

Cobe

ARTELIA

**Begrønning af Kalkbrænderihavngade,
Østerbro - foranalyse
15.05.2023**



BY&HAVN



Indhold

- 5 Intro**
 - Indledning
 - Området
 - Historien
 - Strækningen i dag
 - Spor af kyst, af havn, af skinner og af industri

- 11 Forudsætninger**
 - Ejerforhold
 - Planmæssige forhold
 - Trafikale forhold
 - Jordforhold
 - Vandforhold
 - Livet under jorden
 - Hvor kan der plantes?
 - Omverdensinddragelse

- 21 Vision, helhedsgreb og strategier**
 - Vision - Fra grå og inaktiv til grøn og aktiv bygade!
 - Helhedsgreb
 - Eksempler på grønne spor
 - Beplantningsstrategi - Fra grå til grøn!
 - Værktøjskasse
 - Kortlægning af eksisterende beplantning
 - Kortlægning af eksisterende biodiversitet
 - Bevægelses- og bylivsstrategi - Fra inaktiv til aktiv!
 - Værktøjskasse
 - Kortlægning af eksisterende bevægelse
 - Kortlægning af eksisterende byliv
 - Oversigtsplan

- 49 Ved Indiakaj**
 - Grønt og aktivt byrum ved Indiakaj

- 53 Ved Nordhavnsbassinet**
 - Grønt og aktivt byrum ved Nordhavnsbassinet

- 57 Ved Strandvænget**
 - Grøn og aktiv park ved Strandvænget

- 61 Økonomi og tid**
 - Opsummering af anlægsoverslag
 - Projekttidsplan

Intro

Indledning

Begrønning af Kalkbrænderihavnsgade, Østerbro - foranalyse, er et samarbejde mellem Københavns Kommune og By&Havn.

Sammen har de to bygherrer ønsket at afdække mulighederne for begrønning med en foranalyse i form af et idékatalog. Under vejens samlende begrønning imødekommes følgende målsætninger:

1. Fra grå ringvej til grøn bygade

Der skabes et sammenhængende grønt forløb på strækningen fra Kastellet til Svanemøllen Strand, så Kalkbrænderihavnsgade i fremtiden fremstår som en grøn bygade fremfor en grå ringvej.

2. Opfordre til bevægelse

Kalkbrænderihavnsgade skal i fremtiden opfordre til bevægelse. Der skal skabes omgivelser, som gør det attraktivt og trygt at bevæge sig langs gaden til fods og på cykel. Udformningen af gaden skal ikke længere kun være på bilisternes præmisser.

3. Styrke trygheden for de bløde trafikanter

Den trafikale tryghed for fodgængere og cyklister styrkes. Begrønning skal medvirke til, at byrummet afgrænses og trafikantene sænker farten.

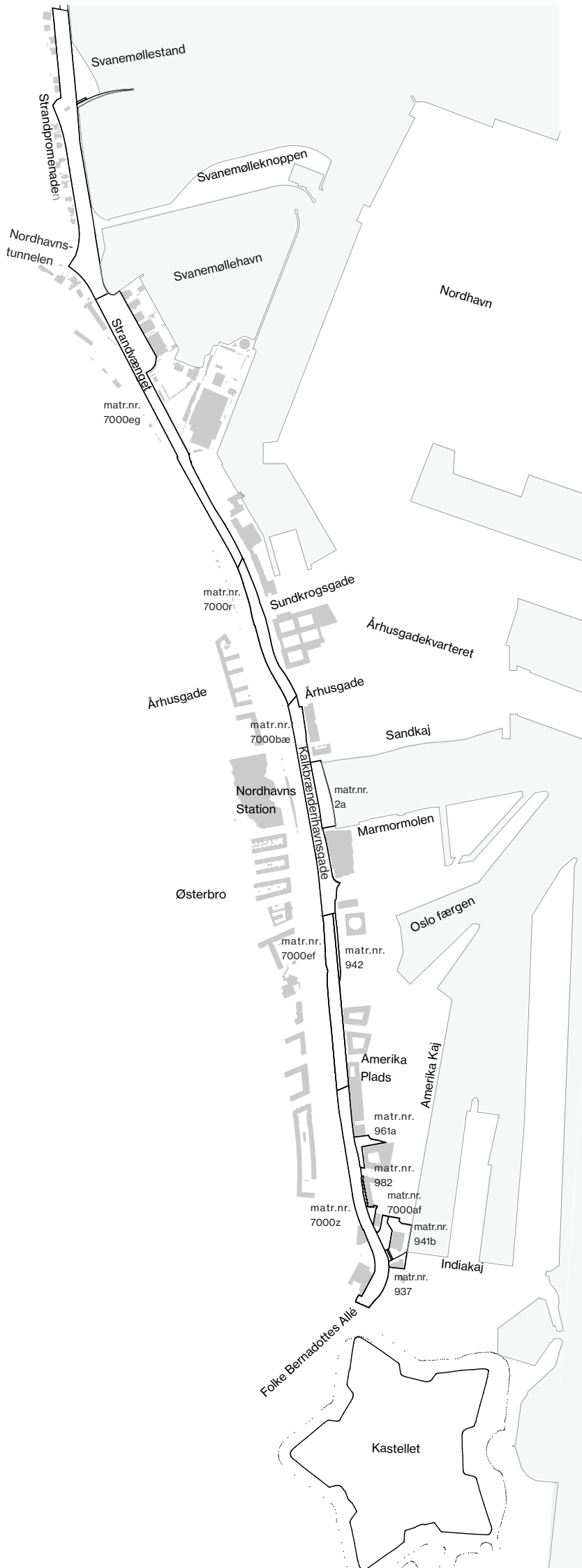
4. Bedre forbindelser

Der skabes bedre forbindelser på tværs af Kalkbrænderihavnsgade i niveau, samt til de mange byrum og vandrum der ligger i nærområderne til Kalkbrænderihavnsgade.

Området

Projektområdet strækker sig fra Indiakaj tæt ved Kastellet til Svanemøllen Strand i nord, hvilket indeholder vejstrækkene Kalkbrænderihavnsgade i hele sin længde, Strandvænget nord for Svanemølleværket og Strandpromenaden ved Svanemøllestrand i nord. I følgende afsnit omtales hele strækket som Kalkbrænderihavnsgade.

Til højre ses en oversigt over hele strækningen, illustreret med vejnavne og matrikelnumre. Projektområdet ejes af primært Københavns Kommune (areal 98.894 m²) og By & Havn (areal 4.411 m²), men også af andre grundejere (samlet areal 7.407 m²). Dette uddybes yderligere på side 12.



Historien

Vand, industri- og forbindelsesvej

Kalkbrænderihavns-gade har historisk set haft forskellige formål og gennem tiden ændret karakteristika. I midten af 1800-tallet eksisterede gaden slet ikke. På dette tidspunkt var området ikke fyldt med jord, hvorfor gaden stadig var en del af Øresund. I slutningen af 1800-tallet udviklede havnen sig til en stor og travl industrihavn. Kalkbrænderihavns-gade fungerede derfor i mange år som adgangsvej for havnens industri.

Sidenhen har Københavns Nordhavn gennemgået en stor byudvikling. Havnen gik fra at være et lukket område forbeholdt industri til i dag at være en levende og mangfoldig bydel med en robust bydelsudviklingsplan, der forener by og havn ved at være et nyt knudepunkt for byliv tæt på vandet. På baggrund af denne udvikling er Kalkbrænderihavns-gade ikke længere kun en adgangsvej for industri, men også en forbindelsesvej til og fra Nordhavn og Indre By i København. Funktionsændringen fra udelukkende at være industrivej til i dag at være en ringvej, der servicerer bilister med en hurtig forbindelsesvej gennem København, har sat sine spor på strækningen. På Kalkbrænderihavns-gade opleves det tydeligt, at gadens liv varetager bilernes interesser med store grå befæstede flader og brede vejbaner. Kun få gadetræer - dem der har overlevet gadereparationer og ledningsarbejder - bryder gadens ellers monotone udtryk.

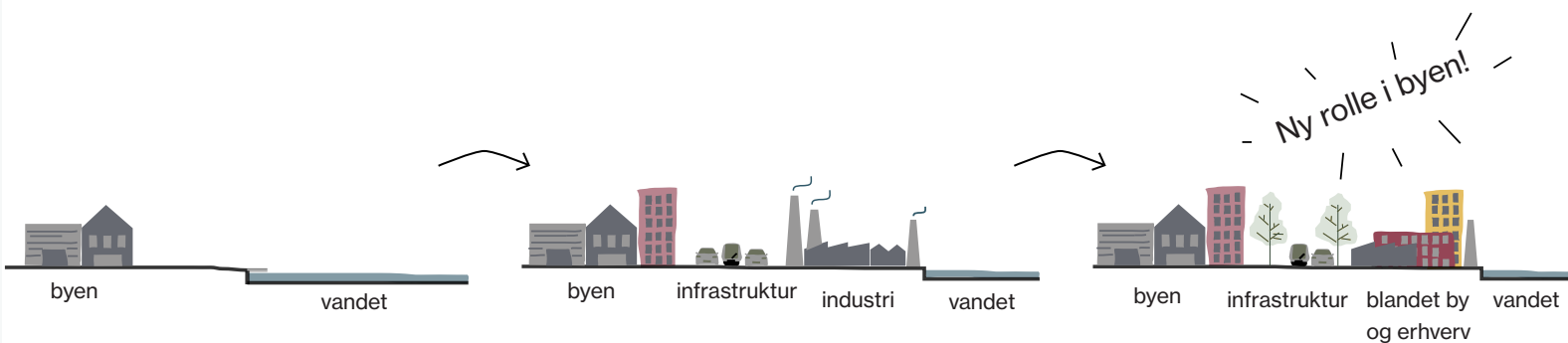
Fra byens yderkant til Københavns midte

Kalkbrænderihavns-gade er i dag en del af O2, der er en trafikal

hovedåre, der omkredser Københavns Indre By, brokvarterne og Valby. Som følge af funktionen bærer Kalkbrænderihavns-gade præg af at være en ringvej, og er bedst karakteriseret af store befæstede flader, primært af asfalt.

Gaden optræder som en frakoblet enhed, der ikke relaterer sig til sine omgivelser, og omgivelserne ikke til den. På begge sider af vejen 'vender byen ryggen til'. Jernbanen mod vest, der løber fra Østerport til Svanemøllen Station, virker afskærmende og den adskiller Kalkbrænderihavns-gade fra Østerbro. De omkringliggende bygninger mod vest orienterer sig konsekvent væk fra gaden. Kalkbrænderihavns-gade løber parallelt med kysten, hvilket betyder, at man flere steder har kig til vandet langs ruten. Den attraktive beliggenhed opleves dog kun enkelte steder, og kun hvis man ikke er i alt for høj fart.

Kalkbrænderihavns-gades rolle i byen kommer til at ændre sig i fremtiden. Med den nye udbygning af Nordhavnstunnelen, der om-lægger trafikken, og fremtidige planer for udviklingen af havnen, kommer København højst sandsynligt til at vokse mod vandsiden. Denne udvikling er særlig relevant for Kalkbrænderihavns-gade, da strækningens rolle og placering får en vigtig og central betydning i fremtidens København. Den bliver et nyt centrum og knudepunkt for mennesker, der skal til og fra bydele. Den bliver en del af menneskers hverdag i en langt større grad end tidligere, hvilket også sætter krav til, hvad Kalkbrænderihavns-gade skal kunne.



Strækningen i dag

En grå oplevelse

Kalkbrænderihavns-gade opleves i dag som grå og uninspirerende. Den består hovedsageligt af befæstede flader såsom asfalt, fliser og mindre småsten. Strækningen fremstår som bagsiden af byen, trods den er beliggende mellem to af Københavns attraktive bydele Østerbro og Nordhavn. Hverken materialer eller relationen til de nærliggende byrum opleves, når man bevæger sig langs strækningen - hvad enten det er i bil, på cykel eller til fods.



Spor af kyst, af havn, af skinner og af industri

Kalkbrænderihavns-gade og de nærliggende omgivelser har ændret karakter i årenes løb. Det er dog ikke kun Kalkbrænderihavns-gades profil og funktion, der har ændret sig. Det er også dens geografiske kontekst. Københavns Havn har udviklet sig gennem de sidste århundrede i takt med Københavns udvikling. Havnen er vokset sig større og funktionerne ændret, og

Københavns Nordhavn er ikke en undtagelse. Som illustreret på nedestående kort ses Københavns udvikling og de foranderlige omgivelser, der bevidner om strækningens historie både geografisk og funktionelt. En historie der har sat sine aftryk og spor på strækningen.

1879



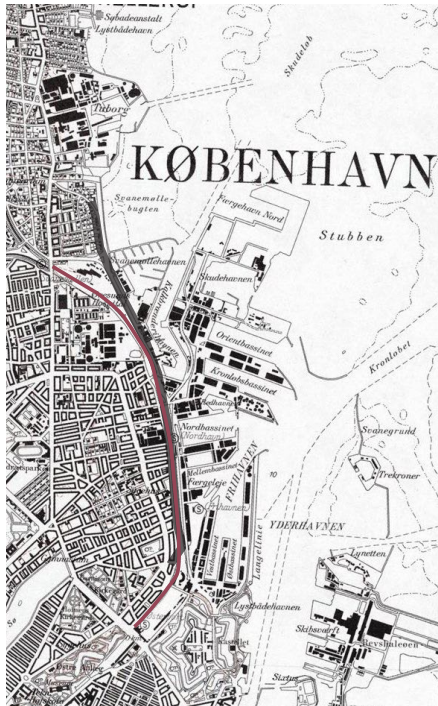
Byen og vandet.

1899



Infrastruktur tæt på industri og havn.

1976



Industrien udbygges, Nordhavn, Marmormølen m.v.

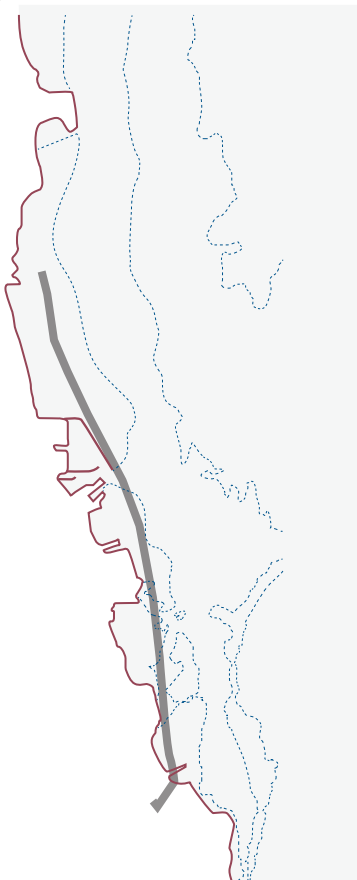
2017



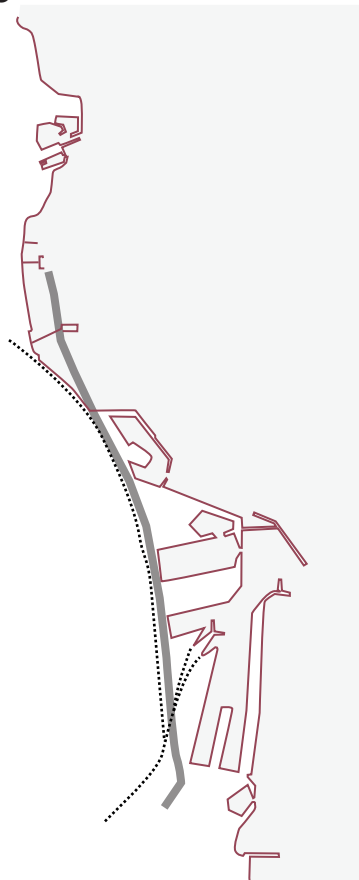
Industri omdannes til boliger, kultur og rekreative områder.

Spor af kyst, af havn, af skinner og af industri

1879



1899



1879

Den bløde kyst.
Kalkbrænderihavnsgade eksisterende ikke, og dens nuværende placeringen ligger i Øresund.

1899

Industrihavn.
Dele af havnen er nu udbygget samt dele af Kalkbrænderihavnsgade. Jernbanen er etableret og indeholder vigtige jernbanespor til Amerika Kaj til transport af havnens im- og eksport.

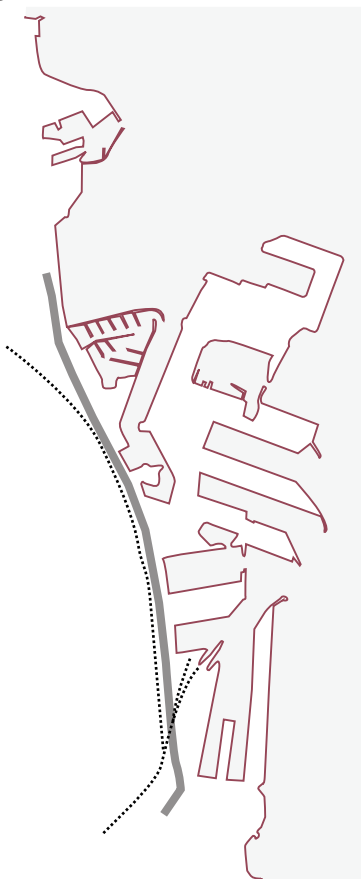
1976

Nordhavn og Svanemøllehavn.
Dele af Nordhavnen er nu udbygget og Svanemøllehavnen er etableret. Kalkbrænderi findes nu i sin fulde længde og benyttes som industivej for havnen.

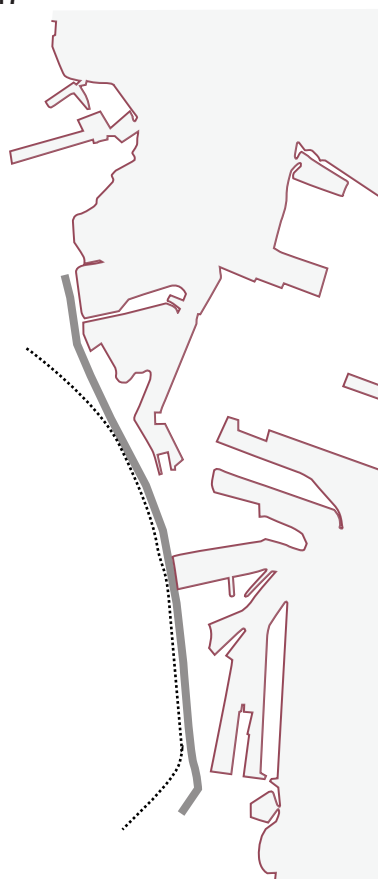
2017

Byudvikling af ny bydel.
Nordhavnen udvikles til en blandet bydel med beboelse og ehverv mm. Industrien fylder mindre og mindre i havnen. Kalkbrænderihavnsgade er nu indgang og kobling mellem attraktive bydele.

