

**KØGE
KYST**

Prospekt for etape SH5 og SH6 på Søndre Havn

PROSPEKT FOR ETAPE SH5 OG SH6 SØNDRE HAVN

Kolofon:

Prospektet for etape SH5 og SH6 på Søndre Havn er udarbejdet af Køge Kyst P/S i samarbejde med Tegnestuen Vandkunsten A/S og MOE A/S.

Prospektet er godkendt af Køge Kyst's bestyrelse d. 25. januar 2023. Opdateret med enkelte justeringer på formuleringsniveau i juli 2023.

Alle rettigheder forbeholdes. Kopiering og videredistribuering af prospektet i dets helhed kan dog ske uden samtykke.

Prospektet kan hentes på www.KoegeKyst.dk

Om prospektet	side
Fra udviklingsplan til prospekt	5
Prospektets indhold	7
Om Søndre Havn	
Historie og udvikling	7
Luffoto, byggefelter og eksisterende forhold	8
Bebyggelsesplan og friarealer	9
Trafikplan	13
Parkeringsplan	15
Cykelforbindelser	17
Regnvandsløsning og klimasikring	19
Byggemodning	20
Bydelsforening og karréforeninger	21
Om SH5 og SH6	23
Situationsplan	24
Eksempel på fordeling af arealanvendelse	26
Byrum og friarealer	28
Regnvandshåndtering og klimasikring	30
Trafik og parkering	32
Brandredning	34
Fordelingsveje, snit og visualisering	36
Boligvej, snit og visualisering	38
Alminding, visualisering	40
Snit AA-JJ, princip	42
Eksempelkarré, princip	48
Gårdrum	51
Kajkanten og den hævede brygge	52
Kajkanten planudsnit og snit	54
Eksempler på facader mod havnefronten	56
Dagslysstudier: Sol/skyggediagrammer	62
Særlige forhold - Jordankre	64
Jordforurening	65
Støj	65

DE TRE UDVIKLINGSOMRÅDER



Fra udviklingsplan til prospekt

Køge Kysts udviklingsplan "Livet før byen - byen for livet" er en plan for den samlede udvikling af den nye bydel.

Udviklingsplanen er baseret på resultatet af en international parallelkonkurrence i 2010. Planen er endeligt vedtaget af Køge Kysts bestyrelse i oktober 2011 og fulgt op af Kommuneplan 2013, 2017 og 2021.

Den overordnede vision er at skabe en enestående, attraktiv og bæredygtig bydel, der styrker Køges rolle som center i Hovedstadsområdet, på Sjælland og i den samlede Øresundsregion.

Udviklingsplanen er særlig, ved at den både rummer en plan, for hvordan Køge Kyst skal se ud rent fysisk, og en række strategier for, hvad der skal drive byudviklingen på områder som kultur og byliv, bæredygtighed, erhvervsudvikling og dialog. Udviklingsplanen kan hentes på www.koegekyst.dk.

På luftfotoet overfor ses Køge Kysts 3 udviklingsområder markeret. I midten ses Underføringen, der skal binde Køge bymidte bedre sammen med Søndre Havn og Køge Bugt. Oven for Underføringen ses broen over banen, der binder Stationsområdet

sammen med Collstropgrunden. Øverst ses vejtunnelen, der har erstattet passagen for biler over jernbaneoverskæringen. Til højre i billedet ses Søndre Havn og den nye strand.

Udviklingsplanen tager i bund og grund afsæt i stedet: Køge som en gammel handels-, industri- og havneby med en velbevaret historisk bymidte med en stærk position som hovedstadsnært trafikknudepunkt og gode fremtidsmuligheder, som er blevet understreget af beslutninger om en ny højhastighedsforbindelse med tog, et supersygehus m.m. Men Køges særlige identitet omfatter også et aktivt kultur-, idræts- og foreningsliv, som siden 2011 har spillet en rolle i realiseringen af "Etape 0", hvor Køge Kyst sammen med køgenserne har taget forskud på byudviklingen med nye aktiviteter og byrum.

