.

EN GRØN BYDEL

Århusgadekvarteret bliver grønt på mange måder. I lomme-parkerne plantes mindre trægrupper, på pladserne solitære træer og i Århusgade skabes en allébeplantning i hele gadens udstrækning. Sammen med blandt andet grønne bede og grønne facader skabes et varieret grønt bybillede i hele bydelen.



ROBUST PLANTS

The trees and plants in the district will be suitable for the climate of the port. Hardy, indigenous species able to tolerate the coastal climate will be planted along the promenades, while more sensitive species will be used in the district's inner urban spaces, where they will create local oases featuring different plants.

ROBUST BEPLANTNING

Træer og planter tilpasses klimaet ved havnen. Langs promenaderne plantes hårdføre og hjemmehørende arter, der kan klare kystklimaet, mens mere skrøbelige arter placeres i kvarterets indre byrum og her skaber lokale oaser med forskellige planter.

ROBUST TREE SPECIES ROBUSTE TRÆSORTER



SWEDISH WHITEBEAM SELJERØN
SNOWY MESPIBUS BÆRMISPEL

TREES LINING ÅRHUSGADE ALLÉBEPLANTNING ÅRHUSGADE



ROBUST PLANTS ROBUST BEPLANTNING



WILD CHERRY FUGLEKIRSEBÆR



SCOTS PINE SKOVFYR

SCOTS PINE SKOVFYR
HAWTHORN TJØRN
ROWAN TREE RØN
SNOWY MESPIBUS BÆRMISPEL
ROBINIA ROBINIA
CONFERENCE PEAR VILDPÆRE
COMMON ELDER HYLD

COPPER BEECH RØDBØG
HORSE CHESTNUT HESTEKASTANJE
EARED WILLOW ØRET PIL
FIELD MAPLE NAVR
SWEDISH WHITEBEAM SELJERØN
WILD CHERRY FUGLEKIRSEBÆR
AUSTRIAN PINE ØSTRIGSK FYR

GREEN FACADES GRØNNE FACADER



GREEN FACADES

Green facades are vertical gardens, green balconies or plants growing on facades in edge zones. These facades make the urban landscape greener and, together with green roof gardens, they are conducive to sustainable solutions such as rainwater harvesting and building insulation.

GRØNNE FACADER

Grønne facader er vertikale haver, grønne altaner eller beplantninger i kantzonen, som vokser op ad facaden. Disse facader gør bybilledet mere grønt og understøtter sammen med grønne taghaver muligheden for bæredygtige løsninger med opsamling af regnvand og isolering af bygninger.

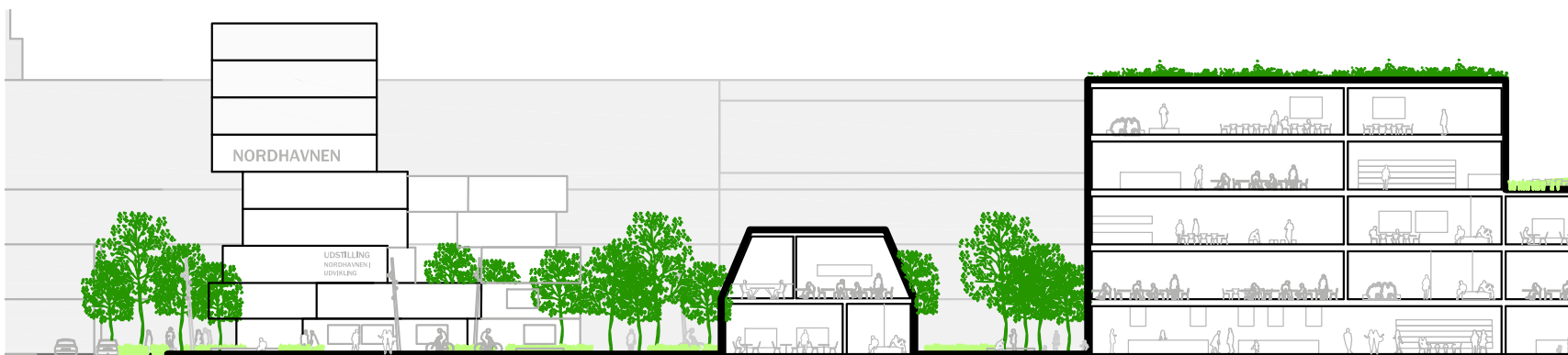


GREEN ROOFS

Green roofs are landscape elements that provide attractive opportunities for outdoor stays. Green roofs with various types of stonecrop, grass, moss and other small plants also offer a number of environmental benefits by absorbing rainwater, counteracting temperature increases, abating noise and insulating buildings.

GRØNNE TAGE

Grønne tage er et landskabeligt element, som rummer attraktive muligheder for udeophold. Grønne tage med forskellige former for stenuerter, græs, mos og andre mindre planter har samtidig en række miljømæssige fordele i retning af at absorbere regnvand, modvirke temperaturstigninger, dæmpe støj og isolere bygningerne.