1976



2017



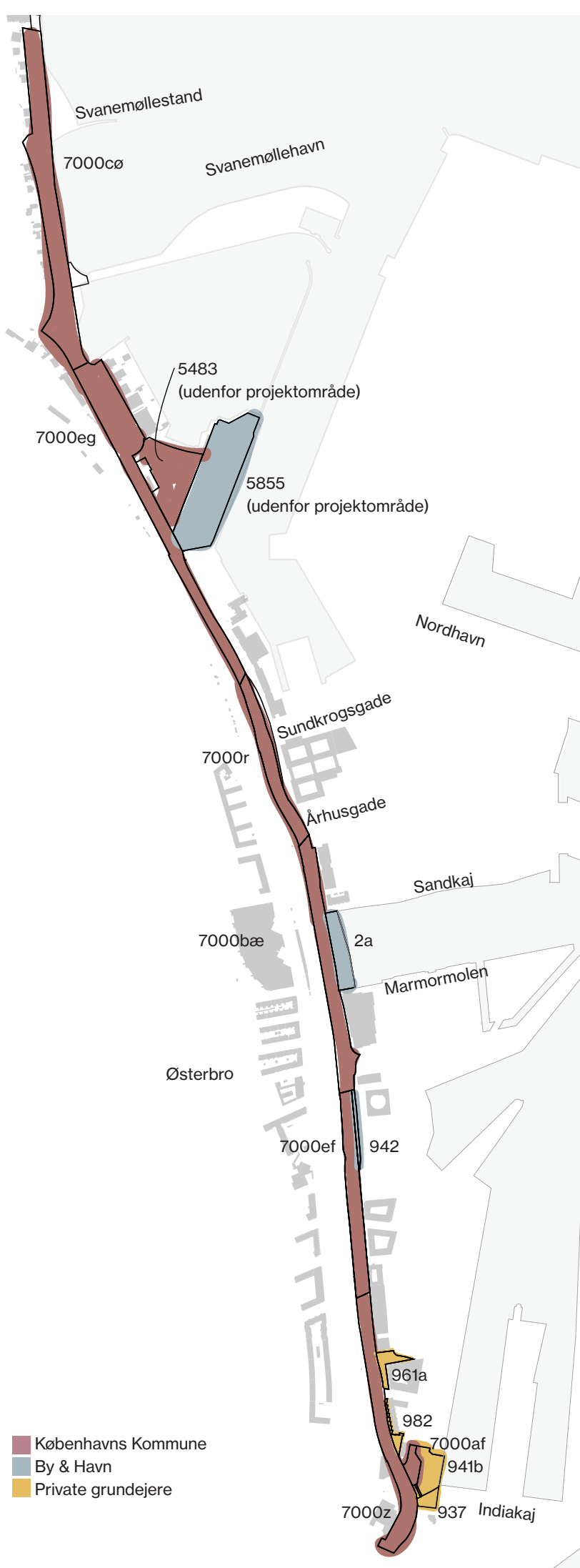
Forudsætninger

Ejerforhold

Langs strækningen findes forskellige matrikelejere. By & Havn og Københavns Kommune går igen flere steder, og derudover findes en række private grundejere. På illustrationen nedenfor fremhæves matrikler ejet af Københavns Kommune, By & Havn og de private grundejere, der har indvilliget i, at deres matrikel må indtænkes i foranalysen.

Banedanmark og DSB har været deltagende i processen omkring foranalysen, men deres arealer indgår ikke i projektområdet, da disse bruges til logistik.

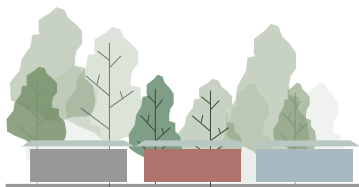
- 2a By & Havn
- 937 WENNICK Entreprise A/S
- 961a JEUDAN A/S
- 941b JEUDAN A/S
- 942 By & Havn
- 982 E/F Fyrtårnet
- 5855 By & Havn (udenfor projektområde)
- 5483 Københavns Kommune (udenfor projektområde)
- 7000af Københavns Kommune
- 7000bæ Københavns Kommune
- 7000cø Københavns Kommune
- 7000ef Københavns Kommune
- 7000eg Københavns Kommune
- 7000r Københavns Kommune
- 7000z Københavns Kommune



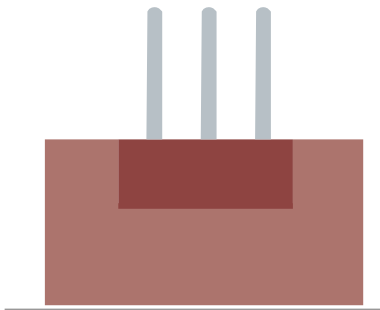
Ejerforhold

Potentielle nedslagsområder

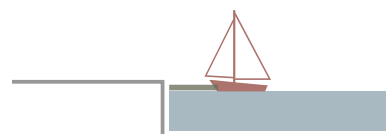
Placering samt præcisering af ejerforhold af potentielle nedslagsområder findes på modstående side.



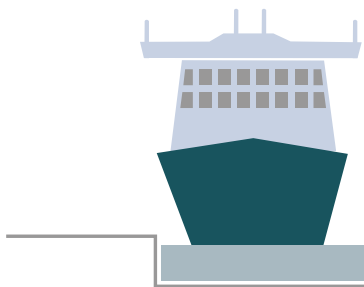
7000eg/
Arealet foran sejl- og roklubberne



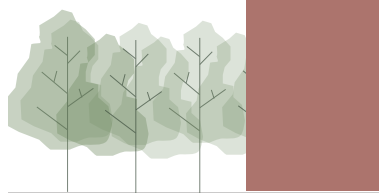
5855/
Svanemølleværket
(udenfor projektområde)



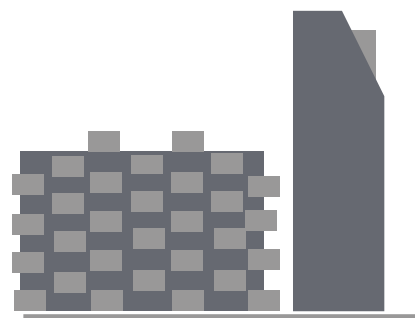
2a/
Ved Nordhavnbasinet og Gittervej



942/
Bred rabat ved parkering ved DFDS



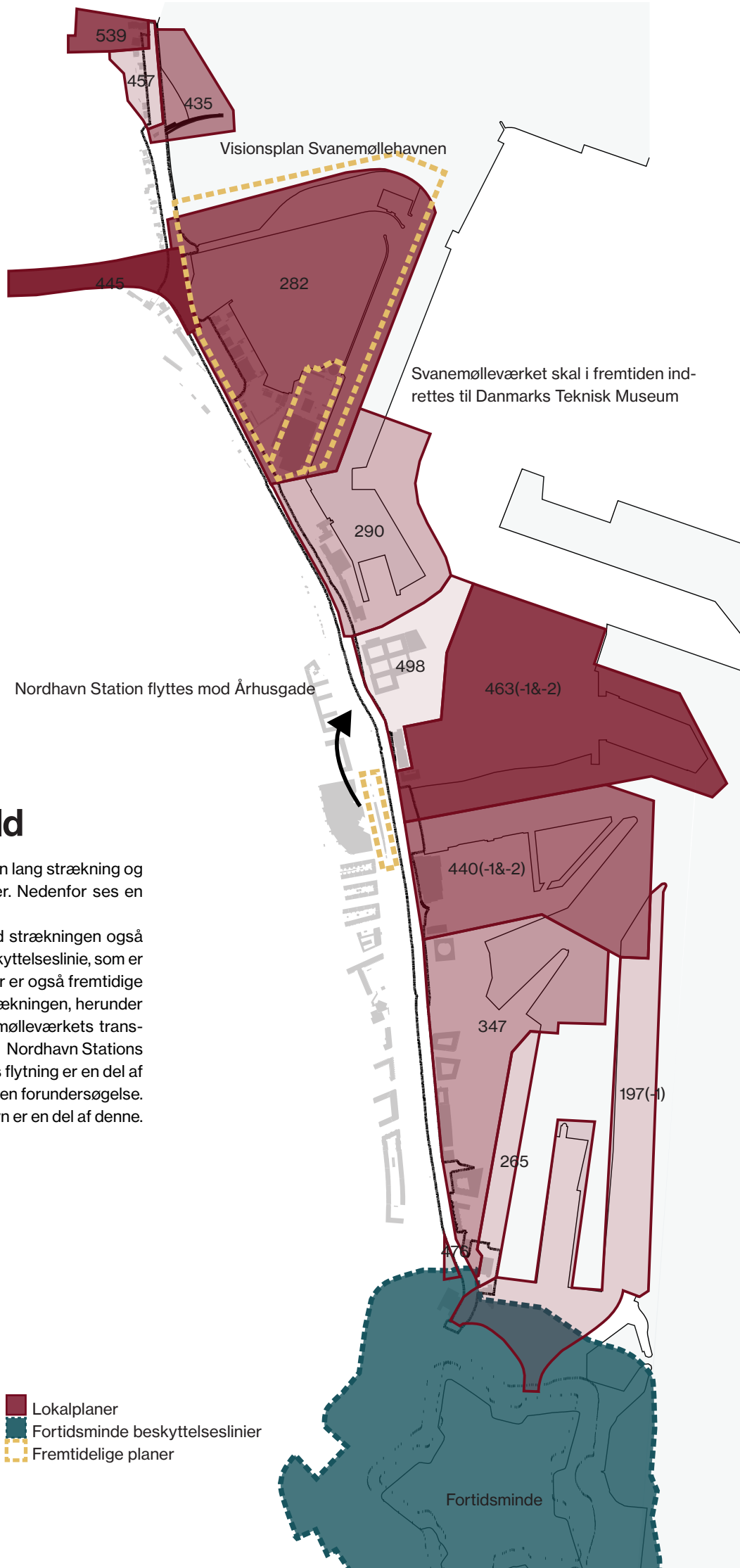
961a/
Amerika Plads



941b/
Fyrtårnet



941b, 937 samt 7000af/
Pakhusene ved Indiakaj



Planmæssige forhold

Kalkbrænderihavnsstrækningen strækker sig over en lang strækning og indgår derfor i mange forskellige lokalplaner. Nedenfor ses en illustration over hvilke lokalplaner, det er.

Derudover skal der i det videre arbejde med strækningen også tages højde for fortidsmindets (Kastellet) beskyttelseslinie, som er placeret i den sydlige del af strækningen. Der er også fremtidige planer for andre matrikler placeret langs strækningen, herunder Svanemøllehavns nye visionsplan, Svanemølleværkets transformation til Danmarks Tekniske Museum og Nordhavn Stations flytning mod Århusgade. Nordhavns Stations flytning er en del af Infrastrukturplanen. I 2024 forventes igangsat en forundersøgelse. Hverken Københavns Kommune eller By & Havn er en del af denne.

Trafikale forhold

Hastigheden på strækningen blev under udarbejdelsen af denne foranalyse sat ned med 10 km/t fra 60 km/t til 50 km/t. Der vil i dette projekt ikke arbejdes yderligere med understøttende hastighedsnedsættende tiltag, såsom indsnævring af vejbanebredde osv.. Ved ændring af hastigheden vil der med tiden kunne ændres i tværprofilet på strækningen, ændringen vil blandt andet kunne føre til mere begrønning eller bredere cykelstier etc..

Ved anvendelse af begrønningselementer vil der kunne opnås større tryghed end i dag for bløde trafikanter, samt forbedre oplevelser ved færden på Kalkbrænderihavnsvej. Begrønningselementerne vil kunne anvendes bevidst til kørebanerne visuelt opfattes smallere hos trafikanter. Det kan medvirke til at hastigheden sænkes på strækningen og derved øges trygheden.

Placering af begrønningselementer i fremtidig projektering skal udformes under hensyntagen til oversigtforhold ved fodgængerovergange og i kryds.

Følgende punkter har været fokuspunkter i projektgruppen:

- Stammediameter over 15 cm anses for trafikfarlige jf. vejregler men træerne prioriteres højt.
- Det sikres i stedet, at stammen sættes 1 m fra kørebanen.
- Buske undgås for ikke at give mulighed for at skjule sig.



Cyklist på Kalkbrænderihavnsvej. Foto, Cobe

Jordbundsforhold

Kalkbrænderihavnsvejstrækningen er beliggende på vejmatrikel: 7000g, 7000cø, 7000z, 7000ef, 7000bæ, 7000r og 7000eg. Disse vejmatrikler er områdeklassificeret som forurenat jord.

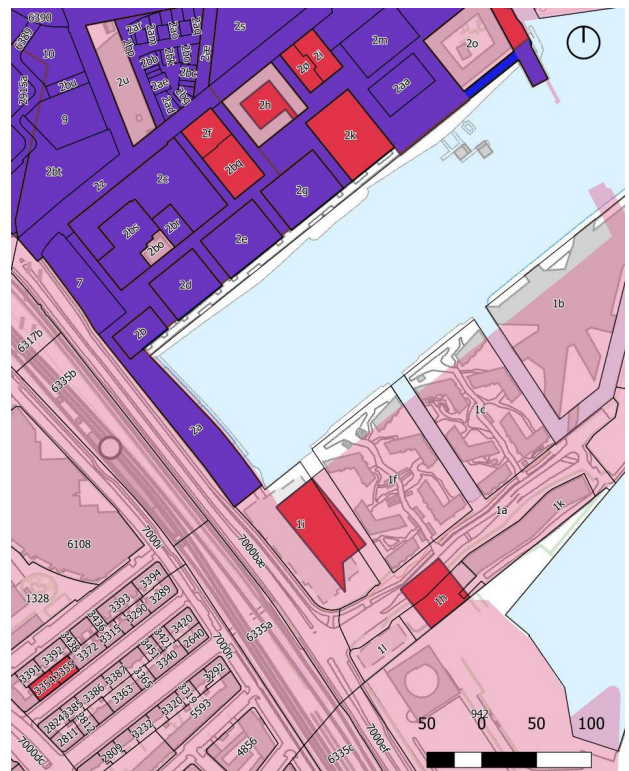
Vejen ligger på et område som med tiden er blevet indvundet fra vand til land. Det medfører, at jorden må antages at være opfyldt. Opfyldning må antages at være udført med skrald, murbrokker og jord, som var den gænske metode for ca. 100 år siden, hvor dette område er indvundet.

Der er mange ledninger i vejen, dermed må det antages, at der er mange forskellige grusopbygninger under vejen, samt at der ikke vil være en homogen vejkasse, hvilket medfører, at bæreevnen i vejen varierer.

I forhold til de tre nedsalgspunkter i begrønningen er området ved ro- og sejlklubberne beliggende som vejmatrikel, og skal behandles som vejjord.

Området ved nordbassinet, Gittervej, er det eneste område, som er V1 kortlagt, hvilket betyder, at der er viden om, at der har været aktivitet, som kan have forurenat jorden.

På nuværende tidspunkt har grundejer, By & Havn, ikke fået udarbejdet en forklassefisering af jordforholdene på området 2a. Se modstående kort. Derfor foreligger der ikke yderligere oplysninger herom.



(Kort hentet fra miljøportalen)

Vandforhold

Der er to områder, Indiakaj og Svanemølleværket, hvor der er udfordringer med opstuvning af regnvand på terræn.

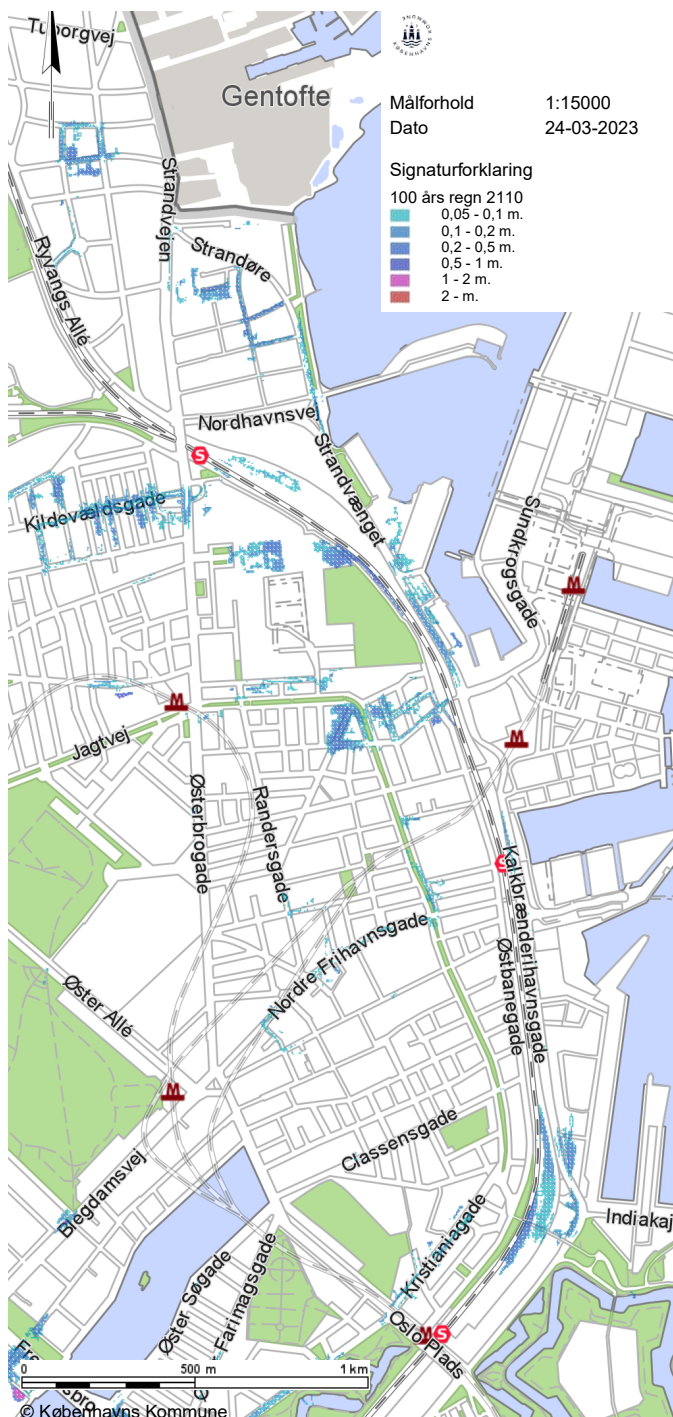
For begge områder vil der være udfordringer med at udføre faskiner eller rørbassiner i vejen, da mængden af ledninger og kabler medfører, at der ikke er den tilstrækkelig plads til at håndtere vandet under vejen.

En måde at løse disse problematikker på strækningen, er at indgå aftale om opmagasinering af regnvand med de private grundejere

på tilstødende matrikler, fordi mængden af ledninger på de private matrikler er mindre end under vejen.

En anden løsning ville kunne være at etablere udløb til havnebassinet for at afhjælpe opstuvningen af regnvand på terræn. Denne løsning vurderes at være den mest realistisk, da afstanden til haven er meget kort.

Mulighederne for fjernelse af opstuvet regnvand anbefales undersøgt nærmere i den videre projektering af projektet.



Kortet illustrerer steder langs strækningen, der ved en 100års regnhendelse vil være oversvømmet.