På den baggrund viser udviklingsplanen vejen for en enestående og attraktiv bydel, der vil tiltrække nye virksomheder og borgere samt bygherrer, der kan se et perspektiv i at gennemføre projekter netop her. Mindst lige så vigtigt får alle nuværende køgensere en række nye muligheder i kraft af udviklingen.

Udviklingsplanens i alt ca. 310.000 etagemeter er fordelt på boliger, detailhandel, kontorarbejdspladser samt kultur og offentlig service.

På Søndre Havn rummer hver etape ca. 20-45.000 m² byggeretter, som sælges til bygherrer, der vil opføre byggerierne i tråd med intentionerne i udviklingsplanen, et kvalitetsprogram og et inspirationshæfte om arkitekturen. Tempo og rækkefølge er bestemt af afsætningsmulighederne, ønsket om en velfungerende by gennem hele processen og afviklingen af de nuværende erhverv på Søndre Havn.

ILLUSTRATIONSPLAN

Lokalplanlagt i 2015

prospekt for ST1
udarbejdet marts 2012

STATIONSOMRADET

COLLSTROPGRUNDEN

Prospekt for Collstropgrunden
er under udarbejdelse

Prospekt for Kulturværket er
udarbejdet januar 2013

Prospekt for SH5 og 6

fremtidig placering
af modelkvarteret

SØNDRE HAVN

Prospekt for SH1 og SH2
udarbejdet marts 2013

Prospekt for SH4
udarbejdet 2019

Prospekt for SH3
udarbejdet marts 2016



Prospektets indhold

Dette prospekt omhandler SH5 og SH6, der er de sidste to etaper på Søndre Havn. Hele Køge Kyst-projektet tæller 12 etaper, hvoraf hovedparten i Stationsområdet og fire etaper på Søndre Havn er projekteret eller realiseret.

Prospektet er en fysisk detaljering af udviklingsplanens intentioner og greb, men der er fortsat tale om en overordnet tilgang til områdets udformning med spillerum for videre bearbejdning i tråd med kvalitetsmålene, der er nærmere beskrevet i kvalitetsprogrammet.

Prospektet er tænkt som udgangspunktet for den videre projektudvikling af etape SH5 og SH6, der vil ske sammen med de enkelte bygherrer. Prospektet vil derudover danne grundlag for lokalplanen og fungere som afsæt for den fortsatte dialog med køgenserne.

Prospektet giver indledningsvist en introduktion til Søndre Havn-området med fokus på byggemulighederne. Herefter præsenteres den samlede plan og struktur for hele Søndre Havn for at forklare den kontekst, som SH5 og SH6 indgår i. Afsnittet om Søndre Havn afsluttes med en kort generel beskrivelse af strategi og rollefordeling ved byggemodning og drift af arealerne.

Herefter zoomes ind på etape SH5 og SH6. Planer, snit og visualiseringer samt tekst beskriver blandt andet følgende:

- Byggemuligheder og funktionsblanding i de 11 byggefelter – herunder Braunsteins Pakhus i SH5 og SH6-etapen
- Dagslysstudie og eksempel på disponering af en karré
- Bebyggelsen og dens samspil med Kajkanten og den fremtidige sluseløsning ved indsejlingen til inderhavnen.
- Almindinger, gårdrum og regnvandsløsningen
- Fordelingsvejene
- Boligvejen
- Bil- og cykelparkering
- Særlige forhold

Historie og udvikling

Søndre Havn er et havneområde grundlagt i begyndelsen af 1900-tallet. Overordnet er ønsket at bygge videre på historien, ved i det omfang, der kan findes nye anvendelser, at bevare nogle af havnens karakteristiske bygninger og kulturhistoriske spor. Det er besluttet, at Tapperiet som spillested, Braunstein-bryghuset og Roklubbens bygninger skal bevares.