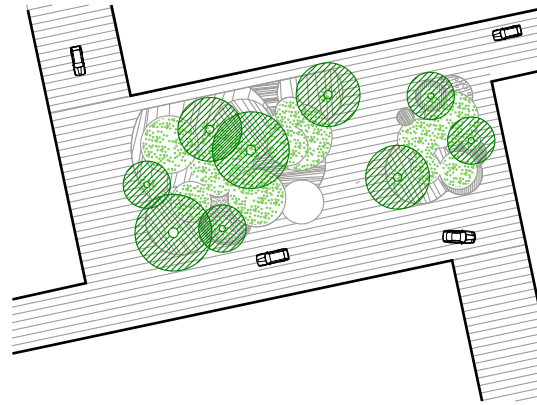
GREEN PLANT BEDS GRØNNE BEDE

GREEN PLANT BEDS

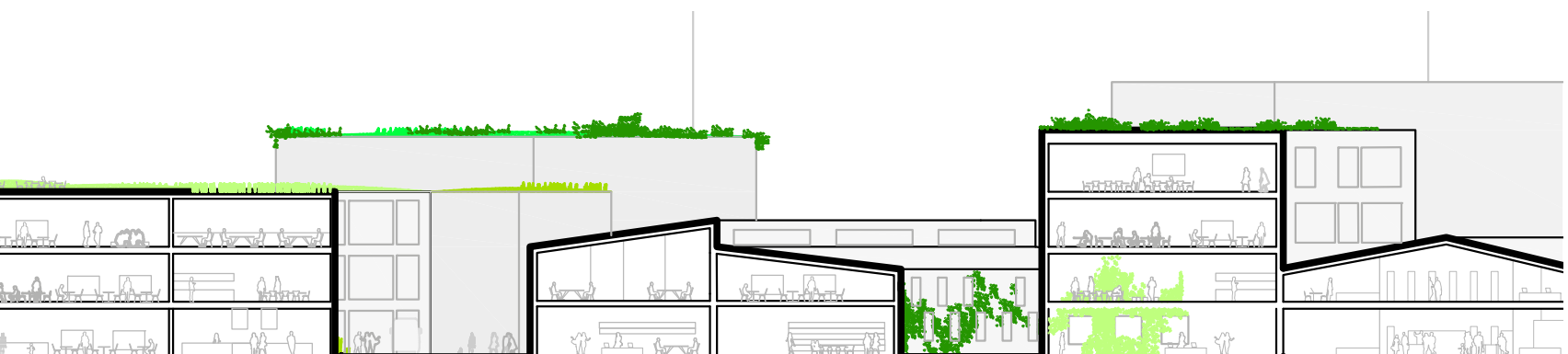
Green plant beds in streets and alleys and on promenades are part of the strategy of making Inner Nordhavn a green city district. The beds will be located alternately on the left and right side of the streets, alleys and promenades and will thus be highly visible. They will contain grasses, shrubs and trees able to withstand the salty climate of the port.

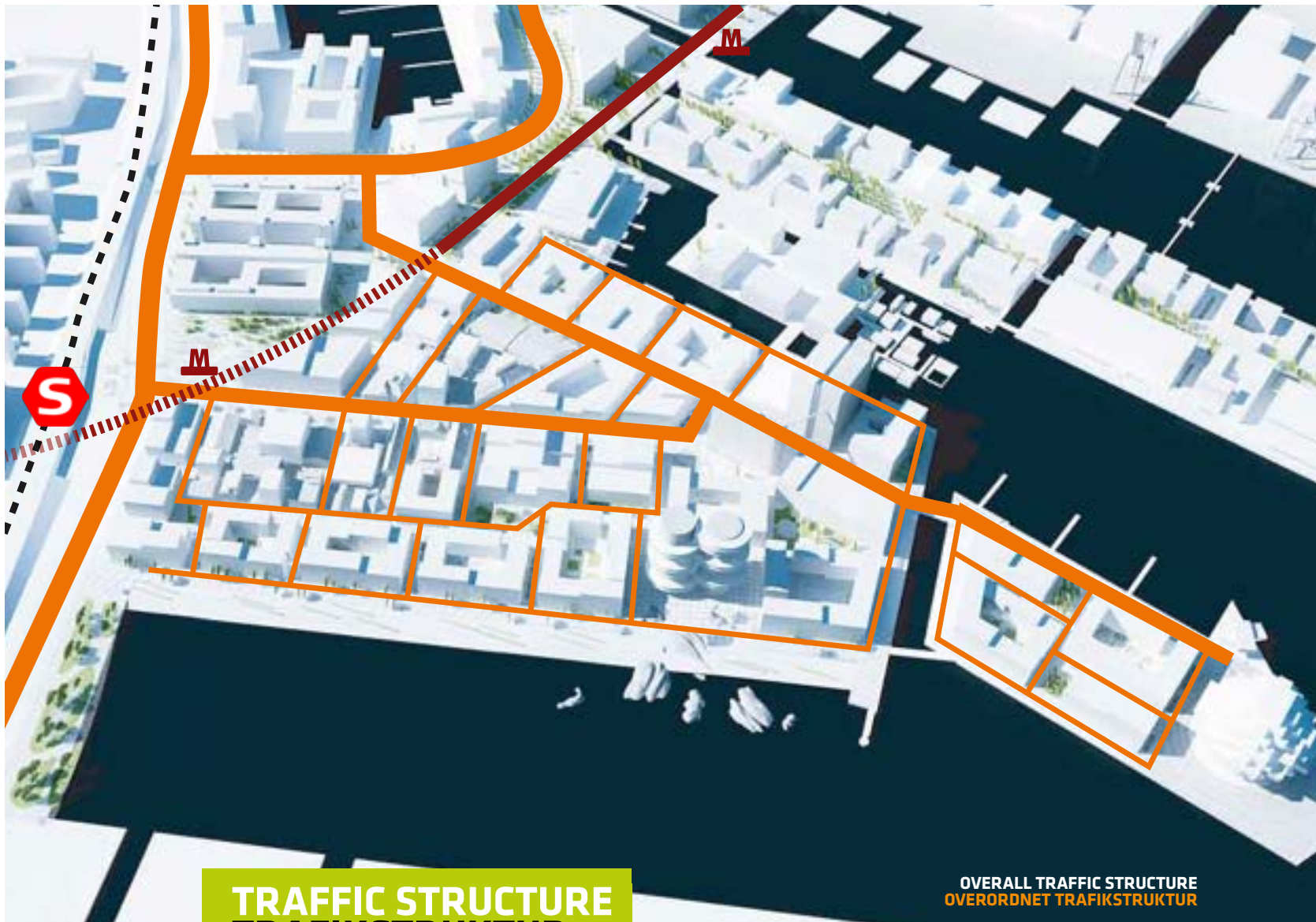
GRØNNE BEDE

Grønne bede i gader, stræder og på promenader er en del af strategien om at skabe en grøn bydel i Århusgadekvarteret. Bedene ligger skiftevis i højre og venstre side af gaderummet og er derfor meget synlige. I bedene vokser græsser, buske og træer som tåler det saltholdige klima ved havnen.