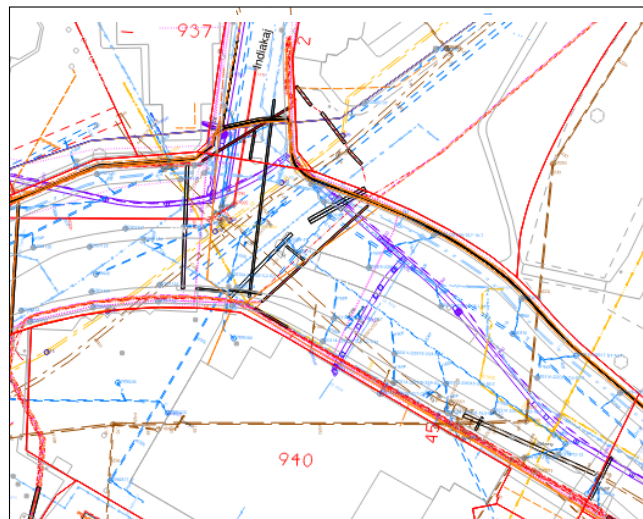
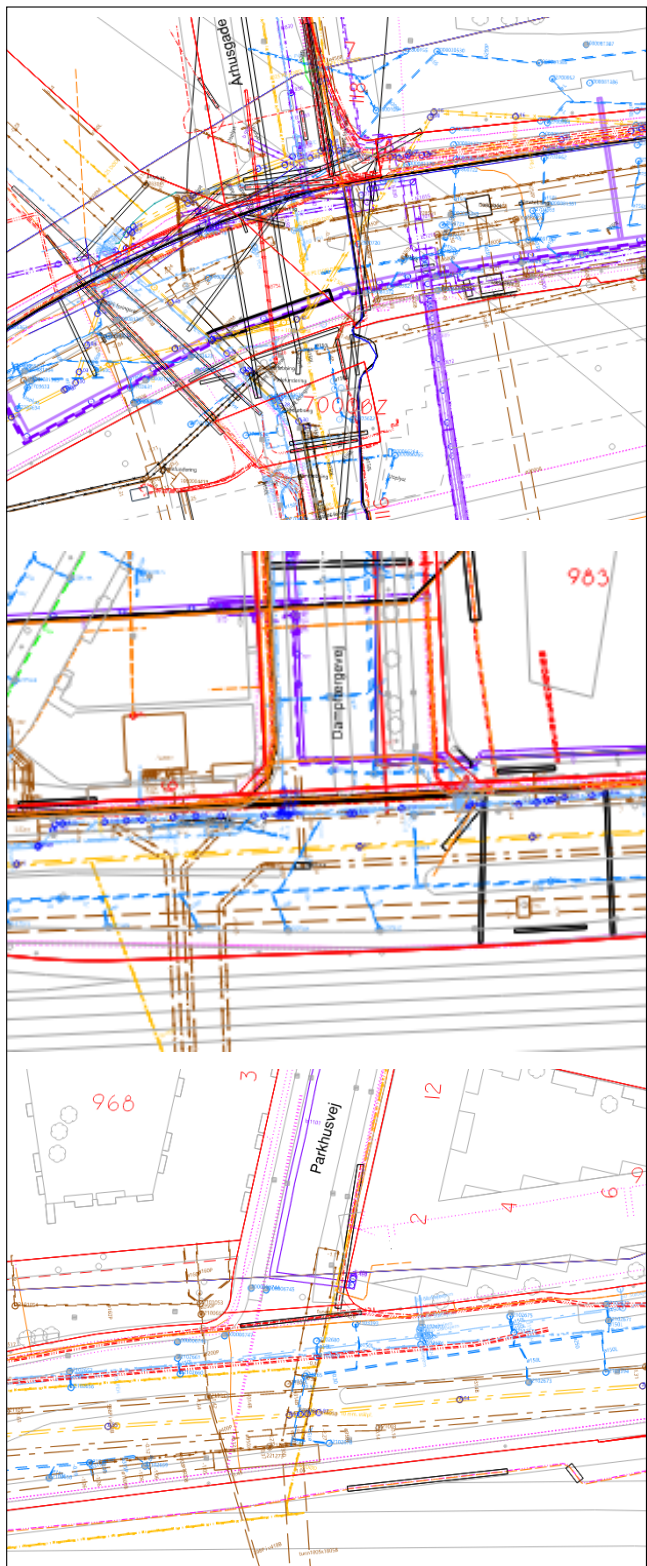
Livet under jorden

Hele havneområdet, inkl. den nye bydel Nordhavn, er forsynet gennem Kalkbrænderihavsgade. Vejen bærer præg af at være en distributionsvej med mange store ledninger. Både gas-, vand-, kloak- og fjernvarmeledninger, samt mange kabler i form af fiber, lav- og stærkstrøm.

Placeringen af Svanemølleværket sætter stort aftryk på jorden med pladskrævende kabler, der løber ud fra Svanemølleværket.

Ydermere er der i sydenden af strækningen wireophængt belysning. Generelt giver ophængt belysning begrænsninger i forhold til at begrønne Kalkbrænderihavsgade.

På grund af Kalkbrænderihavsgades placering tæt på havnen rørføres regnvand ved skybrudshændelser under vejen. Disse ledninger har en betydelig størrelse, hvilket besværliggør begrønning af strækningen yderligere.



	Eksisterende elkabel, højspændning 10 kV
	Eksisterende telekabel
	Nedlagt regnvands ledning
	Nedlagt spildevands ledning
	Eksisterende gasledning, ukendt type
	Eksisterende kloakledning, spildevand
	Nedlagt afløbsledning
	Eksisterende trykledning Ø200
	Eksisterende trykledning Ø110
	Eksisterende trykledning Ø250 skåret
	Eksisterende trykledning Ø110 skåret
	Eksisterende trykledning Ø120
	Eksisterende vandledning
	Eksisterende elkabel, ukendt spændning
	Eksisterende fibernet
	Nedlagt gasledning
	Eksisterende elkabel, lavspændning 0,4 kV
	Nedlagt fjernvarmeledning
	Eksisterende fjernvarme
	Eksisterende elkabel, højspændning 30-400 kV
	Eksisterende kloakledning, spildevand
	Eksisterende spildevand stikledning
	Eksisterende regnvand stikledning
	Eksisterende fordelings gasledning
	Eksisterende transmission gasledning
	Eksisterende fordelings fjernvarme ledning

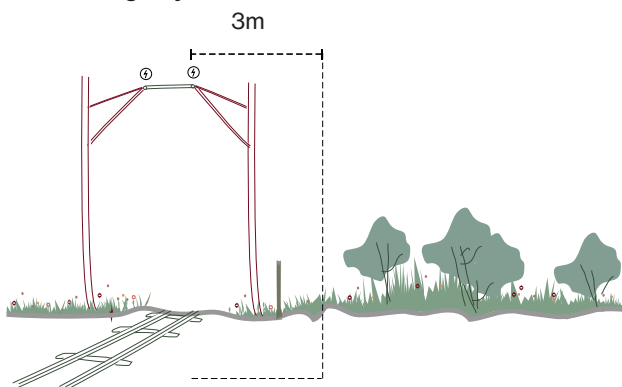
Udsnit fra ledningsplaner, der illustrerer infrastrukturen under jorden, for fuldt materiale henvises til ledningsplaner; tegn. nr. I100216_03_10_13_5_16-1_A1 til I100216_03_10_13_5_16-11_A1

Hvor kan der plantes

Ved begrønning af strækningen skal der tages højde for en del bindinger, der hindrer mulighederne for at plante, herunder både plantning af træer og grønne bundbeplantning. Der er både de afstandsmæssige og de artsspecifikke bindinger. I forhold til de afstandsmæssige bindinger skal der tages højde for trafik-sikkerhed, afstandskrav til underjordisk rørføring, Københavns Kommunes retningslinjer for arbejder ved træer og servitutter omhandlende arealer, der grænser op til Banedanmarks arealer. I forhold til de artsspecifikke bindinger skal der tages højde for klimaforandringer og København Kommunes liste for vejtræer. Endvidere skal driftshensyn og driftsarbejdernes arbejdsmiljø-sikkerhed overholdes ved begrønning af strækningen. Det kan ved begrønning af en vejmatrikel være nødvendigt at afspærre en vognbane i forbindelse med renhold og beskæring.

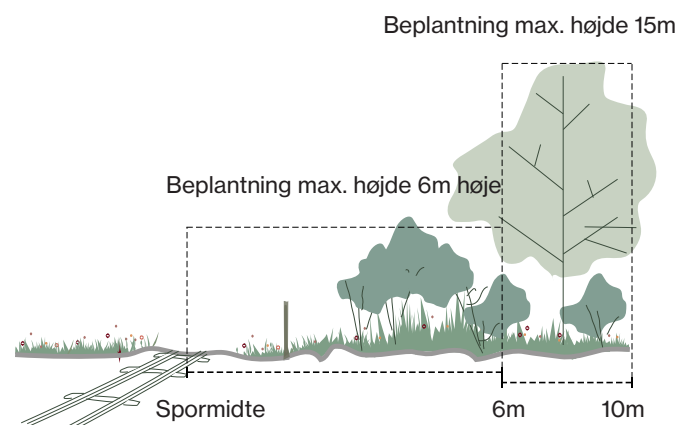
Der er blevet undersøgt hvorvidt det er muligt, at begrønne eksisterende gittermaster. Dette er dog ikke muligt på grund driftsmæssige begrænsninger. Der er yderligere dårlige erfaringer med

Andre retningslinjer



Eldriftsservitut

Ingen træer og buske må være tættere på end 3 meter målt fra en lodret linje gennem nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget.



Valg af træer og buske mod jernbaneareal

Banedanmark opfordrer til at vælge planter afhængig af afstanden til skinnerne:

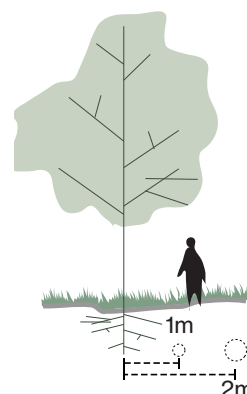
- Mindre end 6 m fra skinne: Kun buske (maks. højde på 5-6m).
- Mellem 6 og 10 m fra skinne: Buske og små træer (maks. højde på 15 m).
- Mere end 10 m fra skinne: Buske samt små og store træer.

at sikre overlevelsen af klatreplanter på sigt, grundet saltning og afstandskrav til cykelsti og fortov.

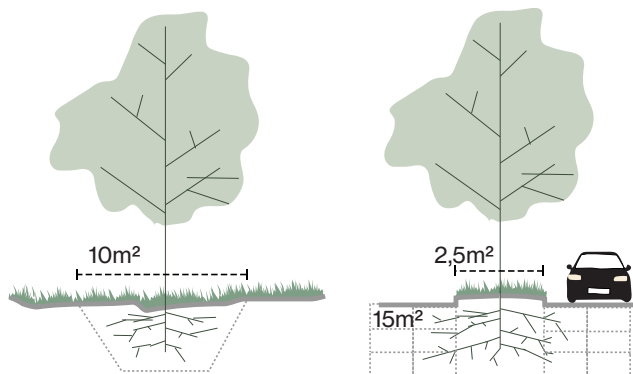
Der skal ved begrønningen af strækningen også tages højde for trafikmæssige bindinger her i blandt oversigtbarhed ift. kørekomfort, sideveje og udsyn til signalanlæg.

Respektafstande:

- Ledning, el: 1 meter.
- Ledning, fjernvarme: 2m.
- Ledning, gas: 2m.
- Ledning, fjernkøl: 2m.
- Ledning, vand: 2m.
- Faste genstande: 0,5m.
- Frihøjde ved kørebane: 4,5m.

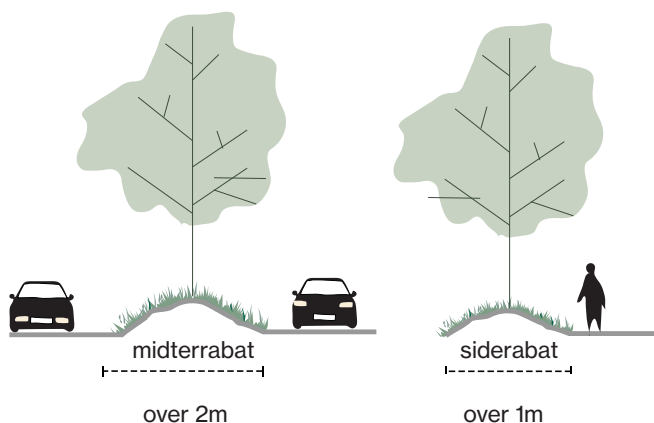


Københavns Kommunes retningslinjer



Vejtræer jf. Københavns Kommunes retningslinjer for arbejder ved træer:

- 10m² åben jordoverflade eller
- 2,5m² åben jordoverflade + 15 m² rodvenligt bærelag.



Herunder midterraber:

- Under 2 meter: Ingen træer.
- 2-4 meter: Robuste træarter som el, elm og robinie.
- Over 4 meter: Træarter med gode vækst erfaringer som avnbøg, eg, el, kirsebær, lind, pil, elm, robinie, røn og æble.

Herunder sideraber:

- Under 1 meter: Ingen træer.
- 1 meter og derover: Træer med begrænset træartsvalg.



■ Her kan der plantes bundbeplantning langs vejforløbet.

■ Her kan der plantes træer langs vejforløbet.

Illustrationen markerer, hvor der kan plantes træer, og hvor der kan plantes lav beplantning. På grund af træers rodnet kan der ikke plantes træer ovenpå, eller i den umiddelbare nærhed af, ledninger. Ligeledes er der taget højde for trafik-sikkerhed og andre respektafstande.

Omverdensinddragelse

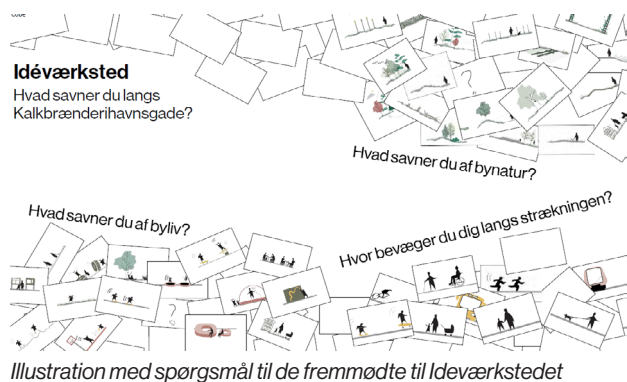
For at opnå den bedst mulige viden om Kalkbrænderihavns-gade inviterede projektteamet alle, der kunne være interesseret, til et Idéværksted og en opfølgende præsentation af arbejdet med foranalysen. Nedenfor ses en opsummering fra de to borgermøder.

Borgermøde d. 31. januar 2023: (32 tilmeldte, ca. 27 deltog)

Formålet med det første møde var at dele af lokalkendskab mellem rådgivere, opdragsgivere og borgere. Vi ønskede generering af ideer til begrønning af Kalkbrænderihavns-gade.

Afvikling af mødet foregik med en præsentation ved opdragsgiverene, By&Havn og Københavns Kommune. Derefter en gennemgang af projektområder ved rådgivere med forklaring af bindinger, bl.a. respektafstande til ledninger og sikkerhedsrelement ved banen.

I tre grupper afholdtes mindre workshop, vedr. emnerne bynatur, byliv og bevægelse. Slutteligt var der opsamling ved rådgiverene i plenum og invitation til opfølgende borgermøde i marts.



Borgermøde d. 15. marts 2023: (48 tilmeldte, ca. 60 deltog)

Det andet borgermøde blev afholdt for at præsentere hvorledes de ideer og inputs fra idéværkstederne ved første borgermøde, blev indarbejdet i det videre arbejde med foranalysen, samt for at præsentere Cobes oplæg til begrønning af Kalkbrænderihavns-gade.

Dagsordenen på mødet bestod af en kort præsentation ved opdragsgiverene; Københavns Kommune og By & Havn. Dernæst en opsamling af ideer og inputs fra borgermøde d. 31. januar, der blev opsummeret i 5 hovedbudskaber og afslutningsvis en præsentation af fremtidige mulige løsninger for begrønning af Kalkbrænderihavns-gade.

Ved opsamling og tilbagemelding var der en positiv stemning omkring løsningerne. Spørgsmål om hvorfor der ikke kunne gøres mere ved trafik og begrønning, blev diskuteret i alle grupper. At forsyninger og afstandskrav reducerer mulighederne for beplantning blev modtaget med skuffelse, men accept af regler og tekniske forhold. At der grundet rammesætningen for projektet ikke kunne medtages trafikale løsninger, ansås ligeledes for en skam, men blev taget til efterretning hos borgerne. Til slut fortalte Københavns Kommune, om den videre proces frem til budgetforhandlingerne i efteråret 2023.

De forslag og ideer der ikke falder indenfor rammen for projektet, er samlet sammen og videregivet til Københavns Kommune som en kommende idébank for områderne.

For mere information henvises der til bilag: 100216_Omverdensinddragelse_A1.pdf



Billeder fra borgermøde 31. januar 2023. Fotograf: By&Havn/Cobe

Omverdensinddragelse

Hvad savner du af bynatur, byliv og forbindelser i Kalkbrænderihavnsgade?

-Det vil vi gerne høre om!

Mød os til idéværksted tirsdag den 31. januar kl. 17.00-18.30, hvor du kan give dine inputs og ønsker til begrønning af gaden.

Vi glæder os til at se jer hos Cobe arkitekter, Orientkaj 4, stuen, 2150 Nordhavn.



Tilmeld dig gratis via billetto



BY&HAVN
STEBBR LOKALUDVALG
KØBENHAVNS KOMMUNE

Invitation til borgerne, borgermøde d. 31. januar 2023.

Invitation

Hør om idéerne til en grønnere Kalkbrænderihavnsgade

I januar deltog borgere i idéværkstedet om gaden. De kom med inputs og ønsker til begrønning - bynatur, byliv og bevægelsesmønstre. Nu præsenterer vi forslaget.

Vi glæder os til at se jer **Onsdag den 15. marts kl. 17-18, hos Cobe arkitekter, Orientkaj 4, stuen, 2150 Nordhavn.**



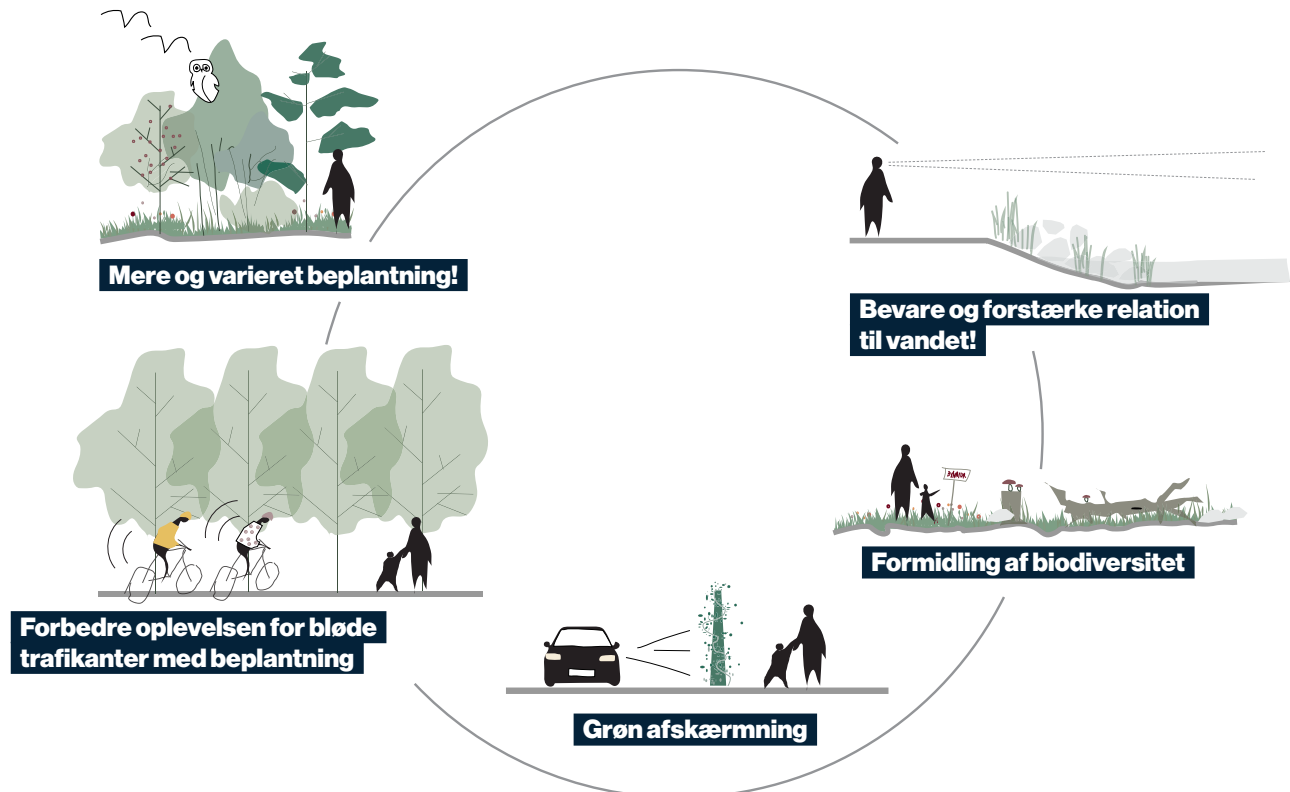
Tilmeld dig gratis via QR-koden eller på adressen: billetto.dk/e/799701



BY&HAVN
STEBBR LOKALUDVALG
KØBENHAVNS KOMMUNE

Invitation til borgerne, borgermøde d. 15. marts 2023.

5 hovedbudskaber:



Vision, helhedsgreb & strategier

Vision

...Fra grå!

I dag er det en grå oplevelse at køre eller gå en tur langs Kalkbrænderihavnsvej. Der er mange befæstede overflader i materialer som asfalt, fliser og mindre sten. Gaden fremstår som en bagside af byen, selvom der er attraktive byområder på begge sider. I starten og i slutningen af strækningen er der to grønne lyspunkter, herunder Kastellet og Svanemøllen Strand. I midten findes Sandkaj, som, med sine åbne vidder og bademuligheder, repræsenterer en populær destination i Nordhavn.

Fra grå og inaktiv til grøn og aktiv bygade!



... Til grøn!