Konkret er der herudover peget på bevaringspotentialerne ved ØA-bygningen og Siloen, der begge er placeret langs Kajkanten. Siloen tænkes bevaret enten i eksisterende form eller som aftegning i et nyt byggeri. Den tidligere sorteringsbygning til DK-beton og siloen ved Søndre Molevej søges ligeledes bevaret. Det samme gælder for Strandkvanen 5. På Den Maritime Halvø sikres mulighed for, at klubbernes aktiviteter kan fortsætte i nye rammer med en nyligt vedtaget lokalplan.

Bebyggelsesplanen er udformet sådan, at den er fleksibel over for senere beslutninger om bevaring, transformation eller nedrivning af enkelte bygninger. De eksisterende bygninger og anvendelser på havnen opfattes som en velkommen modstand, der i det omfang, det er muligt at finde en ny anvendelse af bygningerne, kan medvirke til at skabe variation i bebyggelsesplanen rumligt og tidsmæssigt.

Det allerede rige kulturliv på Søndre Havn er en vigtig del af bydannelsen og betød,



Signaturforklaring

- Eksisterende bygningen, der særligt er fremhævet i udviklingsplanen som genanvendelige
- Andre eksisterende bygninger, med arkitektonisk, kulturhistorisk, funktionel eller geometrisk genanvendelighed
- Eksisterende bygningen, der forsat anvendes til kulturelle funktioner
- Etape med benævnelse
- Byggefelt med benævnelse

STATUS FOR UDVIKLINGEN, PRIMO 2023

- Til salg
- Solgt

at de allerførste beboere kunne flytte ind i en levende bydel med en mangfoldighed af kulturtilbud. Der er i 2023 ca. 1.250 beboere på Søndre Havn.

Allerede før, Køge Kyst startede i 2009, bidrog Valkyrien, Roklubben og Kano- og kajakklubben til et levende miljø omkring havnen og stranden. Tapperiet har i en årrække ligeledes trukket mange unge, musikere og besøgende til koncerter og arrangementer, og en ny café "Café Le Jardin", beliggende for enden af Strandpassagen ved en almindning, har tilført aktivitet og byliv i den centrale del af Søndre Havn.

Køge Kyst har siden 2011 arbejdet målrettet med at skabe "livet før byen" i Etape 0 for at understøtte byliv og for at få erfaringer til den kommende by. I samarbejde med lokale kræfter er afprøvet byrum, organiseringer og aktiviteter langs kulturforløbet Tråden, der fysisk binder den historiske bymidte og vandet sammen. Af kulturaktiviteter kan nævnes billedværksteder, madskole, kunststillinger, Søndre Havnedag, jazzfestival, foredrag og debatter, skate, dans og mulighed for at være fysisk aktiv på løberuten, i kajak eller robåd eller som vinterbader.

Livet på Søndre Havn byder dermed både på det folkelige og det specialiserede, som gennem aktiviteter giver oplevelser og skaber erfaringer. De nye beboere kan dermed træde ud ad døren og deltage i en lang række aktiviteter eller blot nyde de mange forskellige byrum og oplevelser, som området byder på. I takt med, at Søndre

Havn er blevet udviklet, bliver arealer, der har været udnyttet til midlertidige aktiviteter helt eller delvist nedlagt. Det søges at indarbejde en del af aktiviteterne. Fx vil det kommende P-hus indeholde skateranlæg til erstatning for anlægget i Gule Hal, som nedrives. Ligeledes overvejes Strandkvanen 5 bevaret og solgt til Køge Kommune med henblik på anvendelse til div. foreninger. Med prospekt for Den Maritime Halvø og efterfølgende lokalplan er der udlagt areal til aktiviteter evt. til erstatning for de midlertidige aktiviteter på Søndre Havn.