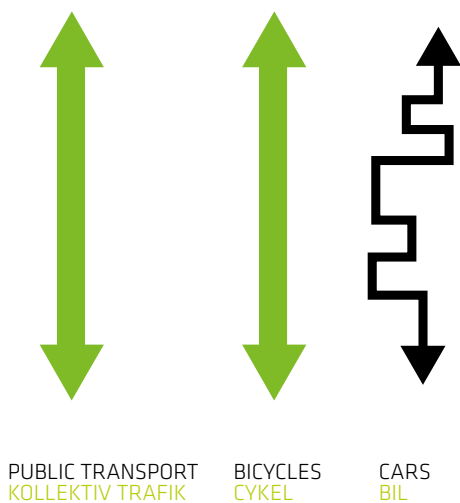
GREEN ROOFS GRØNNE TAGE





TRAFFIC STRUCTURE TRAFIKSTRUKTUR

OVERALL TRAFFIC STRUCTURE
OVERORDNET TRAFIKSTRUKTUR



PRIORITISED ACCESS FOR GREEN TRAFFIC
PRIORITERET TILGÆNDELIGHED FOR GRØN TRAFIK

TRAFFIC STRUCTURE

Inner Nordhavn will have a green traffic structure with easy access to effective public transport and prioritisation of vulnerable road-users. Most of the district will be within a radius of 600 metres from Nordhavn Station, which means that there will be easy access by public transport to the rest of Copenhagen and Denmark. The establishment of a Metro line, a cycle superhighway and a bus lane in the green loop will make all of Nordhavnen accessible to cyclists and people using public transport.

TRAFIKSTRUKTUR

Århusgadekvarteret får en grøn trafikstruktur med god kollektiv tilgængelig og prioritering af den bløde trafik. Det meste af kvarteret ligger indenfor en radius af 600 meter til Nordhavn station. Det betyder at der fra Århusgadekvarteret er nem adgang til resten af København og Danmark med offentlig transport. Etableringen af metro og supercykelsti og busbane i det grønne loop tilgængeliggør hele Nordhavnen for cyklister og rejsende med kollektiv transport.

FIVE-MINUTE DISTRICT FEM MINUTTERS BY

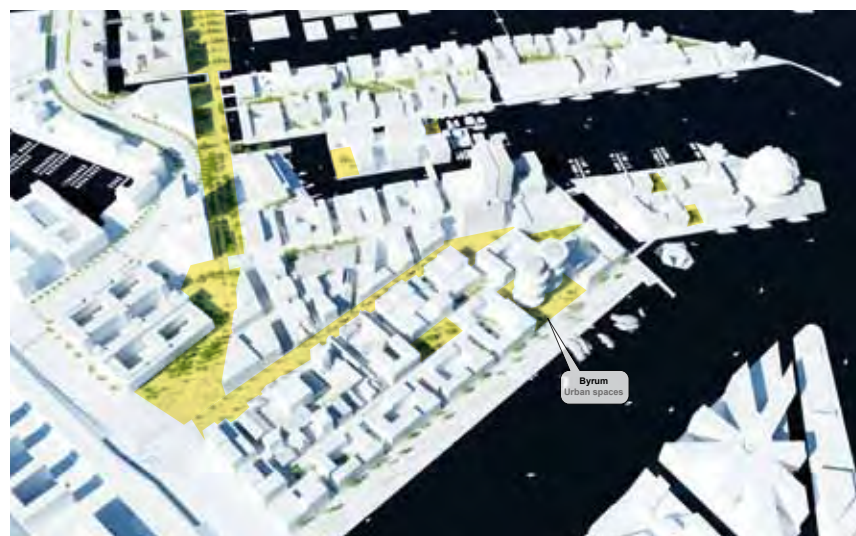


INNER NORDHAVN ON FOOT

Nordhavnen will be a 'five-minute' district in which sustainable modes of transport will be supported, and it must therefore be easy to walk, cycle and use public transport in the area. The phrase 'five-minute district' refers to the time it takes to walk 400 metres. Short distances from residential facilities and workplaces to public transport, cycle routes, green areas, public institutions and commercial facilities will therefore be characteristic of the district.

ÅRHUSGADEKVARTERET TIL FODS

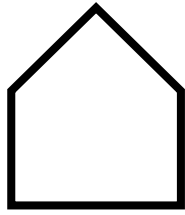
Nordhavnen struktureres ud fra et princip om "fem-minutters byen", som sigter imod at understøtte bæredygtige transportformer, og det skal derfor være nemt at gå, cykle og benytte kollektiv trafik. "Fem-minutters by" refererer til den tid, det tager at tilbagelægge 400 meter til fods, og korte afstande fra boliger og arbejdspladser til kollektiv trafik, cykelruter, grønne områder, offentlige institutioner og kommercielle tilbud vil derfor være gennemgående i bydelen.





ONE BICYCLE
EN CYKEL

PER
PR



40 M2 HOUSING
40 M2 BOLIG

INNER NORDHAVN ON BIKE

An extensive system of bicycle paths that are easy to negotiate for cyclists will help achieve the objective of at least one-third of all traffic to and from the area being bicycle traffic. The system comprises a cycle superhighway in the green loop, cycle paths along the main roads and cycling opportunities in islet streets and alleys as well as along promenades. Good bicycle parking facilities will be provided in the district, especially at public facilities.

ÅRHUSKVARTERET PÅ CYKEL

Et udbygget cykelsitinet med høj fremkommelighed understøtter målsætningen om, at mindst 1/3 af trafikken til og fra kvarteret skal ske på cykel. Cykelstinet består af en supercykelsti i det grønne loop, cykelstier langs de overordnede veje samt af cykelmulighed i holmegader, stræder og promenader. Det sikres, at der i bydelen, og specielt ved publikumsorienterede faciliteter, er gode parkeringsforhold for cyklister.



PARKING PARKERING

PARKING

Parking needs in the district will to a great extent be catered to by special car parks, and there will be relatively little on-street parking. Parking will be available in three multi-storey car parks, all of which have easy access from either Århusgade or Lüdersvej. The three car parks will be located at the beginning of Århusgade, at Århus Square and in an underground facility under the Kronløb Island. The car parks will be combined with various ground level facilities in order to avoid closed, lifeless facades.