Det er visionen, at Kalkbrænderihavnsgade i fremtiden skal fremstå som en grøn bygade, der skaber nye forbindelser mellem de rekreative destinationer, så som Kastellet, Sandkaj og Svanemøllen Strand. Og hvem ved, måske kan der lægges flere destinationer til i fremtiden?

Det skal i fremtiden være attraktivt at bevæge sig langs gaden, og der skal skabes gode forbindelser på tværs. Begrønningen sker både med træer og lavere beplantning. Strækningen skal i fremtiden fremstå grøn, og som en integreret del af byen.

Kalkbrænderihavnsgade opleves i dag som monoton og udformet på bilernes præmisser, hvilket gør, at det ikke virker attraktivt at bevæge sig til fods eller på cykel langs gaden. Kalkbrænderihavnsgade skal i fremtiden opfordre til bevægelse. Både store og små, maratonløberen eller dem, der går en søndagstur, skal have lyst til at bevæge sig langs og omkring Kalkbrænderihavnsgade.

Der skal skabes omgivelser, som lægger op til, at man bevæger sig mere til fods og på cykel end i bil. Det skal være nemt at cykle til og fra arbejde, og samtidig skal det være en oplevelsesrig rute at motionere langs.

Med andre ord: der skal skabes en oplevelsesrig rute med afstikkere til smukke "omveje", som opfordrer til bevægelse.



Helhedsgreb

I fremtiden skal det være en attraktiv oplevelse at bevæge sig langs Kalkbrænderihavns-gade med forstærket forbindelser til de nærliggende områder. Bygaden skal fremstå grøn og som en integreret del af den eksisterende og fremtidige by. Begrønningen kan ske med både træer og lavere beplantning afhængigt af de stedspecifikke muligheder. Der skal arbejdes med at styrke den begrønning, der allerede er placeret idag ved at supplere de eksisterende sporadiske træerækker, og forstærke den eksisterende natur, primært langs banetracéet ved at fremhæve "bane-naturen" ved dennes udtryk og unikke karakter.



Gadens grønne spor

Med afsæt i Kalkbrænderihavns-gades historie med spor af kyst, af havn, af skinner og af industri arbejdes med fremtidens spor som greb: Grønne spor.

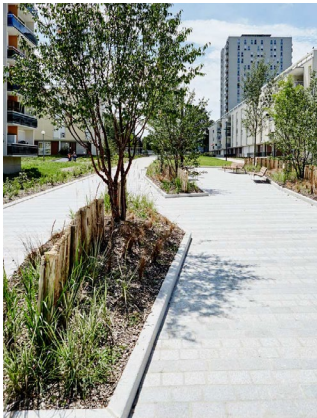
De grønne spor skal i sin helhed etablere en grøn sammenhæng på hele strækningen fra Kastellet til Svanemøllen Strand, så den kommer til at fremstå som én grøn bygade. Steder hvor de grønne spor kan vige ud fra strækningen udvikles til nye grønne destinationer med plads til nyt byliv. Det grønne spor skal danne rammen for nye bevægelsesspor, der dels forbinder strækningen med eksisterende byområder men også med nye potentielle grønne destinationer.



Helhedsgreb

Referencer af grønne spor

Stemning



Grønne veje



Helhedsgreb

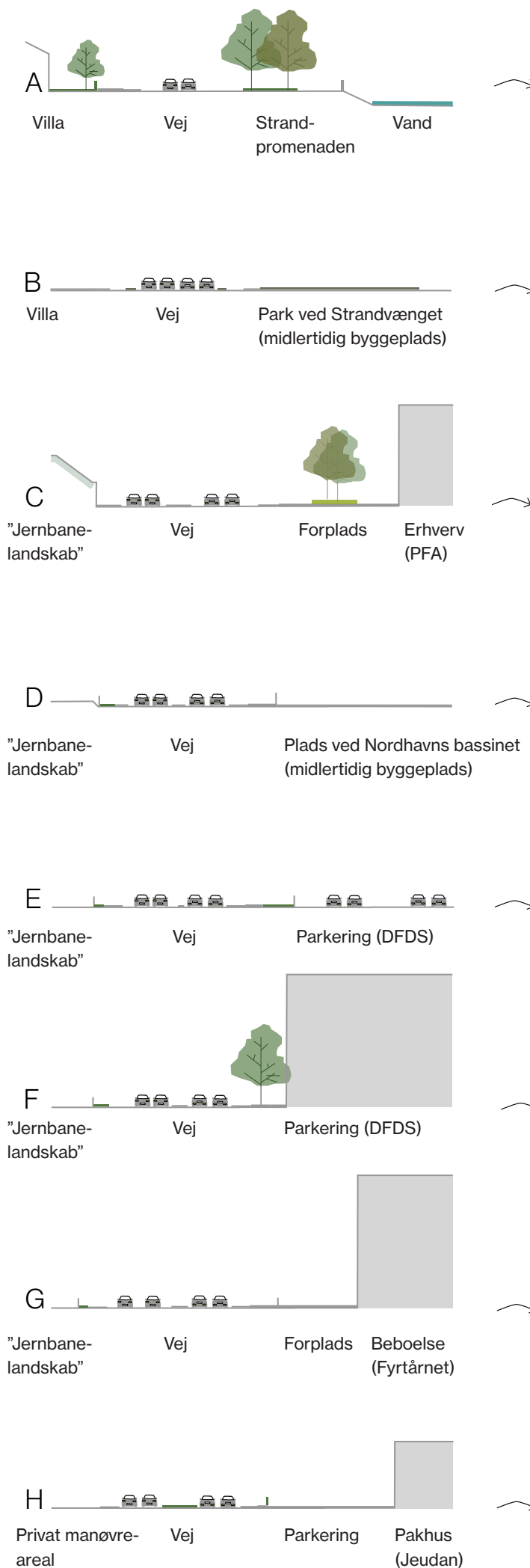


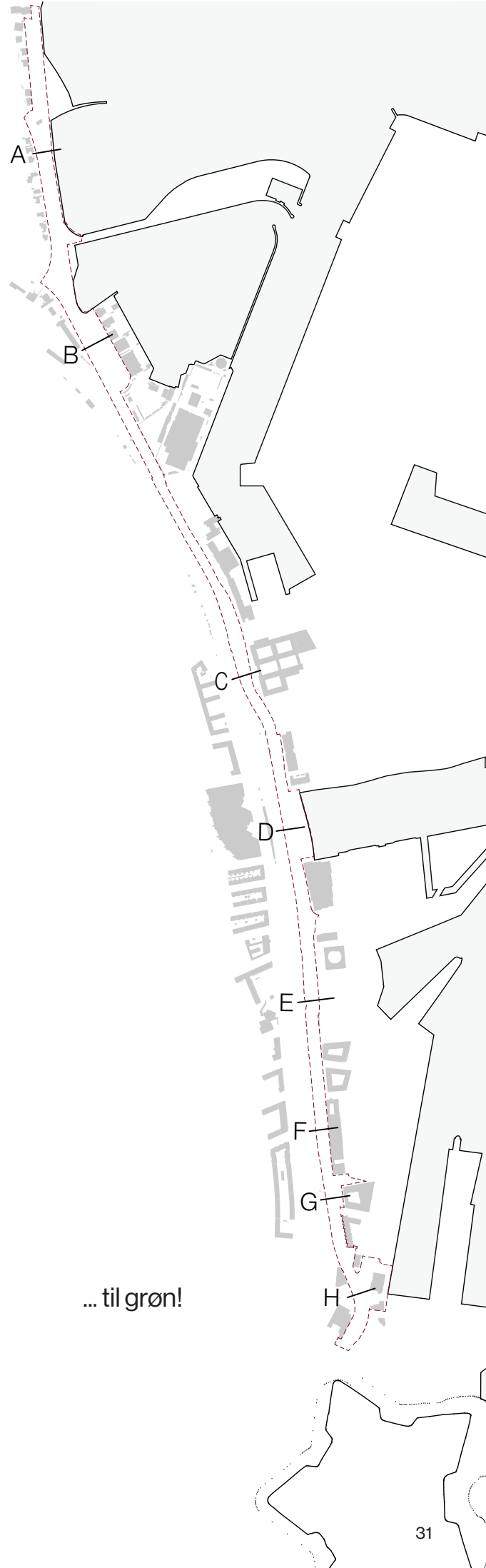
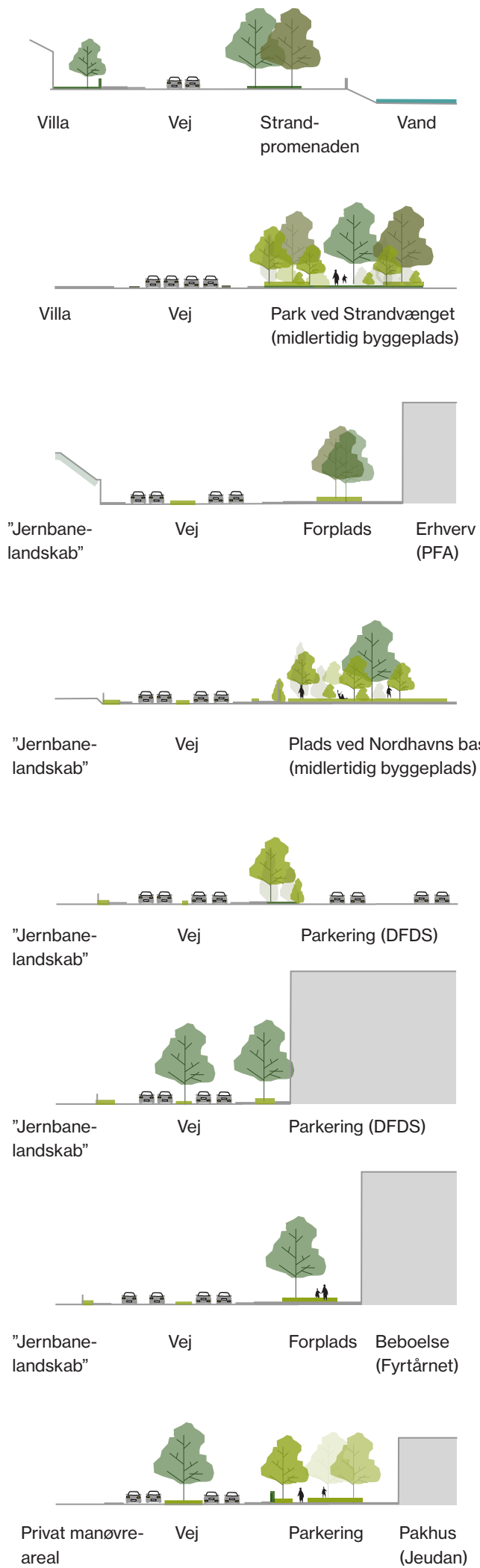


Helhedsgreb

En ny oplevelse langs strækningen

Fra grå...





Eksempler på grønne spor

I rabatter og heller

De grønne spor langs strækningen kan have mange former og afskygninger. Men for at sikre og tilgodese alle bindinger og forudsætninger, anbefales det, at de grønne spor overordnet består af en bundbeplantning af urter og stauder, samt opstammede træer hvor det er muligt. Plantevalget af urter og stauder skal tage højde for de drift- og vækstbetingelser, der er langs en trafikeret vej. Derfor vælges planter, der trives i magert jord og der plejes ved slåning 1 til 2 gange årligt. Nedenfor gives fire eksempler på, hvilket afsæt udformningen af beplantning kan have, og hvorledes sporene kommer til udtryk.

Tidligere kunne baneterræn være ubevidste spredningskorridorer. Nu vil de sammenhængende grønne spor i rabatter og heller være aktive spredningskorridorer for flora og fauna.

1. Undergrundersspor - Livet under jorden.

Ledninger til og fra Svanemølleværket løber langs Kalkbrænderihavnsgade. Hvor træer ikke kan plantes af hensyn til ledninger, markeres områderne præcist af felter i anden belægning eller med særlig bundbeplantning. Under træer placeres græs med løg og urter.

2. Spor af tidligere kystlinje - Fra før Kalkbrænderihavnsgade fandtes.

Kystlinjen er langsomt vokset som byen er udvidet mod vandet. Vekselvirkningen mellem land og vand markeres med bølgede og organiske former samt med et skift i jordtyper, der understøtter forskellig beplantning af lave urter i kysttema. En tydelig markering vil med tiden udviskes og ændre form, hvilket afspejler kystens dynamiske omskiftelighed. Træer placeres i den skiftende bund.

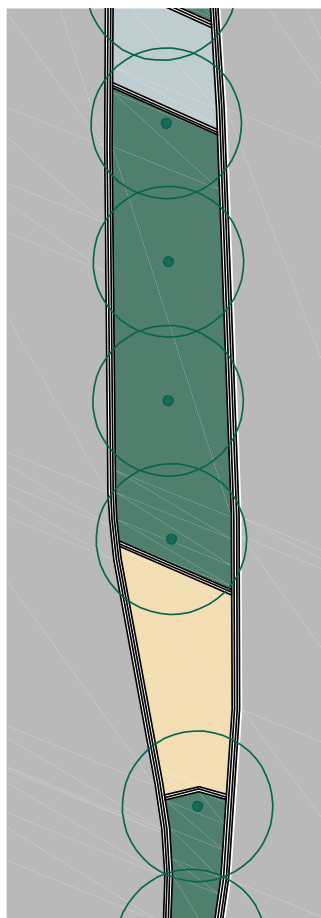
3. Gennemgående spor - Den kendte, klassiske rabat.

For flest mulige grønne arealer, udlægges græs og forårsløg hvor end muligt.

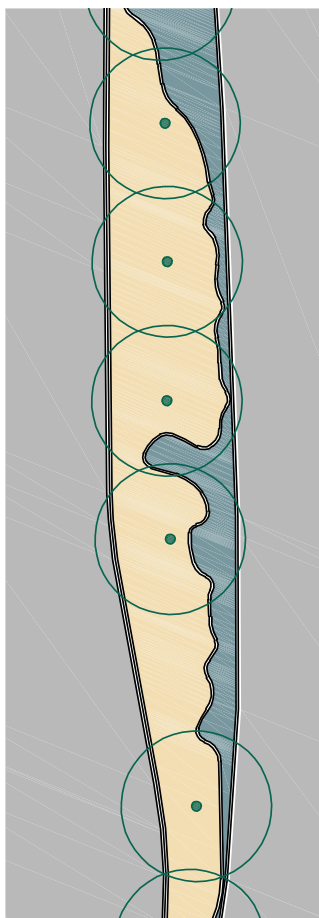
4. Brudte spor - Den stedstilpassede vej.

Da ønsker om begrønning kommer efter konstruktion og forsyningsarbejder, brydes det grønne spor. Der udlægges græs med urter under træer. De andre bede udlægges med belægninger, og beplantning tilpasses stedernes brug og udtryk, såsom kystbeplantning ved Sandkaj og duftende urter ved Indiakaj, som små hilsner til de stedslige forhold.

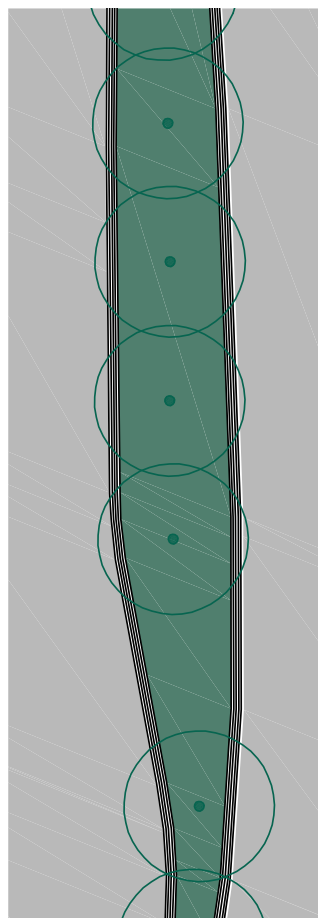
Eksempler på midterhelle



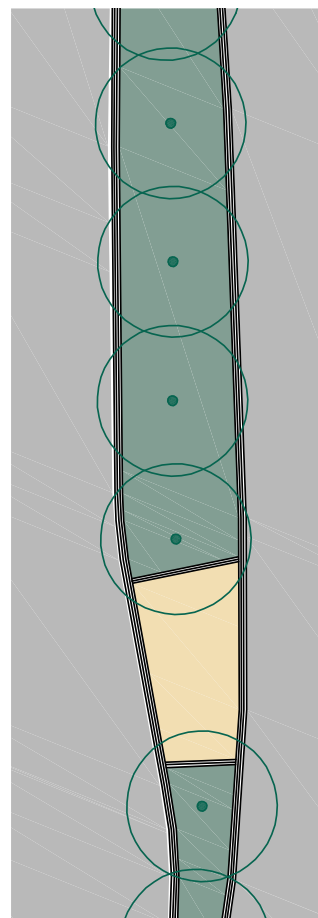
1. Undergrundersspor.
Livet under jorden.



2. Spor af tidligere kystlinje.
Fra før Kalkbrænderihavnsgade fandtes.



3. Gennemgående spor.
Den kendte, klassiske rabat.

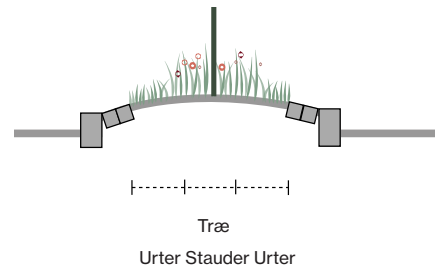


4. Brudte spor.
Den stedstilpassede vej.

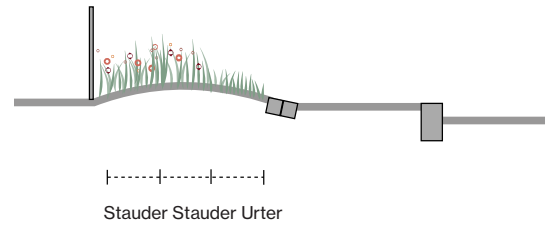
Eksempler på grønne spor

I rabatter og heller

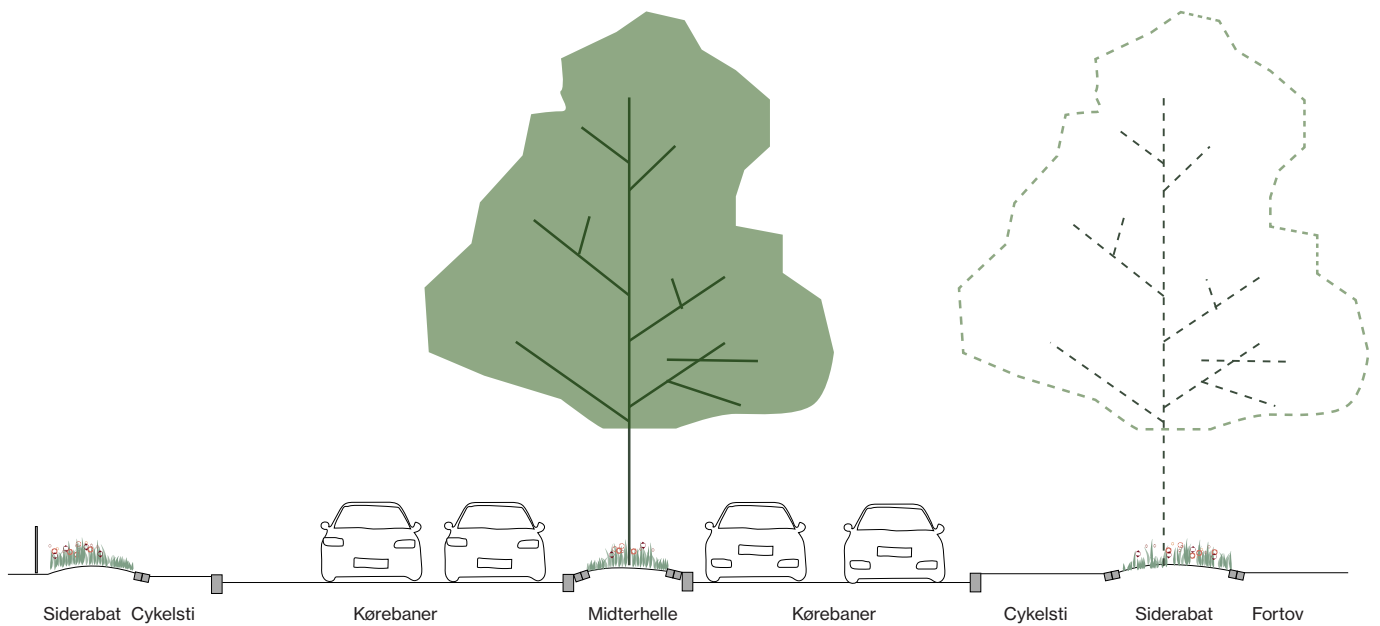
Langs siderabatterne er der kun enkelte steder med plads til træer. Så her består de grønne spor primært af en beplantet bund. Ved siderabatterne er det muligt at beplante med en større andel af flerårige stauder, da de ikke er til gene for trafikikkerheden som i midterhellerne. I midterhellerne er andelen af lave urter større, så man sikre god udsigt for trafikkanterne langs strækningen.