SH5 og SH6 er beliggende som den nordlige afslutning af bebyggelsen på Søndre Havn. Søndre Havnevej er den centrale fordelingsvej mellem 1. og 2. række fra havnen, mens Strandkvanen bliver en boligvej, der afgrænses mod syd af et enkelt byggefelt i SH 6 og af de nordlige byggefelt i SH3. I den østlige ende af SH5 og SH6 ligger Roklubben, ligesom der mod øst er forbindelse til Den Hævede Promenade rundt om SH4 og dermed til Den Maritime Halvø. Køge Roklub er stiftet i 1911 og danner sammen med Kano- og Kajakklubben, Vinterbadeklubben "Valkyrien" m.fl. fortsat rammen om mange maritime aktiviteter, som er indarbejdet i planerne for Søndre Havn, ligesom lokalplanen for Den Maritime Halvø giver mulighed for supplerende aktiviteter.

Der er registreret lokale forureninger i SH5 og SH6, som skal håndteres i forbindelse med salg og byggerier i samarbejde med Køge Kommune og Region Sjælland.

Bebyggelsesplan og friarealer

Dette prospekt rummer mulighederne for, at Søndre Havn fortsat kan udvikles til en tæt, varieret og mangfoldig bydel med boliger i forskellige størrelser og ejerformer. Der lægges vægt på, at byområdet understøtter fællesskaber og nye boformer. Foruden boliger skal der opføres byggeri til forskellige former for erhverv og evt. offentlige formål, da Søndre Havn skal indeholde blandede funktioner. Særligt mod havnen skal der placeres andre funktioner end boliger for at skabe byliv og for at skærme mod støjgenerne fra skibe og havnevirksomhederne mod nord.

Overordnet set består området af et stormasket net af øst/vestgående veje og nord/sydgående almindinger. Vejene differentieres mellem overordnede fordelingsveje og mindre, mere intime boligveje. Almindingerne er grønne friarealer, dog har de en mere urban karakter tættest på havnen. Almindingerne spænder fra havnebassinets belagte kant til strandengens naturprægede grønne rum.

Nettets masker udlægges som byggefelt i en differentieret karrélignende struktur i 3-7 etager - i SH4, SH5 og SH6 enkelte steder op til 9 etager - tilpasset det enkelte steds lys, indkig og udsyn mv. Skalaen er tilpasset industribygningerne på havnen samt visionen om høj tæthed og stærk funktionsblanding for at opnå liv og intensitet i bydelen på tværs af døgnets timer.

BEBYGGELSESPLAN OG FRIAREALER



Havnepladsen

Kajkanten

Carlsensvej

Søndre Havnevej

Roklub

Kajkanten

Den Maritime Halvø

Strandkvænen

Søndre Møllevej

Engkanten

Strandpromenaden

Blåfokken

Tapperiet

Søndre Badevej

Strandengen

Strandparken

Vad Engen

SIGNATURFORKLARING:

- Kajkanten og Engkanten
- alminding/byrum knyttet til genvendelige bygninger
- gårdrum - halvoffentlig
- Den Maritime Halvø
- kantzoner
- oprindelig bygninger/strukturer der bevares
- byrum/torv/plads

I alt rummer Søndre Havn mulighed for ca. 165.000 etagemeter boliger, samt ca. 30.000 etagemeter erhverv, kultur, offentlige funktioner og fællesarealer tilknyttet boliger mv. herunder er der mulighed for et mindre antal butikker på op til 800 m².

Indpasning af eksisterende og mulige kommende udadvendte funktioner vil give en god sammenhæng i bydelen og til bymidten.

Den karrélignende struktur i bebyggelsesplanen har som grundlæggende princip åbninger, porte, varierende etageantal og højder med et tårnmotiv i udvalgte hjørner og rummer derved mange muligheder for variation - både rumligt og arkitektonisk.

Porte og åbninger placeres, så de medvirker til at skabe transparens og særlige kig gennem bebyggelserne. Bebyggelsesstrukturen sikrer således stor variation i skala og varierede oplevelser i de rumlige forløb svarende til den eksisterende bystruktur i Køge.

Køge Kyst har som supplement til kvalitetsprogrammet udarbejdet et inspirationshæfte om arkitektonisk mangfoldighed på Søndre Havn. Formålet med hæftet er at give alle bygherrer på Søndre Havn inspiration til at arbejde med variation og mangfoldighed i det arkitektoniske udtryk og udfolde intentionerne i bebyggelsesplanen. Inspirationen er sammenfattet i 10 dogmer om eksempelvis farver og materialer, højdevariation, facaderytme, kantzone mv.