PARKERING

Parkeringsbehovet i bydelen vil i vid udstrækning blive dækket gennem parkering i særlige anlæg og kun i mindre omfang gennem parkering i gaderne. Parkeringen placeres i tre parkeringsanlæg, der alle har nem adgang fra Århusgade eller Lüdersvej: ved starten af Århusgade og ved Århus Torv, samt under Kronløbsøen. Parkeringsanlæggene kombineres med funktioner i dele af stueetagen for at undgå døde, lukkede facader uden liv.



MULTI-STOREY CAR PARK AT ÅRHUS SQUARE
PARKERINGSKÆLDER UNDER KRONLØBSØEN



UNDERGROUND CAR PARK UNDER KRONLØB ISLAND
PARKERINGSKÆLDER UNDER KRONLØBSØEN

METRO CONNECTION METROFORBINDELSE



METRO CONNECTION

The new Nordhavnen district will have a high-class public transport connection in the form of an elevated Metro line laid out as a loop with seven stations. As a result, all future urban districts will be located close to a station, ie within a radius of about 600 metres from a Metro station.

The first stage of the Metro line, which includes two stations, will open in 2019. It is the result of an agreement between the Danish parliament and the City of Copenhagen on the establishment and funding of a Metro line to Nordhavnen that will be a branch line of the City Line. One of the two stations will be an underground station close to the Nordhavn Station for local S-trains in Århusgade, where people can change to an S-train or a bus; the other will be an elevated station at the Orient Basin, which will also be served by buses. The plan is that it will later become possible to change to a harbour bus at both stations. The Nordhavn Metro will be an integral part of the City Line, and users of Nordhavnen will thus benefit from direct connections to central areas of Copenhagen. The Metro will provide Inner Nordhavn with efficient public trans-

port and link it closely to the rest of Copenhagen; it will also be a very good stepping stone for the future Sundmolen and Trælastholmen districts, which are next in line for development. The Nordhavn Metro Station will be located close to a large building complex with shops and offices. The proximity of the station will make those shops and workplaces easily accessible and thus highly attractive, which will help provide a good passenger basis and reduce the use of private cars.

METROFORBINDELSE

Det er hensigten, at den nye bydel Nordhavnen skal have en højklasset kollektiv trafikforbindelse i form af en metro på højbane udformet som et loop med 7 stationer. Det vil indebære, at alle de kommende bykvarterer bliver "stationsnære" – med en afstand på ca. 600 m fra en station på metrolinien. Første etape af Metroen med to stationer åbner i 2019. Det er resultatet af en aftale mellem Folketinget og Københavns Kommune om etablering og finansiering af en metroforbindelse til Nordhavnen som en afgrænsning af Cityringen. Den ene



station etableres som en underjordisk station i sammenhæng med Nordhavn S-togsstation (Århusgade), hvor det vil være muligt at skifte til S-tog og bus, den anden som en højbanestation ved Orientbassinet, der ligeledes får busbetjening. Ved begge stationer forventes det på sigt muligt tillige at omstige til havnebus. Nordhavnsmetroen etableres som en integreret del af Cityringen, hvilket betyder at beboere og brugere af Nordhavnen får en direkte forbindelse til Københavns centrale bydele uden togskit.

Metroen vil betyde, at Århusgadekvarteret får en effektiv kollektiv transportform og vil blive tættere knyttet til det øvrige København, ligesom den vil betyde et stærkt afsæt for udvikling af de næste bykvarterer – Sundmolen og Trælsthollen. Nordhavn Metrostation tænkes sammen med et større byggeri med butikker og kontorarbejdspladser. Nærheden til stationen vil gøre arbejdspladser og butikker meget attraktive med stor tilgængelighed og dermed fremme passagergrundlaget på bekostning af brugen af privatbiler.



SUSTAINABLE DISTRICT BÆREDYGTIG BYDEL



ENERGY PARTNERSHIP ENERGIPARTNERSKAB

A SUSTAINABLE DISTRICT

Inner Nordhavn will be a sustainable district in the broadest sense of the word. Sustainability is not just a matter of green initiatives but also of social diversity, health, long-term value addition and sustained robustness. We call this holistic approach 'Sustainability the Copenhagen Way'.

The strategy for creating an environmentally sustainable city district is to implement well-proven solutions from the start while at the same time ensuring flexibility that will make it possible to cater to future needs and benefit from future opportunities. In order to achieve these ambitions, the City of Copenhagen, DONG Energy, Copenhagen Energy and CPH City & Port Development have formed a partnership 'observed' by the Danish Ministry of Energy to ensure, through a number of joint projects, that Nordhavnen will be a district with innovative green energy solutions.

ENERGY SUPPLY OF THE FUTURE

Smart energy: The power grid will be a smart grid that ensures an optimum use of capacity and a high level of supply security.

PLANNING PLANLÆGNING

SITE DEVELOPMENT BYGGMODNING

2012

	SMART ENERGY	SMART ENERGY
	SMART HOUSES	SMART HOUSE
	STREET LIGHTING	GADEBELYSNING
	ELECTRIC CARS	ELBILER
	LOW-TEMPERATURE DISTRICT HEATING	LAVTEMPERATUR FJERNVARME
	DISTRICT COOLING	FJERNKØLING
	HEAT STORAGE	VARMELAGER
	GEO THERMAL ENERGY	GEOTERMI
	SHARED ENERGY DATA	FÆLLES ENERGIDATA