Eksempel på midterhelle

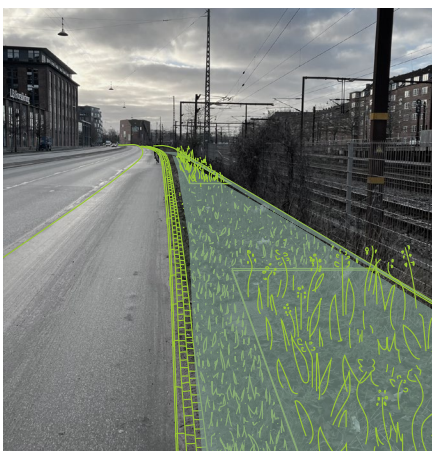


Eksempel på siderabat



Principsnit

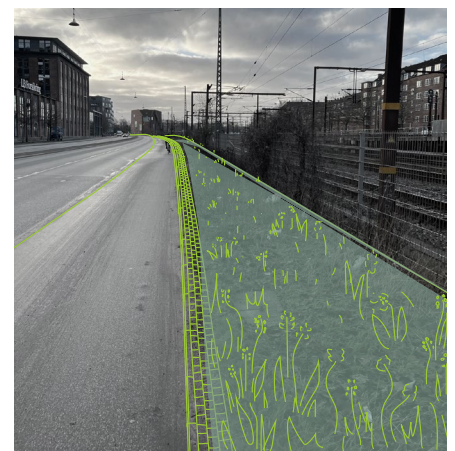
Eksempler på siderabat



1. Undergrundersspor - Livet under jorden & 4. Brudte spor - Den stedtilpassede vej



2. Spor af tidligere kystlinje- Fra før Kalkbrænderihavnsgade fandtes



3. Gennemgående spor - Den kendte, klassiske rabat

Beplantningsstrategi

Fra grå til grøn!

Beplantningsstrategien for Kalkbrænderihavngades grønne spor tager afsæt i Københavns Kommunes to strategier "Strategien Bynatur i København 2015-2025" og "Strategi for biodiversitet". Beplantningsstrategiens formål er at styrke og skabe mere bynatur, herunder biodiversitet i byen, samt at Kalkbrænderihavngade skal gå: "Fra grå og inaktiv til grøn og aktiv - En grøn og aktiv bygade". Beplantningsstrategien har to primære mål: 1) Forstærke eksisterende beplantning og skabe rammerne for ny biodiversitet langs strækningens side- og midterraber. 2) Ny beplantning der understøtter, biodiversitet, forståelse og læring, samt nye frivillige fællesskaber ved potentielle områder langs strækningen. Dette gøres ved at kortlægge eksisterende biodiversitet og supplere med nye biodiversitetsfremmende elementer.

I valget af planter skal der tages højde for, at fremtidig beplantning skal være robust, og kunne klare hårde forhold og klimaforandringer. Udelukkende brug af hjemmehørende arter, er derfor ikke en anbefaling.

København Kommunes "Strategien for bynatur" består af to vigtige overordnede visioner:

- at skabe mere bynatur i København, og
- at øge kvaliteten af bynaturen i København

"Strategien for bynatur" beskæftiger sig med et spænd fra by til natur og opere med enernerne biodiversitet, klimatilpasning, funktionalitet, rumlighed og plejeindsats.

Københavns Kommunes nylige vedtagne "Strategi for biodiversitet" består af 5 temaer:

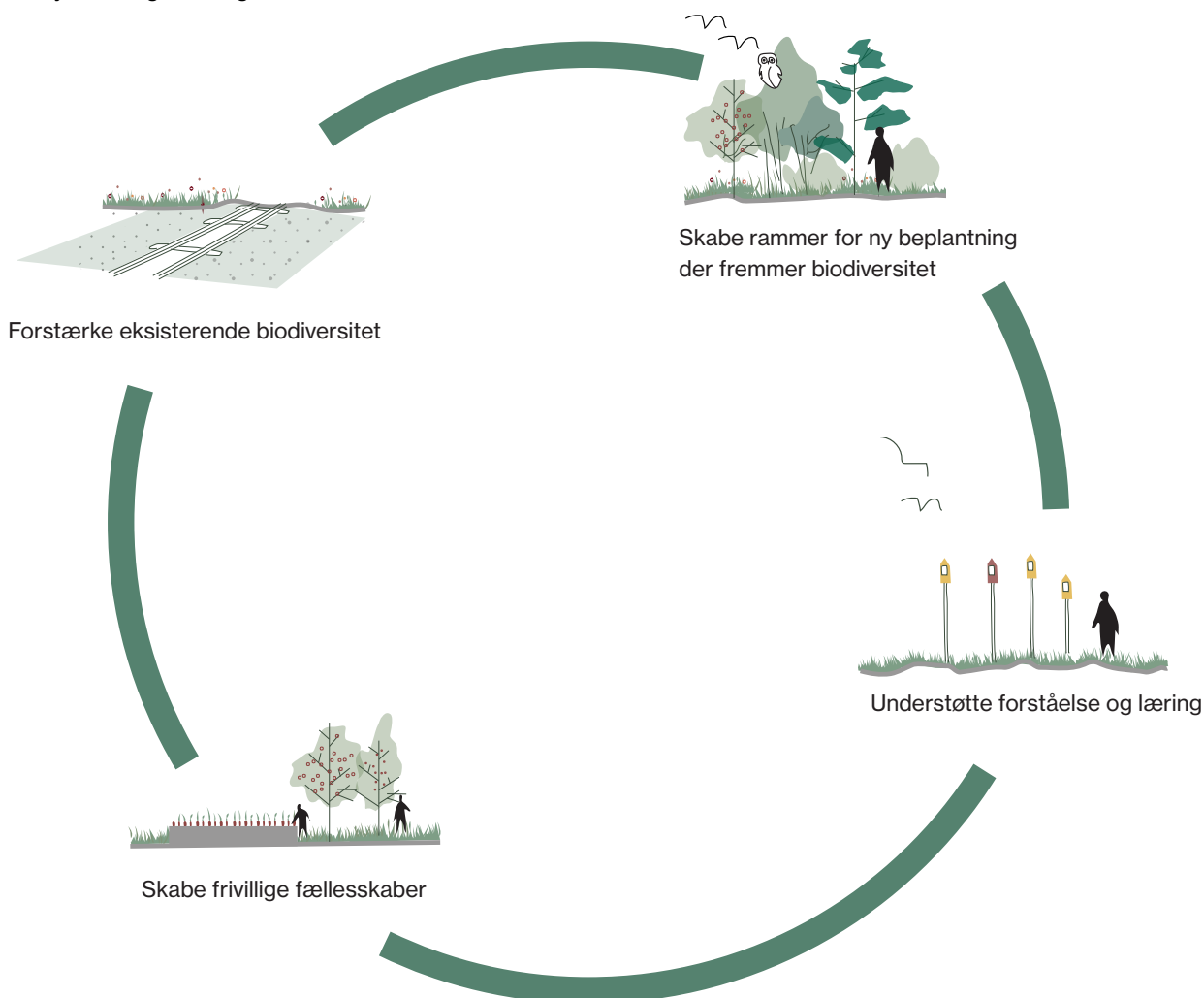
- Skabe rammerne for byens grønne udvikling frem til 2050
- Bevare og styrke den eksisterende biodiversitet i København
- Skabe bedre vækstbetingelser for nye arter og planter
- Understøtte viden og uddannelse
- Skabe frivillige fællesskaber om natur og biodiversitet

Københavns Kommunes biodiversitets strategi beskæftiger sig med tre overordnede fokusområder:

Den grønne by, Den blå by og Den grå by.

Strækningen vil med sin status som vejstrækning betragtes som en del af Den grå by, dog er strækningen tilknyttet områder der vil betegnes som Den grønne og Blå by. For nærmere detaljering henvises til København Kommunes; Københavns strategi for biodiversitet.

Overordnet beplantningsstrategi baseret på København Kommunes "Strategi for bynatur" og "Strategi for biodiversitet":



Beplantningsstrategi

Forslag

1. Forstærke eksisterende beplantning og skabe rammerne for ny biodiversitet langs strækningens side- og midtterraberter.

2. Ny beplantning der understøtter biodiversitet, forståelse og læring, samt nye frivillige fællesskaber ved potentielle områder langs strækningen

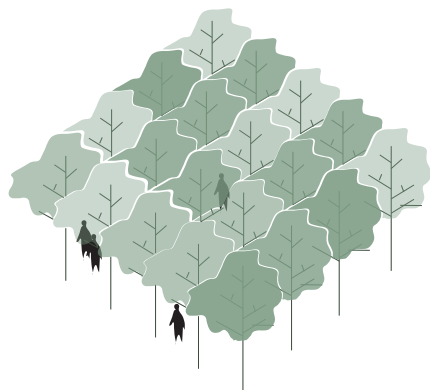


Værktøjskasse

Begrønningselementer

Værktøjskassens elementer er forslag til elementer, der kan benyttes langs vejmatricken og ved tilknyttede nye byrum. Vejmatricker er mere begrænset i forhold til både areal og bindinger, og derfor kan ikke alle værktøjskassens elementer benyttes. Beplantninger kan virke rumdannede, understøttende og skelsættende. Værktøjskassen indeholder begrønningselementerne, der hver især kan styrke strækningens nye grønne identitet.

For at skabe de bedste rammer for beplantningen, og hermed danne ramme for nyt byliv og bevægelse, arbejdes der med rumdannende beplantningselementer.



Løvtag
Opstammede træer med brede kroner danner et tag af løv til ophold under. Som en parasol på sommerdage.



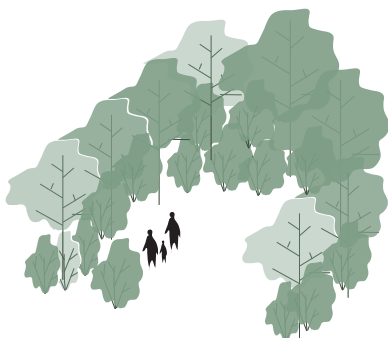
Korridor
Definerende træstammer viser en retning og forløb for bevægelse. Trækroner vokser sammen og dækker stien.



Rækker
Trærækker kan være retningsgivende og vejledende. Struktur og rytme defineres af træer i rækker.



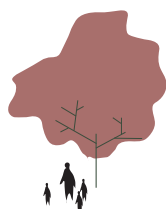
Afskærmning
Hække og grønne vægge giver klare grænser, og stopper vind og nogle gange lyd.



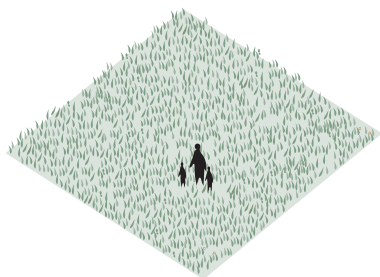
Indrammet
Træer med lavt siddende grene og buske i den tætte bund afgrænser og skaber et rum.



Spredt
Fritstående træer af forskellige arter skaber et tilfældigt udtryk og uhøjtidelig stemning.



Markering
Opmærksomhed skabes med markeringstræer. Derfor skal træerne differentiere sig i forhold til den omgivende beplantning. Træet vil med sin lette genkendelighed fungere som et fremtidigt mødested i bybilledet.



Flade/bund
Kontinuitet skabes af en lav beplantning. Den lave beplantning skal være særdeles hårdfør og være i stand til at overleve i et hårdt miljø med vind- og saltpåvirkning. Derfor anbefales en urteblandning, der er udviklet specielt til vejmiljøer.

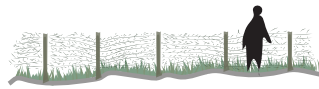
Værktøjskasse

Biodiversitetsfremmende elementer

I det videre arbejde med at fremme biodiversiteten og bynaturen i de grønne spor langs Kalkbrænderihavnsgade, kan der arbejdes med flere forskellige elementer. Nedenstående er en række eksempler på hvilke elementer, der kan arbejdes med for at skabe en ny beplantning, der danner rammerne for en mere biodivers strækning.



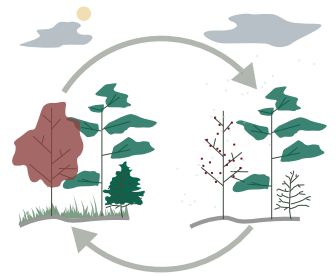
Naturens naturlige nedbrydning. Afklip fra urter og græs samt grene fra beskæring af træer bevares på stedet.



Bionedbrydeligt materiale som rumgivende element. Grene fra beskæring af træer bruges som kvashegn.



Naturlige succession. Fældede træer får lov til at blive på vejen.



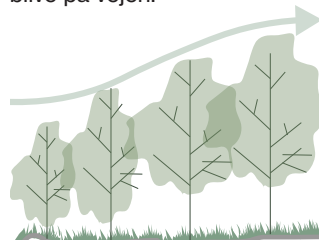
Årstidsvariation. Skiftende udspring, farver og blomst-ring sikrer oplevelser over hele året.



Legende element af bionedbrydeligt materiale. Kvashegn genbruger restmaterialer fra beskæring af træer.



Lægivende plantninger. Kraftig vind afbrydes af grønne afskærmninger og skaber bedre ophold.



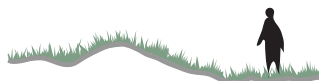
Biomasse øges over tid. Træernes kroner vokser til så de kan optage og tilbageholde mere regnvand.



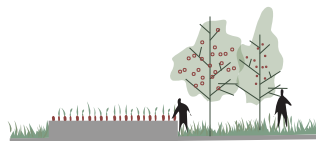
Biomasse øges. Tættere og mere blandet beplantning giver med biomasse og øger værdien af de grønne arealer.



Grus, jord og sten som overflade. Varme, tørre stenmaterialer tilbyder levesteder til insekter og krybdyr.



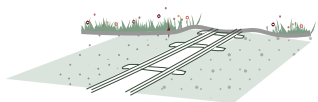
Kuperet terræn. Forskellige hældninger og lyseksponering giver forskellige levesteder.



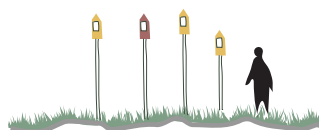
Dyrkning af afgrøder i frivillige fællesskaber. Plant og gro din egen mad i byen, (arealer væk fra vejen).



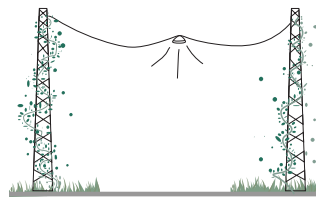
Skabe ny biodiversitet. Ændrede fysiske forhold skaber nye levesteder for flora og fauna.



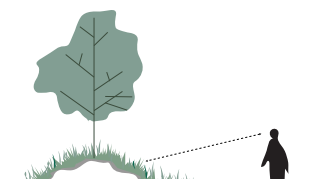
Überørt "natur". Lad ubenyttede steder udvikle sig i en vild og tilfældig retning.



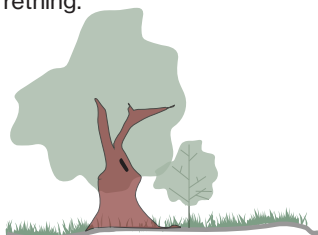
Læring og forståelse om byens dyr. Boliger til mindre dyr og fugle viser hvilke dyr, der kunne bo i byen.



Drift der accepterer vilde plantninger. Mindre drift og vildere beplantning kunne give mere biomasse.



Synlighed der giver bevidsthed. Grønt som fysisk barriere og i øjenhøjde skaber opmærksomheden.



Nye og gamle træer. Forskellig aldre af træer giver flere oplevelser og mulighed for løbende udskiftning.



Stensætninger ved vandkanten. Varierende vanddybder og store sten skaber levesteder til krabber og småfisk.



Læring og forståelse om byens insekter. Insekthoteller viser typer af levesteder for insekter.

Kortlægning af eksisterende beplantning

Langs Kalkbrænderihavnsgade

Den nuværende beplantning langs strækningen består af to primære beplantningstyper. En beplantning langs tracéet og mod vest og en anden beplantning langs ruten mod øst. Beplantningen langs jernbaneskinnerne kan man karakterisere som "bane-natur"; den typiske beplantning man ser langs skinner, hvor naturen har en helt unik sammensætning, da den får lov at stå uberørt. Dog opleves karakteren af beplantningen, der kravler over hegnet til den vestlige vejrabat tilfældig med meget ukrudt og invasive arter. Ligeledes er den præget af, at der ikke er en egentlig afgræsning mellem beplantningen og cykelstien. Beplantningen har dog glimt af kvaliteter, der bestemt er værd at tage med i en videreudvikling af Kalkbrænderihavnsgade.

Langs strækningen finder man også enkelte gadetræer. Dog er der ingen rytme eller sammenhæng i træerne længere, da de er påvirket af mange omgange af vejarbejde. Antallet er også meget lavt, da fældede træer ikke er blevet erstattet med tiden. Dette giver en øde fornemmelse og et ufærdigt udtryk.



(Foto, Cobe)



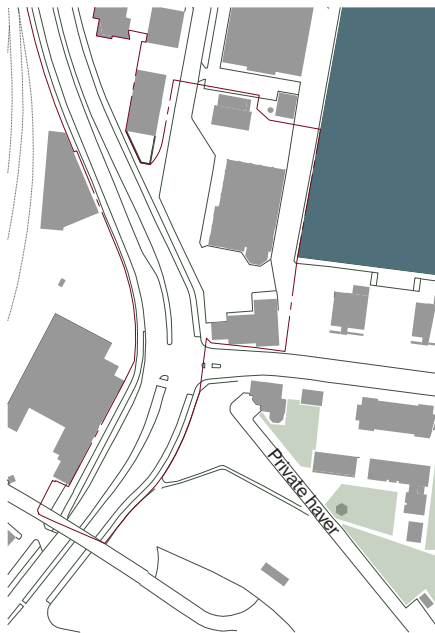
Kortlægning af eksisterende biodiversitet

Ved Indiakaj og omgivelser

Kortlægningen af biodiversitet fokuserer ikke blot på den biodiversitet, der er at finde på Kalkbrænderihavnsgade, men også nærmeste nærmiljø, da dette giver et mere nuanceret og helstøbt billede af den biodiversitet, der findes i området i dag.

Det grønne areal ved Indiakaj og de nærliggende områder består overordnet af tre forskellige biotoper, der på hver sin måde, og i mere eller mindre grad, bidrager til områdets biodiversitet: Små private haver, Kastellet voldanlæg med store gamle træer, der huser et væld af fugle, insekter og flagermus, buskbevokningerne og "jernbanenaturen" med urter, græsser og kratbevoksninger langs jernbaneskinneerne.

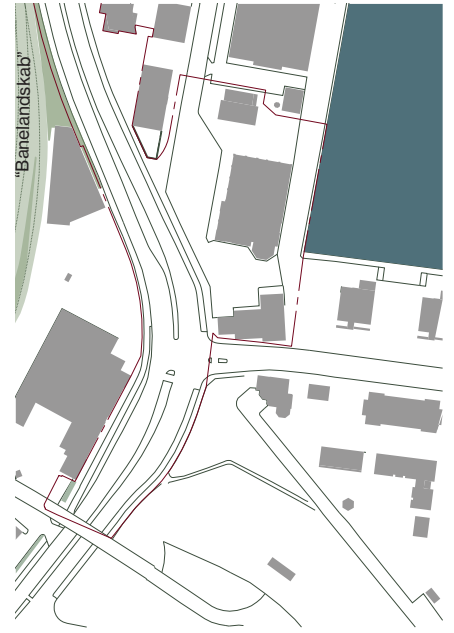
Private haver.