Søndre Havn får mange typer af friarealer, der indbyder til forskellige former for ophold, leg og bevægelse: almindinger, boligveje, gårdrum, taghaver, terrasser og altaner, Kajen, Den Hævede Promenade og Engkanten, og endelig Den Maritime Halvø, strandengen og den nye strand.

Karréernes gårde er som udgangspunkt åbne og tilgængelige, små genveje i byen, og et bymæssigt modspil til almindingernes mere landskabelige karakter. Gårdrummene er relativt små rum med læ til leg og ophold, fælles blomsterhaver, vandløb mv.

På ydersiden af karréerne er der langs boligveje, almindinger, Kajen, Engkanten og Den Hævede Promenade ved SH4 en kantzone, hvor der er mulighed for at skabe ophold og mødesteder og derved styrke kontakten mellem ude og inde. Almindingerne snor sig gennem området og skaber derved differentierede kig og mellemrum byggefelterne imellem. Almindingerne modsvares af de mere regulære vejrum med lange kig, hvilket også er med til at nuancere områdets mellemrum og rumlige oplevelse.

Gårdrum og almindinger indgår i regnvandsløsningen, der kan udformes på forskellig vis.

Taghaverne, tagterrasserne og altanerne er et supplerende tilbud om en halvprivat eller helprivat zone, hvor der vil være en god udsigt og gode solforhold. Kajkanten langs SH5 og SH6, og Den Hævede Promenade langs kajerne ved SH4 er offentlige rum, der danner overgangen

mellem bebyggelse og havnebassin og leder fra Havnepladsen ud til Den Maritime Halvø og den nye strand. Byrummene inviterer til forskellige former for ophold langs havnebassinet.

Engkanten afslutter Søndre Havn mod syd og er en sti for fodgængere og cyklister, der samtidig danner overgang mellem bebyggelsen og strandengen. Engkanten beplantes med enkelte karaktergivende træer og buske samt græsser.

Overgangen mellem byområdet, stranden og Den Maritime Halvø udformes som en grønning, mens den nye strand i sig selv er naturpræget. En sti fører i grænsen mellem strandengen og stranden videre mod syd til den store landskabsfredning omkring Vallø stift. Den nye strand er udformet, så strandengen fortsat oversvømmes ved højvande og derved fastholder sit særlige udtryk og sin biodiversitet.

TRAFIKPLAN



Havnepladsen

Kajkanten

Carlsensvej

Søndre Havnevej

Østre Havnevej

Roklub

Strandkvænen

Kajkanten

Den Maritime Halvø

Søndre Molevej

Strandpromenaden

Blåflokken

Engkanten

Tapperiet

Søndre Badevej

Strandengen

Strandparken

Ved Engen

SIGNATURFORKLARING:

- rekreativ stiforbindelse
- fordelingsvej
- boligvej
- evt. busbetjening

Trafikplan

Søndre Havn trafikbetjenes fra Carlsensvej og Strandpromenaden med syv øst/vestgående veje fordelt på to vejtyper: fordelingsveje og boligveje.

Fordelingsvejene, Søndre Havnevej, Østre Havnevej og Søndre Molevej er indbyrdes forbundne og bærer størstedelen af trafikken, idet de giver adgang til parkering på terræn og i konstruktion. Vejene er forberedt for en evt. fremtidig busbetjening af Søndre Havn. Vejene har en hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

De fire boligveje er mindre veje, hvor motoriseret trafik er yderst begrænset. Vejene udformes som lege- og opholdsgader. De tre af vejene ender i en almindning eller Engkanten, mens den fjerde boligvej, der har et længere forløb, er forbundet med Østre Havnevej for forgængere og cyklister, mens den er blind for bilkørsel. Vejenes orientering øst - vest gør dem meget attraktive for ophold i eftermiddagstimerne. Boligerne tænkes derfor orienteret mod gaden med udeopholdsarealer som terrasser, forhaver og fælles adgangs-/opholdszoner.