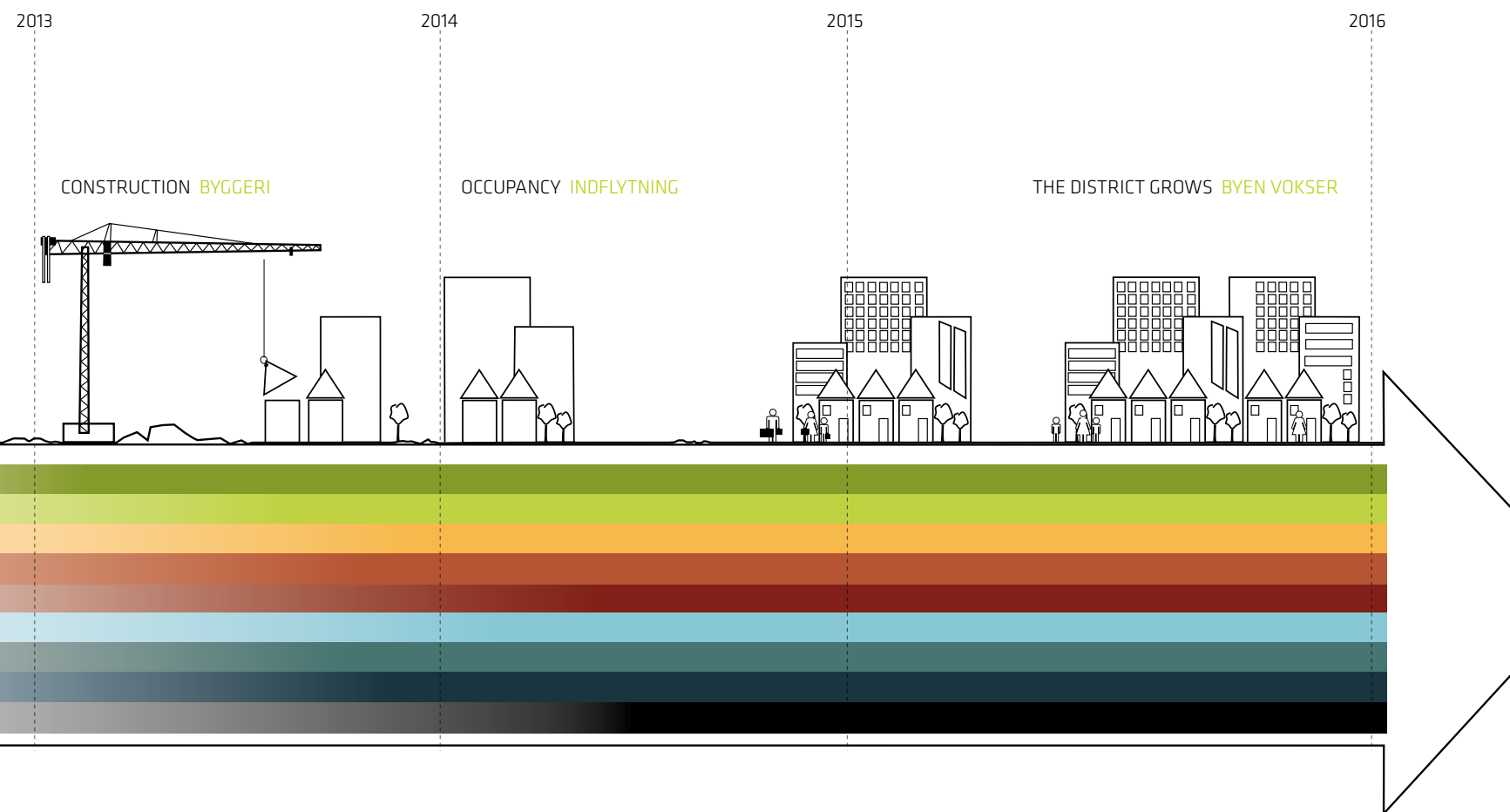
BÆREDYGTIG BYDEL

Århusgadekvarteret bliver en bæredygtig bydel i bred forstand. Bæredygtighed handler ikke kun om grønne tiltag, men også om social diversitet, sundhed, langsigtet værdiskabelse og tidsmæssig robusthed. Vi kalder denne helhedsorienterede tilgang "Bæredygtighed på den københavnske måde".

Strategien for den miljømæssigt bæredygtige bydel fokuserer på at implementere kendte løsninger fra start og samtidig skabe fleksibilitet i forhold til fremtidige behov og muligheder. For at kunne indfri disse ambitioner har Københavns Kommune, Dong, KE og By & Havn med Energiministeriet som 'observatør' dannet et partnerskab med henblik på gennem en række konkrete projekter at sikre, at Nordhavnen bliver en bydel med innovative grønne energiløsninger.

FREMTIDENS ENERGIFORSYNING

Smart Energy: Elnettet udlægges som et Smart Grid elnet, der sikrer høj kapacitetsudnyttelse og leveringssikkerhed.



IMPLEMENTATION OF ENERGY SOLUTIONS IN THE DEVELOPMENT OF NORDHAVNEN
IMPLEMENTERING AF ENERGILØSNINGER I UDBYGNINGEN AF NORDHAVNEN

Smart house: A concept for smart solutions in individual buildings has been developed. It includes intelligent systems, installations, lighting, heat control and thermo-active elements.

Street lighting: New types of stand-alone street lighting using wind and solar energy are currently being tested.

Electric cars: A car pooling programme for electric cars will be introduced, and it will be possible to charge batteries in the communal multi-storey car parks.

Low-temperature district heating: A low-temperature district heating grid with 70 degree feed will be established from the start.

District cooling. Both groundwater and seawater will be used for cooling purposes instead of power-based cooling.

Heat storage: A heat storage reservoir will make it possible to move heat generation from peak periods to quieter periods, and it will also be possible to move heat generation between several plants.

Geothermal energy: Instead of wind turbines and solar panels with limited product lifetimes, the focus will be on energy generated by geothermal systems.

Shared energy data: Energy audits will be used to illustrate and visualise correlations in the area's energy consumption and help reduce it.

Smart House: Koncept for smarte løsninger i den enkelte bygning, herunder intelligente systemer og installationer, belysning, varmestyring og termoaktive elementer.

Gadebelysning: Nye typer af stand-alone-gadebelysning med udnyttelse af sol- og vindenergi afprøves.

Elbiler: Der kan indføres eldelebsordninger og der etableres opladningsmuligheder i de fælles parkeringshuse.

Lavtemperaturlav fjernvarme: Der etableres fra start et lavtemperaturnet med 70 grader fremløbstemperatur.

Fjernkøling: Udnyttelse af såvel grundvand som havvand til køling frem for elbaseret køling.

Varmelager: Varmeproduktion kan flyttes fra spidsbelastnings-tider til mere stille perioder, ligesom produktionen kan flyttes mellem flere værker.

Geotermi: I stedet for vindmøller og solpaneler med begrænset levetid sættes der på energiforsyning fra et geotermisk anlæg.

Fælles energidata: Nordhavns energiregnskab skal illustrere og visualisere sammenhænge i byens energiforbrug og medvirke til at reducere forbruget.