Kastellet Voldanlæg
(Fortidsmindebeskyttelseslinje §18).



Bevoksninger langs jernbaneskinneerne.



Biomasse:

- Klippet græsplæne.
- Enkeltstående træer og buske.

Biomasse:

- Klippet græsplæne.
- Jordvold.
- Gamle store træer.
- Buske.

Biomasse:

- Banelandskab: Græsser og urter langs togskinne.
- Klatreplanter og buske langs hegn.
- Enkeltstående træer.



(Foto, Cobe)



(Foto, Cobe)



(Foto, Cobe)

Kortlægning af eksisterende biodiversitet

Ved Nordhavnsbassinet, Gittervej og omgivelser

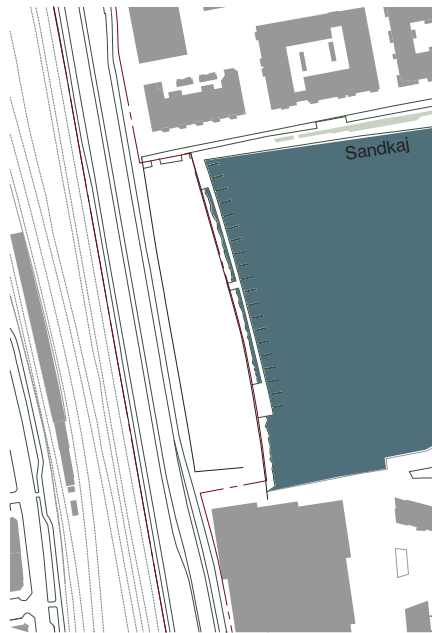
Kortlægningen af biodiversitet fokuserer ikke blot på den biodiversitet, der er at finde på Kalkbrænderihavngade, men også nærmeste nærmiljø, da dette giver et mere nuanceret og helstøbt billede af den biodiversitet der findes i området i dag.

Området ved Nordhavnsbassinet og de nærliggende områder består overordnet af tre forskellige biotoper, der på hver sin måde, og i mere eller mindre grad, bidrager til områdets biodiversitet: Stensætningen med ved kajkanten, kyst beplantning af urter, græsser og buske ved Sandkaj og "jernbanenatur" med urter, græsser og kratbevoksninger langs jernbaneskinnerne.

Stensætning langs kaj kanten.



Plantekummer med kystnær beplantning på Sandkaj.



Bevoksninger langs skinnerne.



Biomasse:

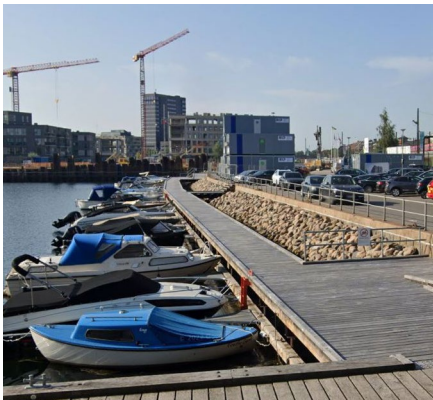
- Stensætning.

Biomasse:

- Kystnær beplantning af hhv. buske, studegræsser og maritime urter.
- Sten.
- Stensætning.

Biomasse:

- Banenatur: Græsser og urter lang togs Skinner.
- Klatreplanter og buske langs hegn.



(google maps)



(Foto, Cobe)



(Foto, Cobe)

Kortlægning af eksisterende biodiversitet

Det grønne areal ved Standvænget og omgivelser

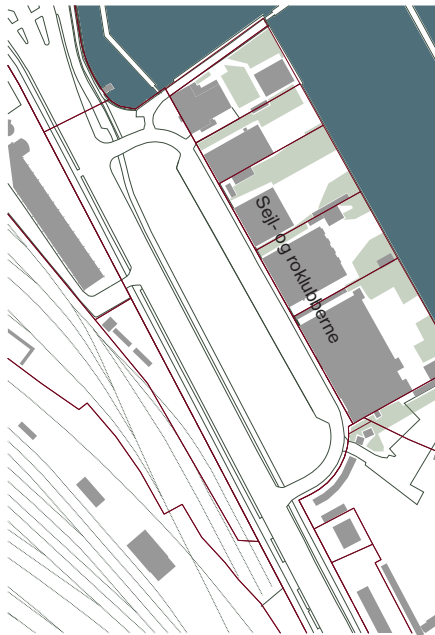
Kortlægningen af biodiversitet fokuserer ikke blot på den biodiversitet, der er at finde på Kalkbrænderihavnsgade, men også nærmeste nærmiljø, da dette giver et mere nuanceret og helstøbt billede af den biodiversitet der findes i området i dag.

Det grønne areal foran klubberne og de lærliggende områder består overordnet af tre forskellige biotoper, der på hver sin måde, og i mere eller mindre grad, bidrager til områdets biodiversitet: Små private haver mellem klubberne og havet, en mindre park med enkelte store gamle træer og "jernbanenatur", med urter, græsser og kratbevoksninger langs jernbaneskinneerne.

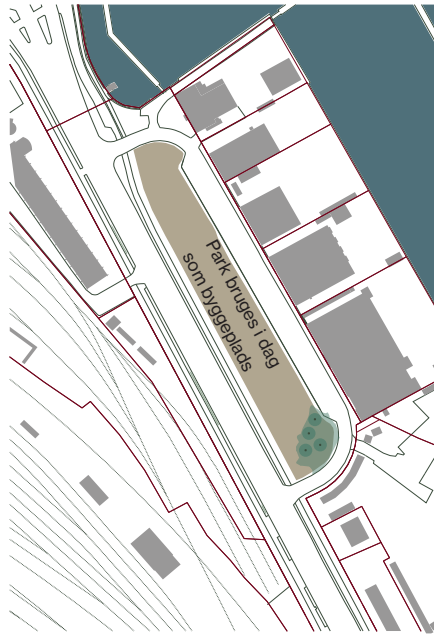
NB:

Sent i arbejdet med foranalysen er etableret byggeplads for anlægsarbejderne til Nordhavnstunnelen på de grønne arealer.

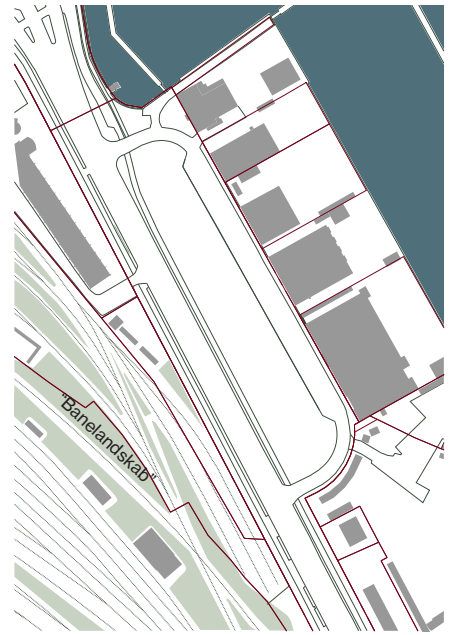
Sejl- og roklubernes private haver.



Mindre offentlig park.



Bevoksninger langs skinnerne.



Biomasse:

- Klippet græsplæne.
- Enkeltstående træer.
- Træbolværk med algedannelser.



(Foto, Cobe)

Biomasse:

- Enkeltstående store gamle træer



(Foto, Cobe)

Biomasse:

- Banenatur: Græsser og urter lang togskinne
- Buske og kratbevoksning på voldanlæg.



(Foto, Cobe)

Bylivs- og bevægelsesstrategi

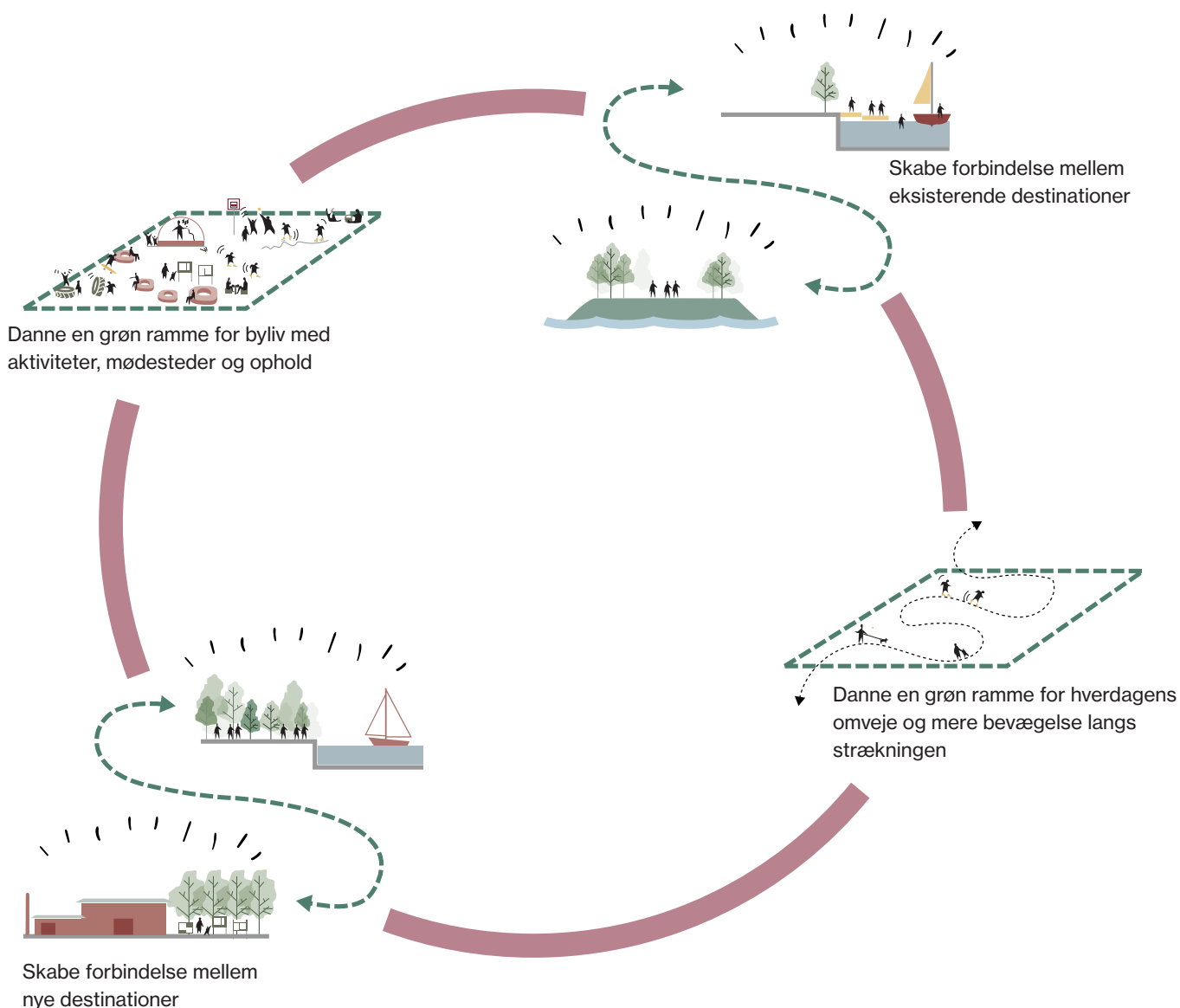
Fra inaktiv til aktiv!

Kalkbrænderihavnsvej kan i fremtiden få stor værdi for naboer og besøgende. Gaden har en stor rolle i byen i dag, hvilket kun vil blive yderligere forstærket i fremtiden. Mange københavnere bevæger sig allerede dagligt eller lejlighedsvis langs dele af strækningen. I dag er indtrykkene langs gaden små og ikke besynderlig oplevelsesrige. En fremtidig Kalkbrænderihavnsvej skal tilbyde oplevelser, der skaber merværdi og styrker livskvaliteten i byen. Den skal facilitere et mere varieret forløb med mulighed for grønne bylommer i de grønne spor, som kan facilitere aktiviteter, pauser og afslapning.

Kalkbrænderihavnsvejs Bylivs- og bevægelsesstrategi bygger på den overordnede vision; "Fra grå og inaktiv til grøn og aktiv - En grøn og aktiv bygade". Det er således det grønne, der skal facilitere aktivitet, herunder både bevægelse og liv i byrummet.

Det er derfor vigtigt, at der med beplantningen bliver skabt nye rum og rammer der tilgodeser mulighed for ophold, pauser, bevægelse og mødesteder. De nye grønne rum kan dannes med inspiration fra værktøjskassen med rumdannende beplantningselementer. Bevægelses- og bylivsstrategien operer derfor med to forskellige temaer: 1) Der, med sine gennemgående grønne spor, forbinder nye og eksisterende destinationer. 2) Der, med de nye brede grønne spor, danner nye rammer af beplantningselementer der faciliteres til forskelligt byliv.

Overordnet bevægelses- og bylivsstrategi:



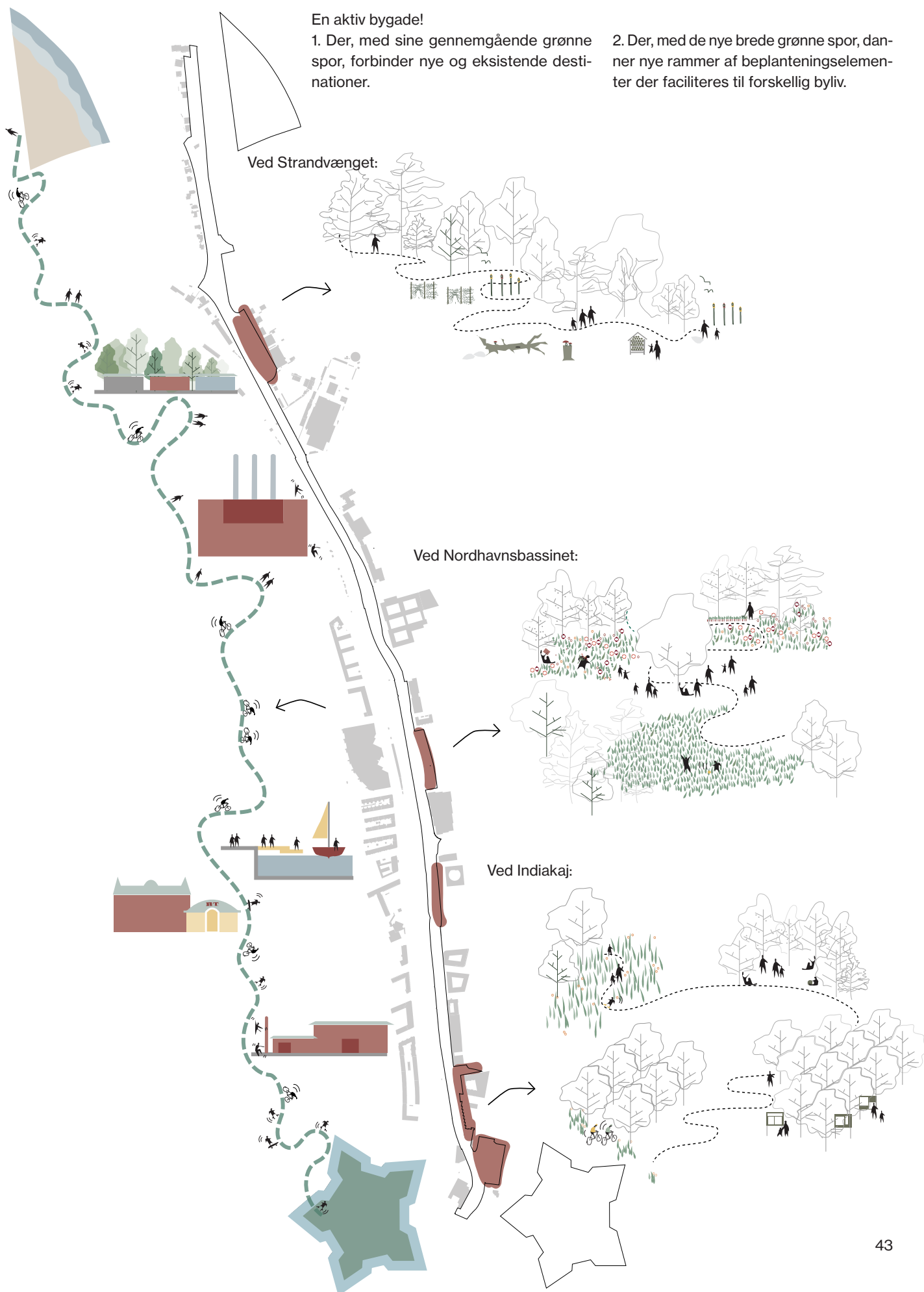
Bylivsstrategi og forslag

Fra inaktiv til aktiv

En aktiv bygade!

1. Der, med sine gennemgående grønne spor, forbinder nye og eksisterende destinationer.

2. Der, med de nye brede grønne spor, danner nye rammer af beplantningselementer der faciliteres til forskellig byliv.



Værktøjskasse

Bevægelsesfremmende elementer

I det videre arbejde med at fremme bevægelse i de brede grønne spor langs Kalkbrænderihavnsgade, kan der arbejdes med flere forskellige elementer. Overordnet er det den nye beplantning, der danner rammen for nye bevægelsesmønstre. Nedenfor ses eksempler på hvilke bevægelselementer, der kan benyttes for at skabe en aktiv bygade!



Skate/løbe på rulleskøjter.
Jævne og glatte belægninger på særlige områder eller ruter giver mulighed for bevægelse på hjul.



Gå- og vandreture.
En gåtur langs vandet med mulighed for ophold.



Gåtur med hunden.
Lange gåture med muligheder for at stimulere hunde.



Rute for gangbesværede.
Lige og jævne forløb med bænke giver mulighed for alle at bevæge sig langs Kalkbrænderihavnsgade.



Kørsel i bil.
Transport til og fra arbejdspladsen kan give en grøn indsprøjtning/en grøn oplevelse.



Racercyklist.
Lange og uafbrudte forløb kan give mulighed for høje hastigheder på racercykler til og fra arbejdspladsen.



Let adgang til Nordhavn Metro.



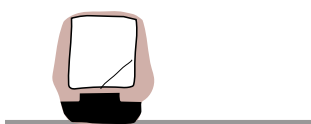
Cyklister.
Mulige omveje langs vandet væk fra Kalkbrænderihavnsgade giver mere ro for almindelige cyklister.



Gåtur med barnevognen.
Stille steder og rolige stier med legemuligheder får folk ud og bruge byen.



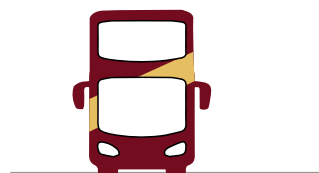
Tage bussen.
Til enten ydre Nordhavn og krydstogt terminalen eller Oslofærgen på Dampfærgevej.



Let adgang til S-toget.
Nordhavn Station rykkes tættere på Århusgadekvarteret og Nordhavn Metrostation.



Løbetur.
Særlige ruter med blødt underlag er gode for løbere.



Turistbus.
Strækningen er i dag en del af ruten for adskillige turistbusser.

Værktøjskasse

Bylivsfremmende elementer

I det videre arbejde med at fremme nyt byliv i de brede grønne spor langs Kalkbrænderihavnsvej, kan der arbejdes med flere forskellige elementer. Overordnet er det den nye beplantning, der danner rammen for nyt byliv. Nedenfor ses eksempler på hvilke bylivselementer, der kan benyttes for at skabe en aktiv bygade!



Hundeluftning.
Grønne arealer med tilbud til hunde.



Pumptrackbane.
Specialbane til sport både for enkeltpersoner og mindre grupper.



Læring.
Tiltag med oplysning om bynatur kan give vide og interesse, samt mere lyst til at bruge byen.



Grønne åndehuller til fordybelse.
Opholdssteder i stille miljøer med meget grønt kan virke beroligende.