Fælles for vejene er de vekselvise kryds med almindingerne, hvor kig mod nord eller syd åbner bydelen på tværs af vejene og introducerer almindingernes grønne og blå rum, der bryder de lange øst/vestgående vejes forløb.

På fordelingsveje etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, fx hvor der er vigtige forbindelser mellem to almindinger.

Alle fordelingsveje og boligveje samt Engkanten og Den Hævede Promenade ved SH4 er udlagt som brandveje, mens almindingerne ønskes friholdt fra denne funktion. Det betyder, at der vil være begrænsninger i bygningshøjde eller krav om særlige bygningsmæssige foranstaltninger ud mod almindingerne.

Prospektet angiver principperne for vejenes funktioner og udformning. Den præcise placering af nedkørsler, terrænparkering, cykelparkering, nedgravet affaldssortering, træer og regnbede mv. fastlægges i forbindelse med Køge Kysts detailprojektering af byggemodningen.






Carlsensvej, Strandpromenaden og de tre mest trafikerede fordelingsveje udlægges som offentlige veje, mens boligvejene og den korte sydligste fordelingsvej udlægges som private fællesveje. Den nordlige kaj, Den Hævede Promenade ved SH4 og Engkanten udlægges også som offentlig sti.

Køge Kommune overvejer at gøre en supplerende cykel- og gangbro ved klappbroen til en del af lokalplanforudsætningen for SH5 og SH6.

PARKERINGSPLAN



SIGNATURFORKLARING:

-  overvejende erhverv med mulighed for dobbeltudnyttelse af p-pladser
-  delvist nedgravet P-anlæg
-  principiel adgang til P-anlæg
-  parkering på terræn ialt ca. 105 pladser
-  P-hus i alt ca. 445 pladser

Samlet estimeret antal P-pladser ca. 2.113 pladser

Parkeringsplan

Bilparkeringen sker som udgangspunkt i halvt nedgravede parkeringskældre under de enkelte byggefeltet. Antallet af P-pladser skal opfylde Køge Kommunes P-norm.

I SH4 anlægges p-kældre, som dækker p-normen i bebyggelsen og indeholder private og offentligt tilgængelige p-pladser.

I SH5 og SH6 gives ligeledes mulighed for, at der i første række mod havnen kan anlægges P-kældre under tre byggefeltet.

Der udlægges areal til et p-hus i byggefeltet SH 3-6, som forventes opført af Køge Kommune indenfor de nærmeste år.

Derudover er der et begrænset antal parkeringspladser, ca. 105 stk., på hele Søndre Havn, der etableres på terræn langs fordelingsvejene og på Den Maritime Halvø. Disse pladser tænkes primært fordelt til særlige ordninger som fx handicap-parkering og tidsbegrænset parkering.

Den relativt lave parkeringsnorm i området tilskynder til dobbeltudnyttelse af parkeringspladser. Prospektet anviser derfor, hvordan parkeringsanlæg kan deles på tværs af bolig- og erhvervsfunktioner.

Cykelparkeringen fordeles, så den bliver attraktiv for cyklister med ærinder spredt ud over hele Søndre Havn. Cykelparkeringen placeres inden for det enkelte byggefelt enten i kælder eller på terræn og evt. i kantzonen i tilknytning til opgange. For hver karré er der tale om individuelle løsninger alt efter det givne sted. Antallet af cykelpladser skal opfylde Køge Kommunes P-norm.

CYKELFORBINDELSER



SIGNATURFORKLARING:

- rekreativ stiforbindelse
- primære cykelforbindelser
- øvrige cykelforbindelser
- krydsningspunkt med særligt fokus på cykeltrafik

Cykelforbindelser

Søndre Havn skal være en bydel med gode forhold for de bløde trafikanter, ligesom der skal være gode forbindelser til og fra Bymidten og stationen.