BUILDING UP A DISTRICT EN BYDEL BYGGES OP

LAYER ON LAYER

The development of Inner Nordhavn can be described as a composition of different layers of the masterplan into a well-functioning, varied whole characterised by contrasts. The individual layers are described on the preceding pages. A general overview is given here.

LAG PÅ LAG

Udviklingen af Århusgadekvarteret kan beskrives som en sammenlægning af forskellige lag i bebyggelsesplanen til en velfungerende, varieret og kontrastfuld helhed. De enkelte lag er nærmere beskrevet i det foregående og er her vist i en samlet oversigt.

1. ADD-ONS, EXISTING LOW-RISE BUILDINGS

1. ADD-ONS PÅ DEN EKSISTERENDE LAVE BEBYGGELSE

2. EXISTING SILOS

2. DE EKSISTERENDE SILOER

3. SPECIAL WATER-RELATED BUILDING ZONES

3. SÆRLIGE VANDRELATEREDE BYGGEFELTER

4. NEW LARGE BUILDINGS

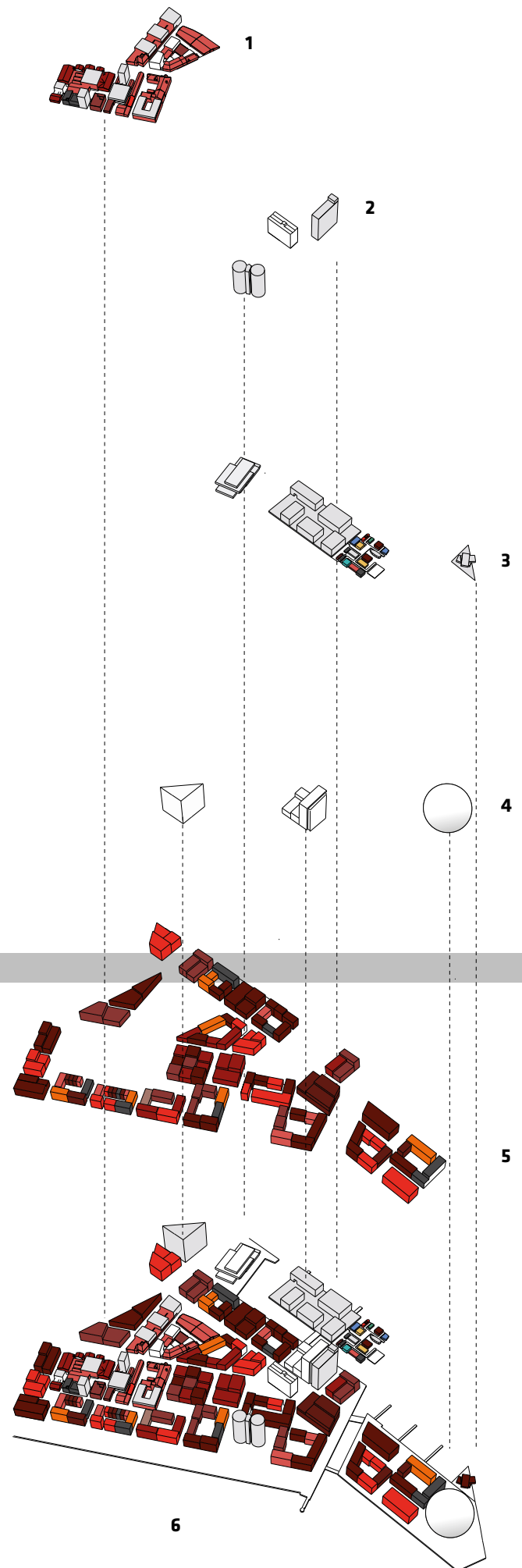
4. STORE NYE BYGNINGER

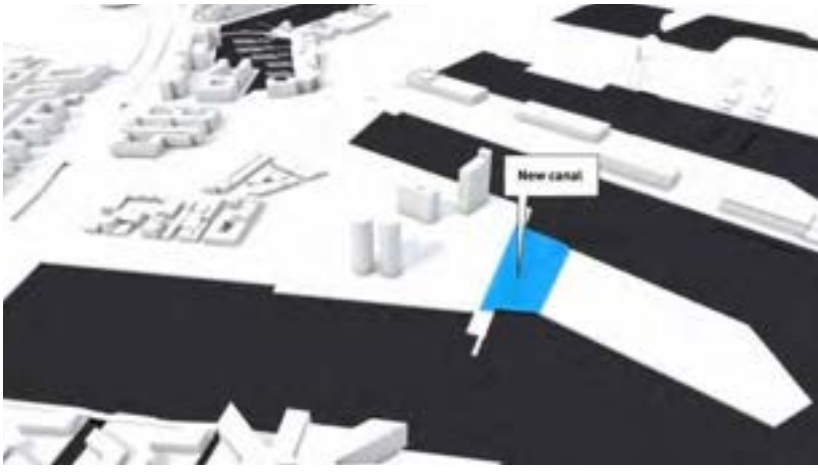
5. GENERAL BUILDING STOCK

5. DEN GENERELLE BYGNINGSMASSE

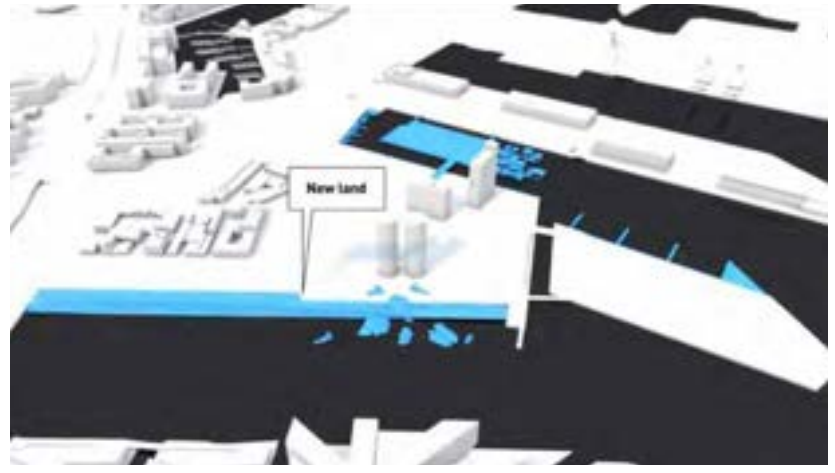
6. OVERALL MASTERPLAN FOR INNER NORDHAVN