Parkour.
Steder hvor byens inventar kan bruges til sport.



Sport.
Holdsportsgrene samler mindre og større grupper, der bruger byen sammen.



Scene.
Et sted til sang, musik og optræden kan samle folk.



Crossfit.
Udendørs træning med store, tunge ting kan give fællesskab.



Lokale fælleshaver.
Dyrkning af grøntsager og blomster på egne jordlodder skaber tilhørsforhold.



Spil.
Borde og stole kan afvikle roligere aktiviteter som skak og backgammon.



Skatebane.
Baner, ramper og bowler til en ny OL-sportsgren kan aktivere mange mennesker.



Udstillingsplatform.
Historier om tidligere brug og plancher med nye ideer giver oplysning og engagement.



Opholdsmøber som mødested.
Små samlingssteder til mindre grupper giver plads til andre typer samvær.



Graffiti væg.
Kreativ udfoldelse udendørs kan give skiftende udsmykning af byens kedelige vægge.



Cykelruter.
Gode cykelforbindelser kan give mindre privatbilisme.



"Pluk selv" blomster.
Et generøst tilbud spreder glæder og giver taknemmelighed tilbage til grundejeren.

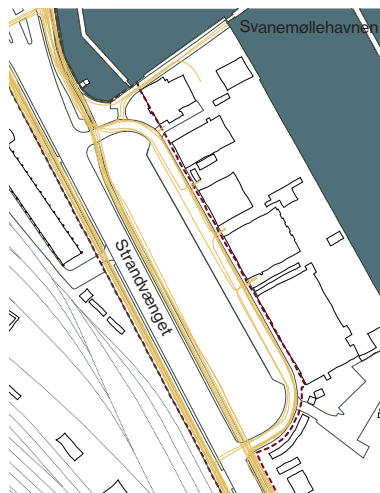


Løberute.
Lokalløbegrupper kan samles og udforske nye veje.

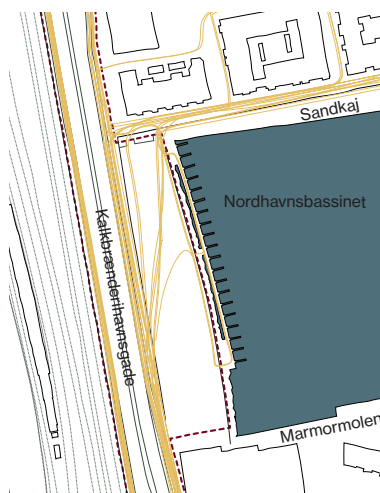
Kortlægning af eksisterende bevægelse

Bevægelsesmønstre for "bløde" trafikanter

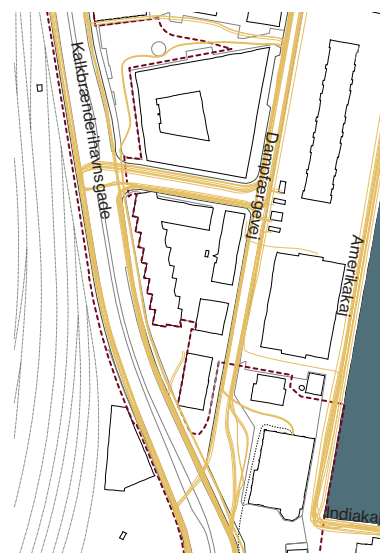
Kalkbrænderihavnsgades monotone udformning er præget af at være på bilernes præmisser, hvilket medvirker til, at det ikke føles hverken attraktivt eller trygt at bevæge sig langs gaden på cykel eller til fods. I dag benyttes strækningen kun som adgangsvej og fordelingsvej.



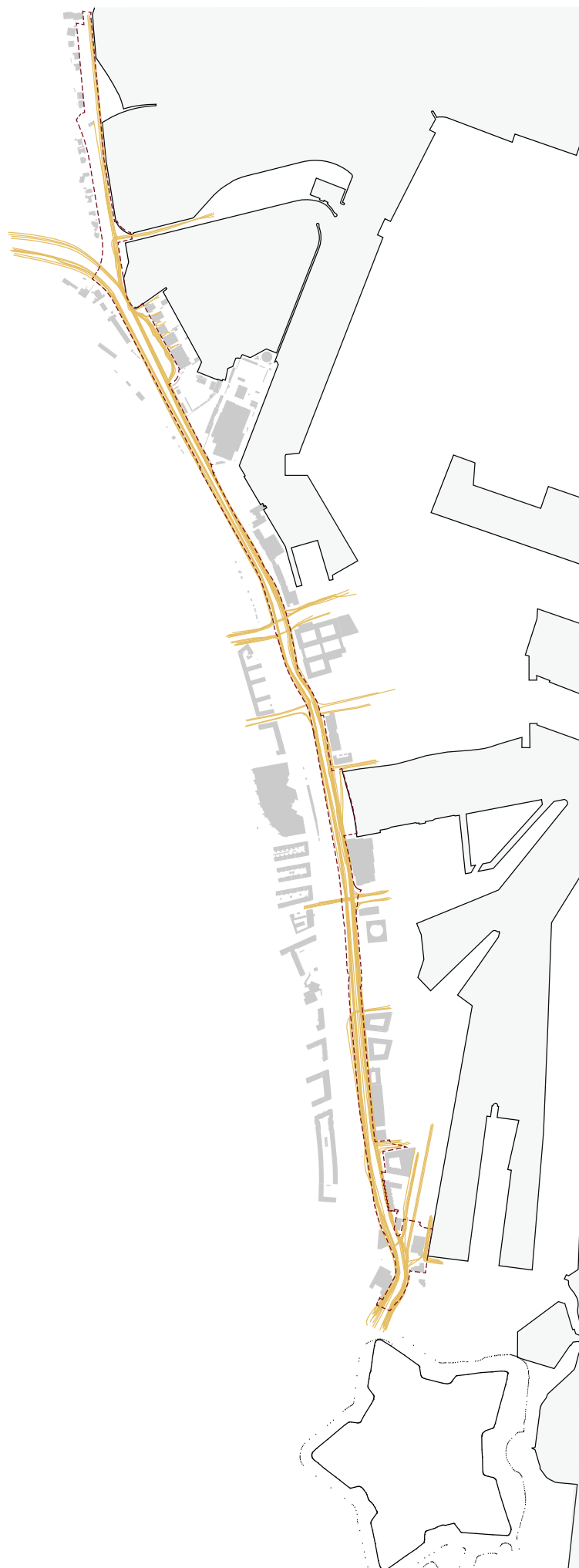
Ved Strandvænget



Ved Nordhavnsbassinet



Ved Indiakaj

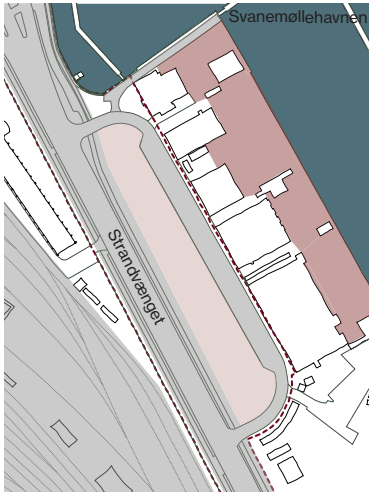


— Flow/
bevægelsesmønstre

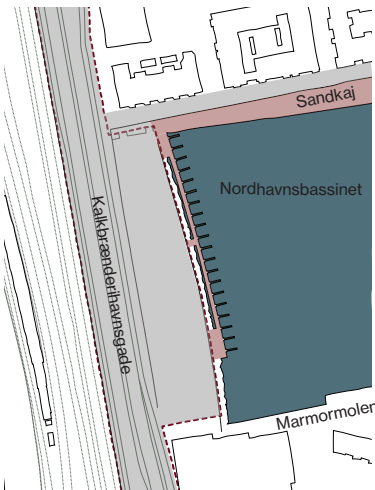
Kortlægning af eksisterende byliv

Langs Kalkbrænderihavns-gade og nærliggende områder

Langs Kalkbrænderihavns-gade findes flere grønne, rekreative og kulturelle byrum. Forbindelsen byrummene opleves idag meget svagt. Der er et stort potentiale i alle disse byrum, og det vægtes højt i det fremtidige arbejde, at de grønne spor er med til at forstærke visuelle og fysiske forbindelser.



Ved Strandvænget

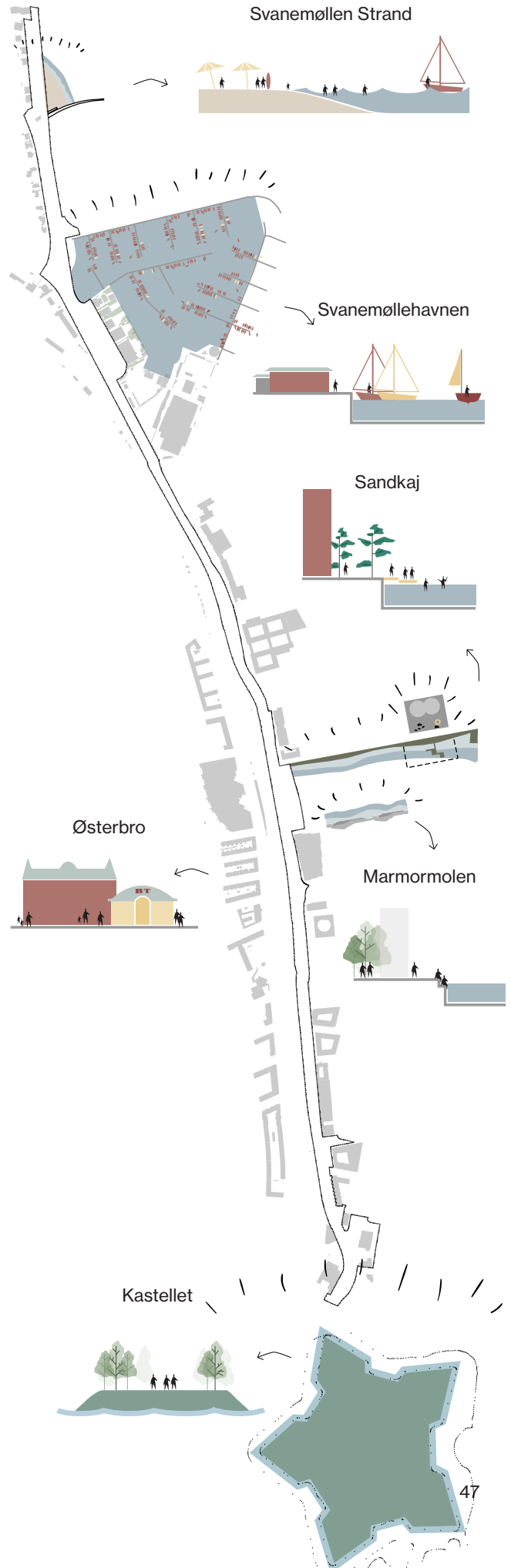


Ved Nordhavnsbassinet

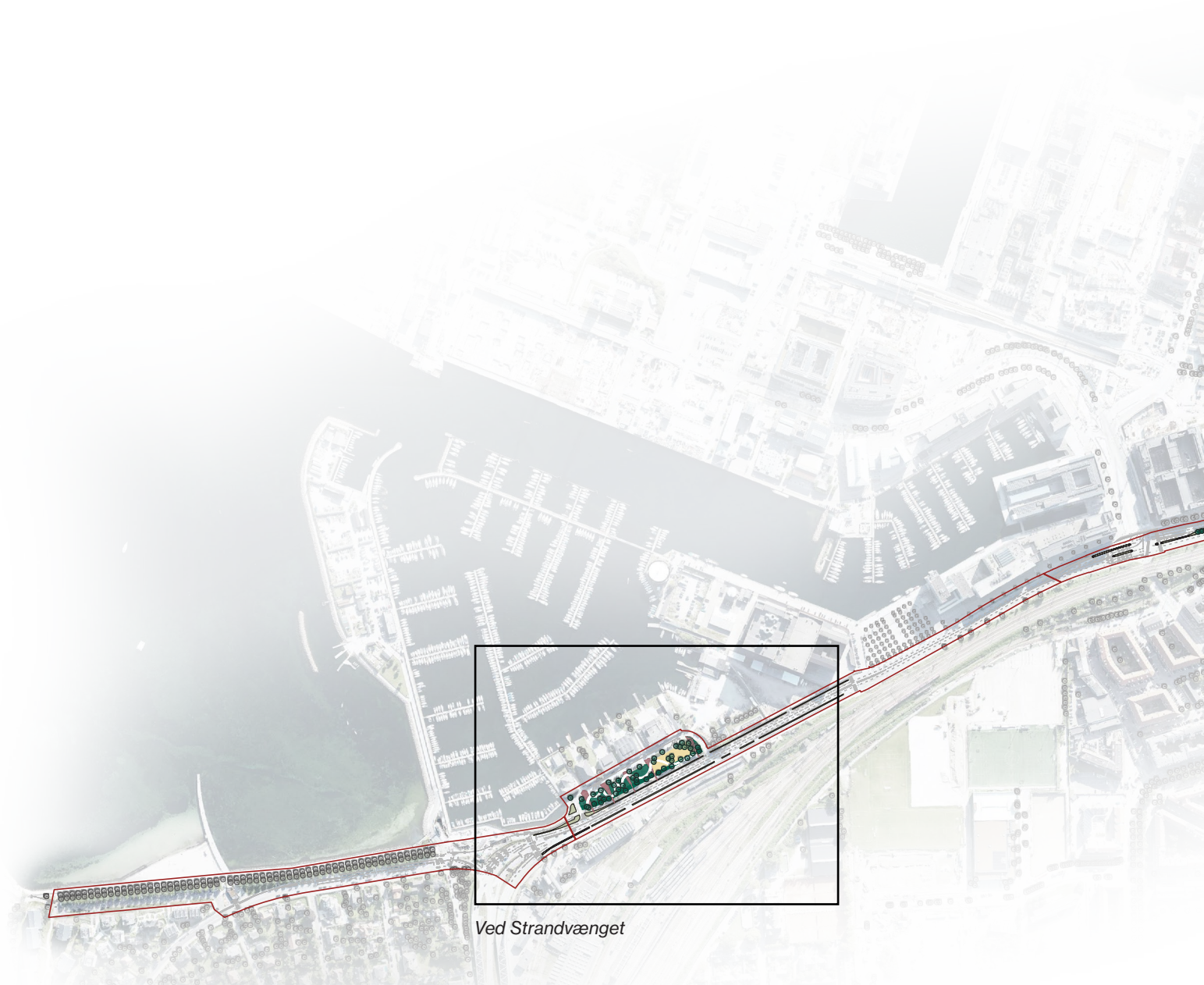


Ved Indiakaj

- Promenade/brygge
- Trafik
- Byrum



Oversigtsplan

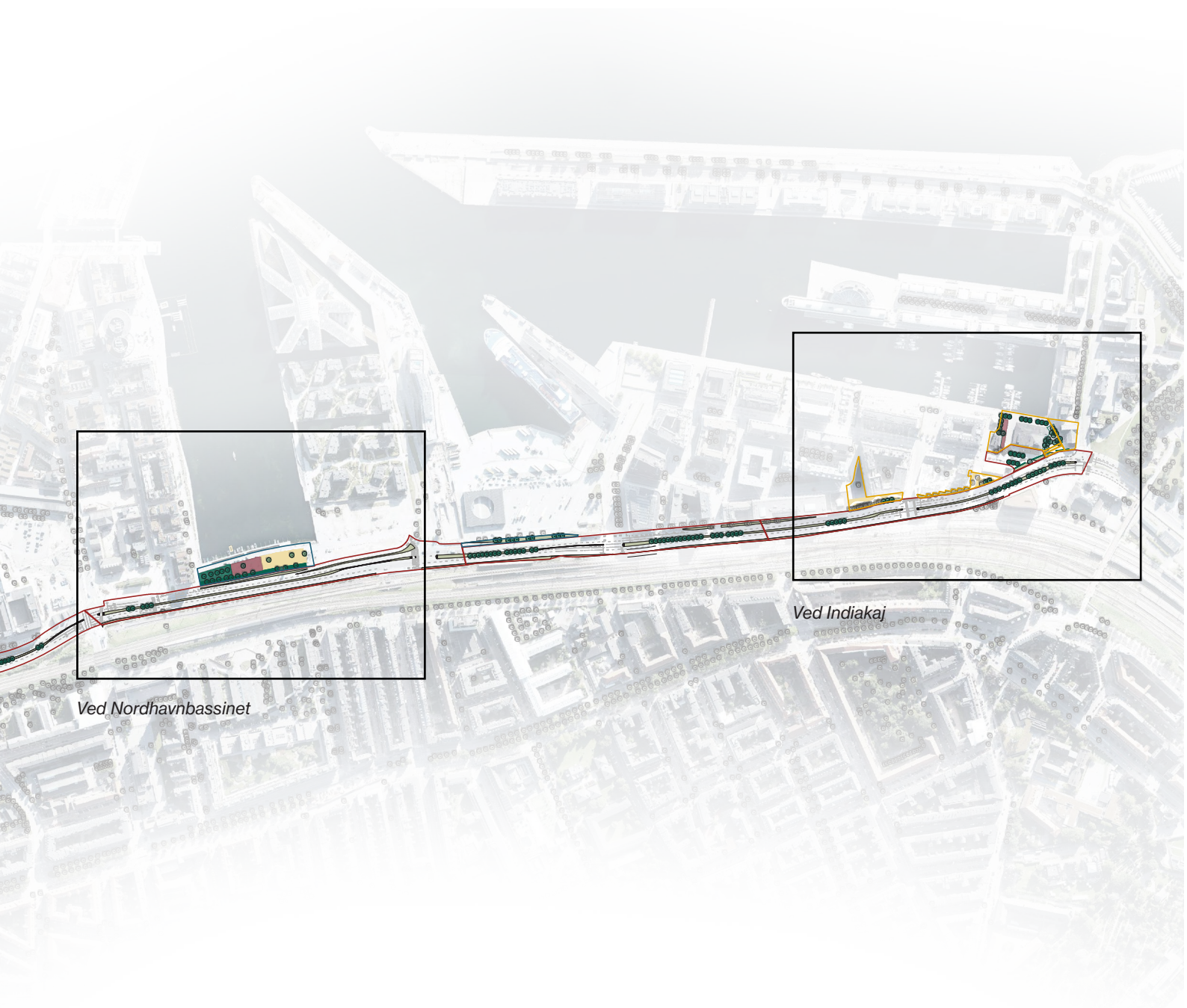


N



1:7500





Ved Nordhavnbassinet

Ved Indiakaj

Ved Indiakaj

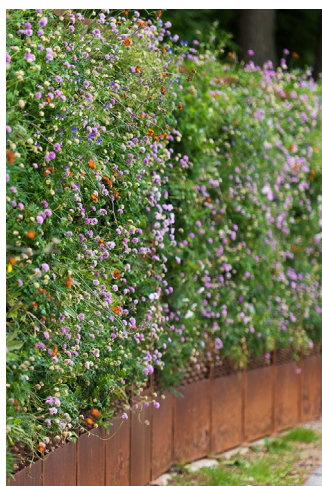
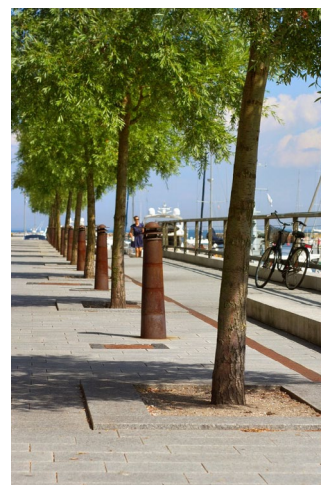
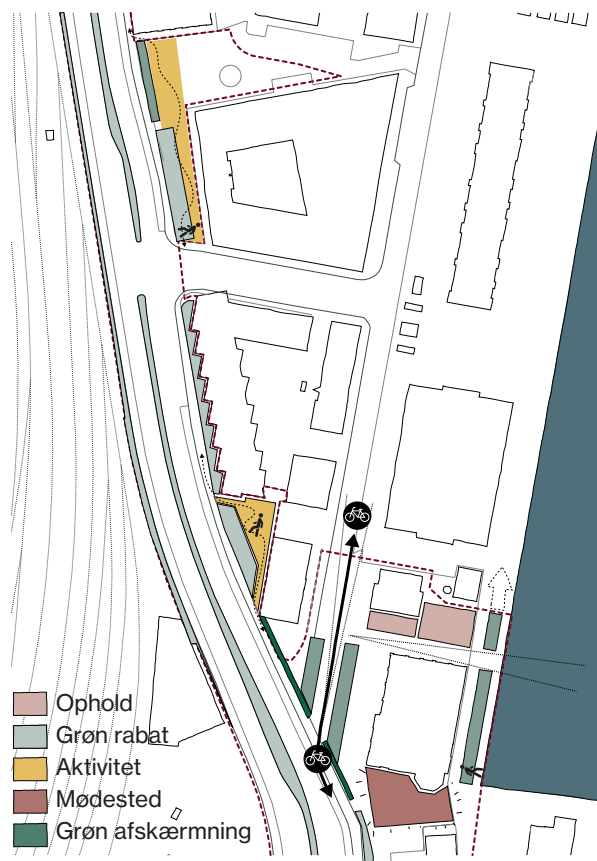
Grønt og aktivt byrum Indiakaj!