Fodgængere og cyklister har via veje, almindinger og promenader og øvrige friarealer et fintmasket net af stier, der sikrer en høj tilgængelighed og gør gang og cykling til en attraktiv transportform.

Der er i planerne for klimasikringen indarbejdet gode forhold for cyklister med forløb, enten i eget trace eller som shared space med fodgængere.

Det er et hovedprincip i planen, at hovedparten af cyklisterne ledes mod kajkanten via dedikerede cykelruter, hvorfor også selve kajkanten udformes med gode forhold for cyklister. Det skal vurderes nærmere, hvordan cykeltrafikken bedst ledes til Havnepladsen.

Fra den nordlige kaj er der flere muligheder for at bevæge sig ind i Søndre Havn gennem byrum og ad stier i almindinger, hvoraf de centralt beliggende almindinger får en særlig attraktiv cykelforbindelse. Der kan ligeledes cykles hele vejen rundt om Søndre Havn frem til Den Maritime Halvø, stranden og Engkanten og videre tilbage til Strandpromenaden. Fra Klapbroen sikres ligeledes en forbindelse langs Carlsensvej/

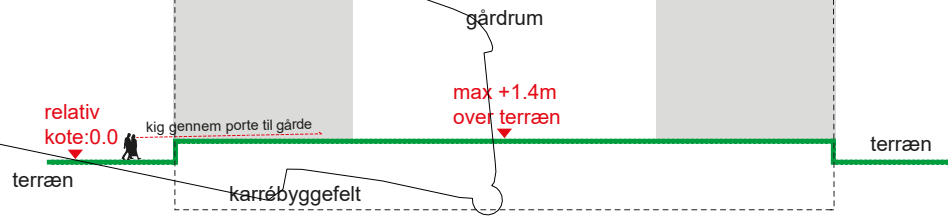
Strandpromenaden med for eksempel cykelstier/baner frem til Søndre Molevej, hvorefter trafikken aftager så meget, at der kan cykles på vejen.

En alternativ rute er den eksisterende sti langs åen frem til et krydspunkt ved Strandpromenaden over for Strandkvanen, centralt på Søndre Havn.