6. SAMLET BEBYGGELSESPÅN ÅRHUSGADEKVARTERET

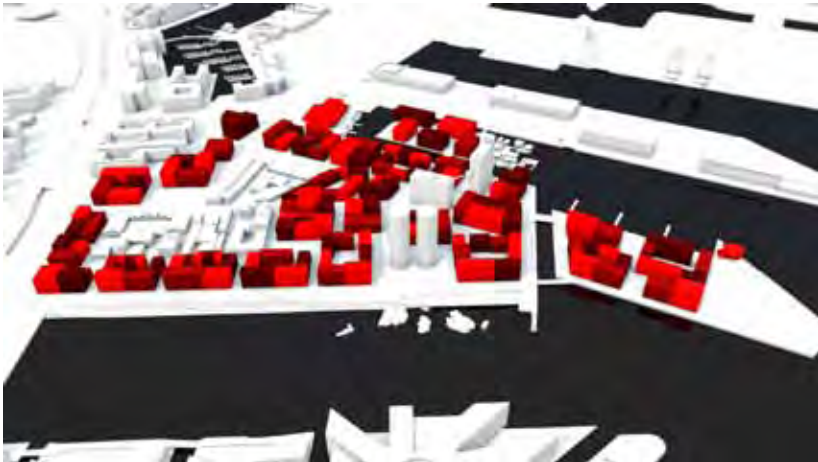




NEW CANAL NY KANAL



NEW LAND NYT LAND



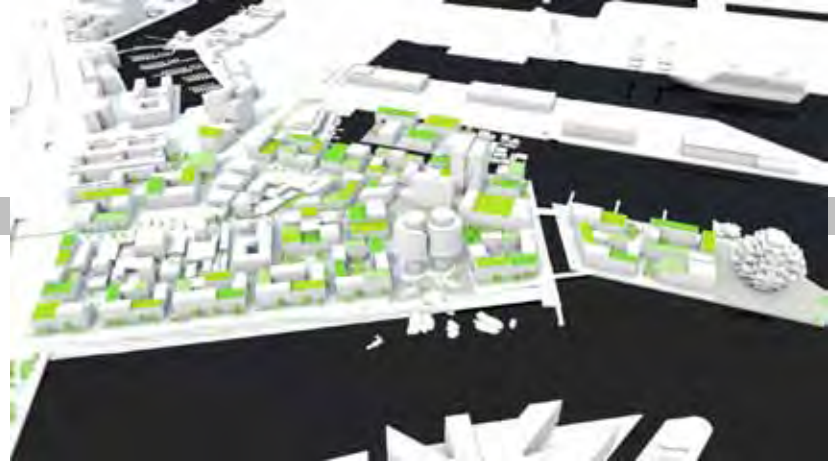
MIXED BUILDINGS BLANDET BEBYGGELSE



LARGE BUILDINGS STORE BYGNINGER



ADD-ONS TILBYGNINGER



GREEN ROOFS GRØNNE TAGE



URBAN SPACES BYRUM



METRO STATIONS METROSTATIONER

BUILDING UP A DISTRICT EN BYDEL BYGGES OP





LÜDERSVEJ

ÅRHUS SQUARE

SILD SQUARE

SANDKAJ



SILD SQUARE

REDMOLE CANAL



KRONLØB ISLAND

WATER POCKET SPACE

2020. I get off the Metro at Nordhavn Square to take a tour of the new Inner Nordhavn district. Busy people are enjoying a quick cup of coffee in a café before heading to work. I cross the square in the direction of the tree-lined street Århusgade, carefully avoiding the cyclists on the new cycle superhighway in Nordhavnen. Århus-gade is now an active shopping street in which the historical port buildings create a special setting for the varied and colourful business community. At the end of the street, another café and several interesting specialist shops in Århus Square are tempting me. I've heard there is a market on the square on Saturdays and make a mental note to come back. I continue south towards the water and am a bit overwhelmed when I step into the new Silo Square: above me, the two preserved silos tower like giant cylindrical monuments. In front of me, the square opens up towards the water, offering a full view across the basin to the new UN Building and the characteristic Copenhagen skyline with its towers and spires. A group of students are sitting in the sun, working on their laptops, and children from a crèche are eating their packed lunches on the stairs leading down to the water. On my right I can see the sunny promenade running along Sandkaj and the characteristic harbour bath. The water is still too cold for swimming, but in the summer months there are crowds of people coming from the district and from all over Østerbro. I walk along the promenade towards Redmolen, where the view across the Sound is staged by a spectacular building at the tip of the jetty. Out

2020. Stiger ud af metroen på Nordhavn Plads for en rundtur i det nye Århusgadekvarter. På pladsens café nyder travle mennesker en hurtig kop kaffe på vej mod arbejde. Krydser hen over pladsen med kurs mod træalleen i Århusgade og passerer forsigtigt de kimende cyklister på Nordhavns nye hurtige cykelrute. Århusgade er nu en aktiv handelsgade, hvor de historiske havnebygninger skaber en særlig stemning omkring det brogede forretningsliv. For enden af gaden lokker Århus Torv med endnu en cafe og flere spændende specialbutikker. Har hørt, at der er marked på pladsen hver lørdag, må komme igen. Går mod syd mod vandet og overvældes en smule, da jeg træder ud på den nye Silo Plads. Over hovedet på mig rejser de to bevarede siloer sig som kæmpemæssige cylindriske monumenter. Foran åbner pladsen sig mod vandet og der er fuldt udsyn over bassinet til den nye FN-bygning og hele Københavns karakteristiske tårnfylde skyline. En flok studerende sidder med de bærbare i solen og en vuggestue nyder madpakken på trappen mod vandet. Til højre ser jeg den solbeskinnede promenade langs Sandkaj og det karakteristiske havnebad. Vandet er endnu for koldt, men i sommermånederne myldrer badet med både lokale og folk fra hele Østerbro. Går langs promenaden mod Redmolen hvor udsigten over Øresund sættes i scene af den spektakulære bygning på spidsen af molen. Herude dufter det af hav og man har virkelig