Placeret tæt ved Indiakaj for enden af Dampfærgevej findes i dag en parkeringsplads. Det foreslås, at denne parkeringsplads skærmes af med punktvis grønne afskærmninger mod Kalkbrænderihavngade, så der dannes et mere roligt byrum. Kigget langs Dampfærgevej, gennem åbningerne i den grønne afskærmning, forstærkes med grønne korridorer, der strækker sig i retningen mod Oslofærgeren.

Inspireret af stedets brugere og aktiviteter, foreslås det, at begrønningen af området skaber nye rammer for aktiviteter, der fremmer sundhed og velvære. Dette kunne f.eks. være ved, at beplantningen inspirerer til brug af krop eller sanser.

Grundejerne har ønsket plads til ophold og derfor reserveres plads til ophold i en ramme af beplantning, der fremmer stimulering af sanserne imellem de charmerende gamle røde murstens pakhuse. Under et grønt tag af f.eks. trækrone udnyttes en fleksible plads med kig til vandet. Pladsen kan bruges til bl.a. parkering om dagen, forsamlinger om aftenen eller huse udstillinger og arrangementer, der rykker ud af pakhusene.

Ved Fyrtårnet og Amerika Plads flyder Kalkbrænderihavngades grønne siderabatter ind over de private forarealer. Her kan tilbydes mulighed for en smuk omvej eller et aktivitetsspor i grønne omgivelser.





961a Privat Aktivitet

968

955

982 Privat

941c

DAMPFÆRGEVEJ

948

Aktivitet

941a

7000ef KK

941b Privat

Opholdsområde

943

Grøn afskærmning

Grøn korridor

Grøn rabat med træer

KALKBRENDERIHAVNSGADE

7000z KK

6A

6B

4A

4B

2A

Grøn korridor

AMERIKAKAJ

Mødested

Fleksibel plads med grønt "tag"

53



1:1000

0 10m 50m

Ved Nordhavnsbassinet

Grønt og aktivt ved Nordhavnsbassin!

Midt i mellem de attraktive destinationer, Sandkaj og Marmor-molen, ligger en gammel kaj med udsigt over Københavns Havn. Dette sted er i dag en byggeplads, men er optimalt placeret som en ny attraktiv destination på rute langs Kalkbrænderihavngade i fremtiden. Det forslås at etablere en grøn afskærmning langs linjen, hvor det tidligere toldhegn løb. Den del der er tilbage af det eksisterende toldhegn kan med fordel bevares og gentænkes som del af en grøn afskærmning. Det kan f.eks. bevares og suppleres med en grøn afgrænsning, der minimerer støj og slører fornemmelsen af trafikken.

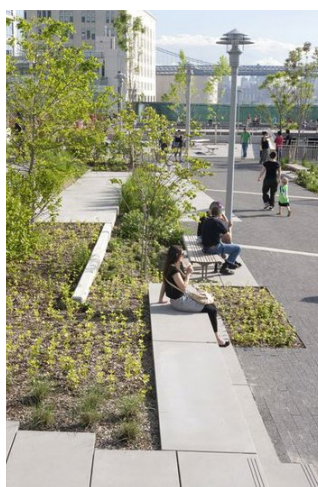
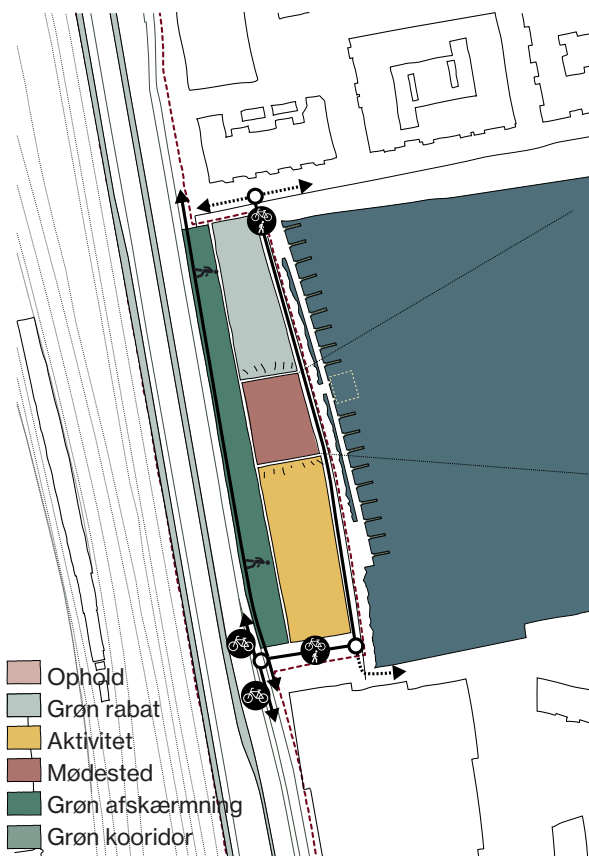
Den nye destination ved Nordhavnsbassinet inddeles i tre zoner: ophold, mødested og aktiviteter.

Den nordlige del indrettes til rolig og afslappende ophold i et tæt og grønt pusterum, f.eks. med træer, blomstrende bund, eller med mulighed for dyrkningshaver og nyttehaver.

Ved den centrale del af pladsen udlægges et mødested med kig mod vandet. Her kan der skabes et stemningsfuldt opholdsrum under et karakteristisk grønt "tag", der giver mulighed for samling og fællesskab i et uprogrammeret rum.

Med en grøn afskærmning mod vejen og byggeriet i syd udlægges en stor grøn flade med mulighed for midlertidige arrangementer og sportsaktiviteter som f.eks. boldspil og kajakklubber.

På en lille platform ud i vandet forslås der Blåflag aktiviteter til læring og leg om havets biodiversitet.





TRELLEBORGGADE

KARLSKRONAGADE

ABERDENGADE

SANDKAJ

2b

7

2d

Grønt pusterum
med ophold og kreativitet

Blå flag aktivitet

6335b

NORDHAVNS STATION

Jernbanespor

Jernbanespor

Grøn rabat

KALKBRÆNDERHAVNSGADE

GITTERVEJ

Mødested

Grøn afskærmning

Gang- & cykelsti

Aktivitetszone

2a
B&H

7000bæ
KK

1i

22

Byggeplads

57

N

1:1000

0 10m 50m

Ved Strandvænget

Grøn og aktiv park ved Strandvænget!

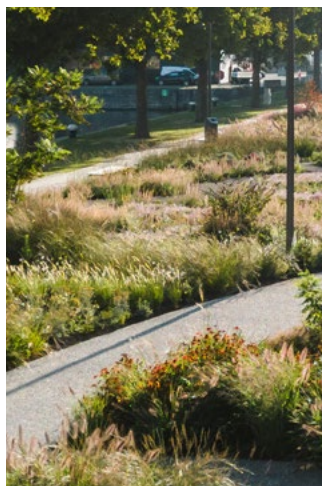
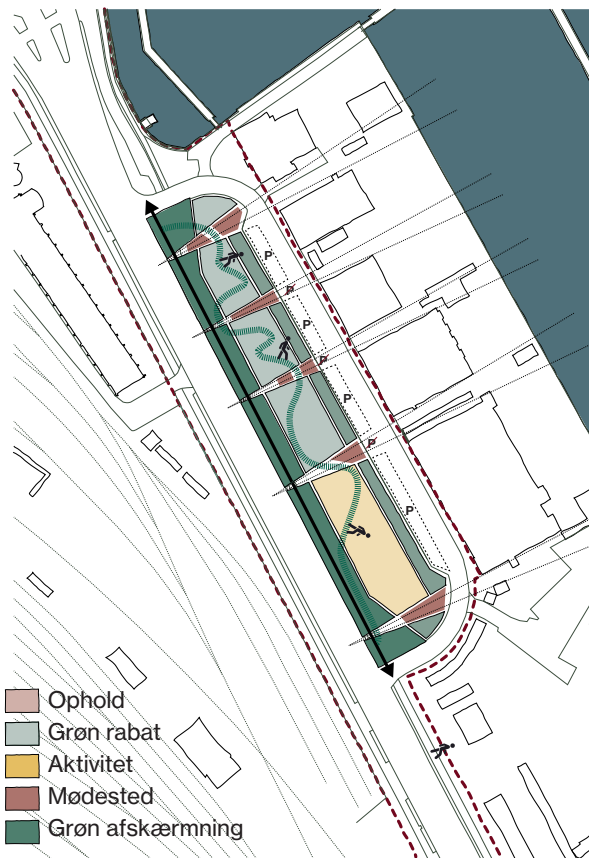
Mellem Strandvænget og Sejl- og roklubberne ved Svanemøllehavnen findes i dag et lille grønt areal.

Mange af arealets eksisterende træer er fornyeligt blevet ryddet og arealet udlagt til byggeplads for Nordhavnstunnellen.

Det forslås, at der mod vejen lægges en tæt og grøn "rygrad" som afskærmning, der lukker af for vejstøj.

Den tidligere beplantning mod klubberne genskabes med store, opstammede træer, så der skabes kig til vandet mellem sejl- og roklubberne. Udfor forbindelserne til klubbernes baghaver skabes nye steder til ophold, til brug af både klubbernes besøgende og andre, der kommer forbi. Her kan skulpturen, der tidligere stod på arealet, måske genopsættes. Den blev nedtaget i forbindelse med området brug som byggeplads.

På en samlende og grøn flade mellem de eksisterende træer og trægrupper og den nye grønne afskærmning, udlægges en oplevelsessti med biodiversitetstiltag som formidling, forsøg og eksempler i samarbejde med lokale interessenter, herunder bl.a. fuglehuse, insekthoteller og kvashegn.





NOTE:
Nyt lysreguleret kryds 2022/2023
fremgår ikke af grundlagstegning.



1:1000



Økonomi og tid

Opsummering af anlægsoverslag

ANLÆGSOVERSLAG			
		Københavns Kommune	By & Havn
Vejareal:			
<i>Københavns kommune</i>	kr.	8.230.000	
<i>By & Havn</i>	kr.		800.000
Ved Indiakaj (ejer: Københavns Kommune)	kr.	4.565.000	
Ved Nordbassin (ejer: By & Havn)	kr.		6.500.000
Ved Strandvænget (ejer: Københavns Kommune)	kr.	4.890.000	
Byggeplads inkl. trafikafvikling (20 %)	kr.	3.540.000	1.460.000
Uforudset udgifter (50 %)	kr.	8.845.000	3.650.000
<hr/>			
Samlet Københavns Kommune	kr.	30.070.000	
Samlet By & Havn	kr.		12.410.000
Samlet anlægsoverslag		42.480.000 kr.	

For prissætning er **vejarealer** er medregnet midterheller og sideheller på vejstrækningen.

Ved Indiakaj er prissat tiltag på matrikel 7000ef

Ved Nordbassin er prissat tiltag på matrikel 2a

Ved Strandvænget er prissat tiltag på grøntareal ved sejlkлубberne.

Der er ikke prissat tiltag på private grunde.

Anlægsoverslaget indeholder ikke omkostninger til:

- Opmålinger.
- Bygherreadministration.
- Drift og vedligehold af areal.
- VVM redegørelse og følgevirkninger heraf.
- Arkæologiske undersøgelser.
- Geotekniske undersøgelser.
- Forureningsundersøgelser.
- Projektering, byggeledelse og fagtilsyn af belægninger og beplantning.
- Ledningskoordinering.
- Arbejds miljøkoordinering.
- Der er ikke regnet med rullegræs og plantemåtter men med udsåning af græs og urter.
- Rydning er uden evt. beton under midterhellen.
- Rydning er uden evt. blødbund under plantehuller.
- Mængde for chaussesten i hellespidser er en skønnet mængde

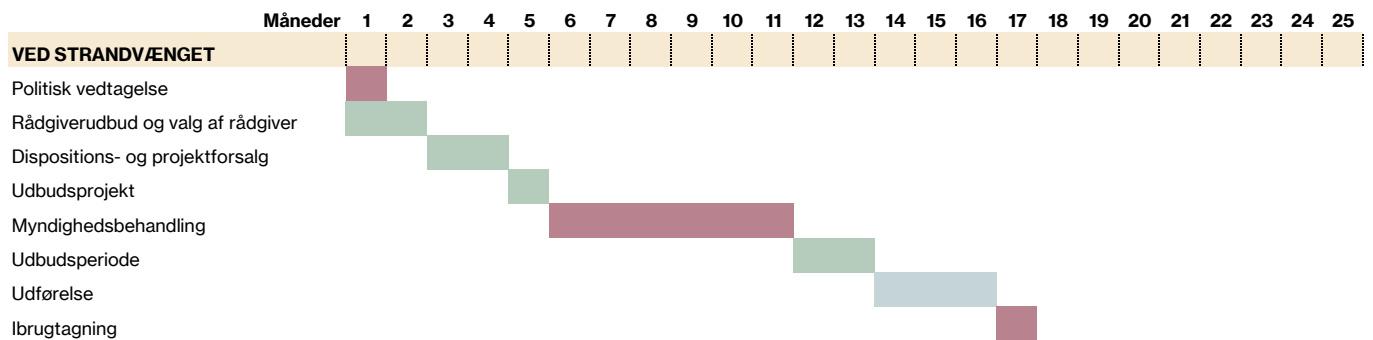
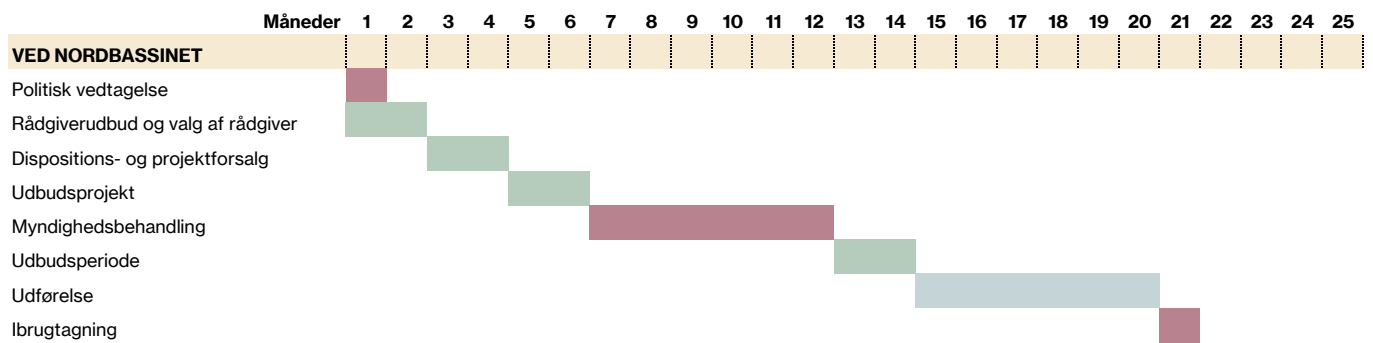
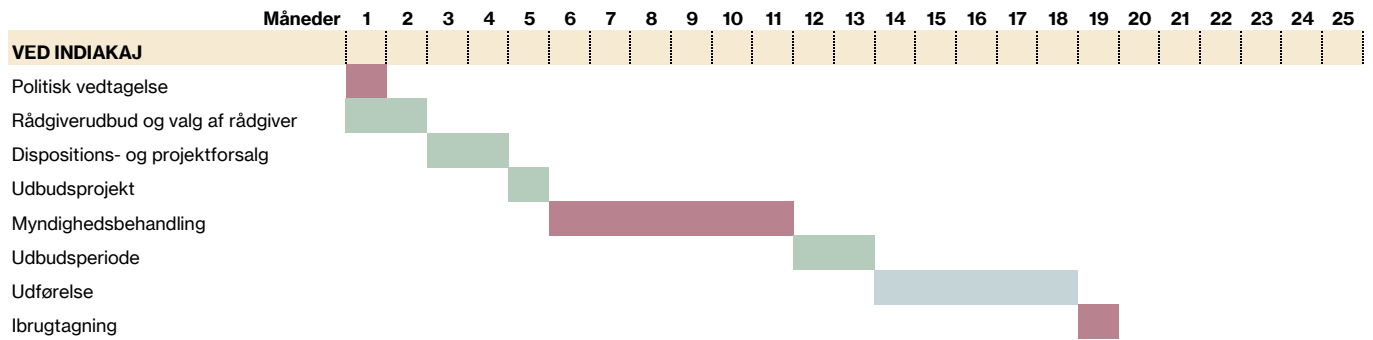
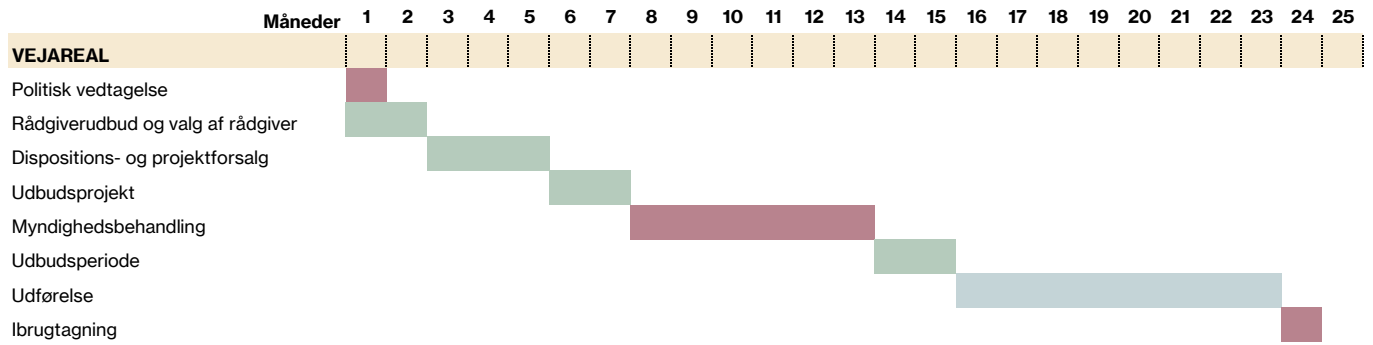
Anlægsoverslaget indeholder ikke uforudsete udgifter. Anbefalingen for uforudsete udgifter er på 50 % ved en foranalyse. I senere faser afklares de ovennævnte punkter og de uforudsete udgifter kan præciseres.

Ved parkarealet ved Strandvænget er der taget udgangspunkt i de eksisterende forhold nu er byggeplads for anlægsarbejder for Nordhavnstunnellen.

Reetablering forventes, at skulle koordineres med Vejdirektoratet.

Bygherrerådgivning og interne timer skal tillægges af TMF og fremgår af budget til orienteringsnotatet.

Projekttidsplan



Note:

Tidsplanen er udført således, at de 4 aktiviteter kan udføres adskilt. Hvis aktiviteter udføres samtidigt vil der kunne opnås en tidsreduktion i projekteringen og udførelsen.

I forhold til udførelse er der regnet med at en entreprenør omsætter for 1 mio. kr om måneden

Ved kommende tidsplan skal der tages hensyn til årstidsbestemt plantning og aflevering af beplantninger og græs.