here, I can smell the sea and really feel the wind in my hair. I look at the residential buildings along the Redmole quay and slightly envy the people who can enjoy the view from their green balconies every day. The new Redmole Canal has stairs on both sides that can be used to sit on or to put kayaks into the water from. Nice planning. I continue my stroll to Fortkaj, where there is a lowered wooden wharf putting you right at the water's edge. Several small wooden boats are moored here, and there's a smell of olden days amongst all the new things. There is now a gym in the old silo. Not bad to work up a good sweat with that view. I take a discreet look into one of the small private courtyards, where residents have created a luxurious place with rhoicissus on all the facades. It looks amazing. On my way back to the Metro station at Orientkaj, I take a look across the 'water pocket' towards the new Kronløb Island. The new buildings there now make up the extreme end of Nordhavnen, but later the urban conglomeration will expand at Sundmolen and Trælastholmen – and even further away in Nordhavnen.

fornemmelsen af at få "vind i håret". Kigger ind mod boligerne langs Redmolekajen og bliver lidt misundelig på de mennesker, der dagligt kan nyde udsigten fra de grønne altaner. Den nye Redmolekanal er designet med trapper på begge sider, så der er gode siddemuligheder og det er nemt at sætte sin kajak i vandet – godt tænkt. Slentrer videre til Fortkaj, hvor man kan gå på en sænket træbrygge, der bringer én helt tæt på vandet. Her ligger flere mindre træbåde og der dufter lidt af gamle dage i alt det nye. Der er nu motionscenter i den gamle silo – ikke dårligt at sidde og svede med den udsigt. Kigger diskret ind i et af de små private gårdrum, hvor beboerne har valgt at skabe frodighed med kongevin på alle facaderne, det ser fantastisk ud. På vej tilbage til metrostationen ved Orientkaj kigger jeg udover Lommevandrummet mod den nye Kronløbsø. De nye huse på øen er i dag det yderste af det nye Nordhavnen, men senere vil der blive endnu mere by ved vandet på Sundmolen og Trælastholmen, og også længere ude i Nordhavnen.

**LIFE ON THE WATERFRONT
ET LIV VED VANDET**



**LIFE FULL OF CONTRASTS
ET LIV MED KONTRASTER**





**SUSTAINABLE LIFE
ET BÆREDYGTIGT LIV**

THE COMING YEARS DE KOMMENDE ÅR



THE NEXT STEPS TOWARDS REALISATION

The realisation of the development of Inner Nordhavn begins in the autumn of 2012, when roads and squares will be established and the first cranes put in place. Inner Nordhavn is expected to be fully developed within ten years, and in the coming years the entire Inner Nordhavn district will be a vibrant building site where many buildings will be erected and a new Metro line built. However, the district will remain the home of a number of enterprises that are already located in the area and currently occupy buildings that will be preserved. With the development of Inner Nordhavn, the area will cease to be a free port. Consequently, the existing gate guard building will be removed, but a new one will be built further out into Nordhavnen.

Inner Nordhavn is just the first of a series of urban districts in Nordhavnen, and the time has already come to begin planning of the next districts, Sundmolen and Trælsthollen, so we can keep abreast of developments. The demand for both housing and commercial facilities suggests that the pace of progress is likely to be very high.

REALISERINGEN STARTER

Realiseringen af Århusgadekvarteret starter i efteråret 2012 med anlæg af veje og pladser, ligesom de første byggekraner vil blive opstillet. Hele Århusgadekvarteret forventes realiseret inden for en 10 års periode. Århusgadekvarteret vil i den kommende årrække være en pulserende byggeplads for bygninger og Metro, men den vil samtidig fortsætte med at være hjemsted for en række virksomheder, som allerede er lokaliseret i området i bygninger, som bevares. Udbygningen af Århusgadekvarteret betyder, at områdets frihavnsstatus nedlægges, og dermed også portvagten. Til erstatning opføres en ny portvagt længere ude i Nordhavnen.

Århusgadekvarteret udgør kun det første af en række af bykvarterer i Nordhavnen, og det er allerede aktuelt at påbegynde planlægningen af de næste bykvarterer, Sundmolen og Trælsthollen, så vi kan være på forkant med udviklingen. Efterspørgslen på både boliger og erhverv indikerer, at det kan komme til at gå meget stærkt.

INNER NORDHAVN – FROM IDEA TO PROJECT

This publication was prepared by CPH City and Port Development in collaboration with COBE, SLETH, Polyform and Rambøll.

Translation:

Mette Aarslew, OVRZ

Photos:

CPH City and Port Development, City of Copenhagen, COBE, Jens V. Nielsen

Graphic design:

Tegnestuen Jens V. Nielsen

Production:

Vilhelm Jensen & Partnere

Copies issued: 3,000

© CPH City and Port Development, August 2012

ÅRHUSGADEKVARTERET – FRA IDE TIL PROJEKT

Publikationen er udarbejdet af By & Havn I/S i samarbejde med COBE, SLETH, Polyform og Rambøll.

Oversættelse:

Mette Aarslew, OVRZ

Fotos:

By & Havn, Københavns Kommune
COBE, Jens V. Nielsen

Grafisk tilrettelæggelse:

Tegnestuen Jens V. Nielsen

Produktion:

Vilhelm Jensen & Partnere

Oplag: 3.000

© Udviklingselskabet By & Havn I/S, august 2012

NORD

FURTHER INFORMATION

Information on further urban development of the Nordhavnen area is available at

www.nordhavnen.dk

www.nordhavn.kk.dk

MERE INFORMATION

Information om den videre udvikling af Nordhavnen kan ses på

www.nordhavnen.dk

www.nordhavn.kk.dk

HAVNEN

BY&HAVN



NORD
HAVN
EN

**CPH CITY AND PORT DEVELOPMENT
UDVIKLINGSELSKABET BY & HAVN I/S**

Nordre Toldbod 7
DK 1013 København K
Tel 3376 9800
info@byoghavn.dk

www.byoghavn.dk