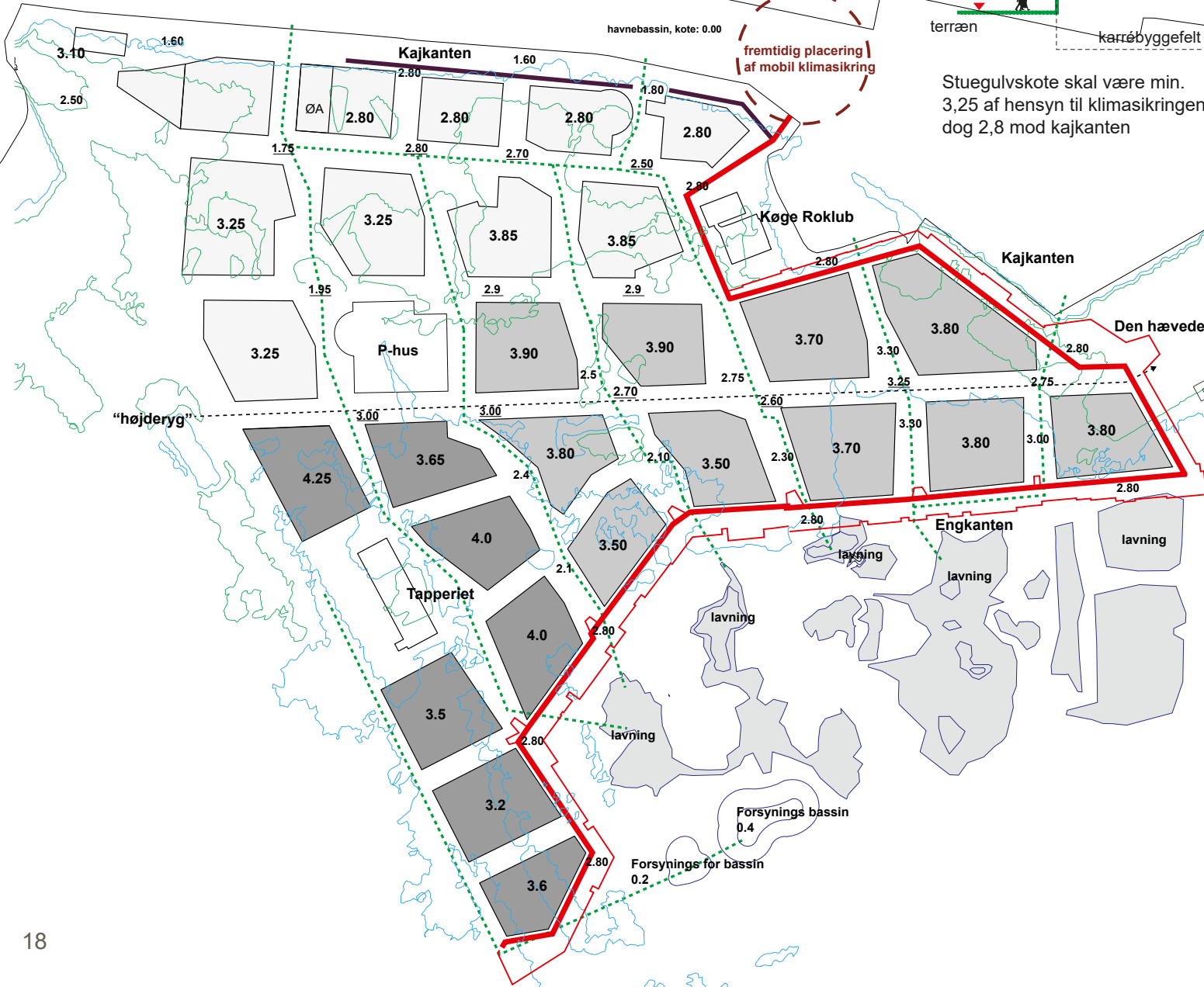
På baggrund af en vurdering af biltrafikmængder på de forskellige veje på Søndre Havn er der udpeget de mest direkte og primære cykelforbindelser. Ved primære cykelforbindelsers krydsning af fordelingsveje vurderes trafikikkerheden med henblik på at etablere sikre krydsninger. Disse og øvrige anlægstiltag på Søndre Havn udformes i forbindelse med detailprojekteringen.

TERRÆNPLAN

PRINCIPSNIT FOR TERRÆN



Stuegulvskote skal være min. 3,25 af hensyn til klimasikringen, dog 2,8 mod kajanten



SIGNATURFORKLARING:

- y.yy estimeret fremtidig laveste terrænkote på stier og fortove
- X.XX estimeret max kote til gårdrum
- z.zz estimeret fremtidig kote på vejmidte
- principiel placering af dige, min. kote 2.8
- brygge ved nordlig kaj
- - - - "højderyg"
- · · · · regnvand / rør / trug i alminding

Regnvandsløsning og klimasikring

Regnvandet på Søndre Havn afledes på overfladen ved en såkaldt LAR-løsning (Lokal Afledning af Regnvand) hvor regnvandet i stor udstrækning ledes på overfladen i stedet for i ledninger i jorden.

Løsningen skal bl.a. sikre kloaksystemet mod overbelastning. En hydraulisk modellering af området har dokumenteret, at de forventede vandmængder kan håndteres forsvarligt.

I løsningen ledes regnvandet fra tage og befæstede arealer, herunder vejene, til almindingerne. Vejvand renses i regnbede. Der er udarbejdet en overordnet kote- og terrænplan, der illustrerer den terrænmæssige sammenhæng mellem gårdrum og alminding, samt etableringen af en øst/vestgående højderyg i Søndre Molevej gennem Søndre Havn. Syd for højderyggen i Søndre Molevej i SH1, SH2 og SH3 er der etableret almindinger, der håndterer regnvandet fra tage og veje i åbne render, der leder vandet til Strandengen. Almindingerne er dimensioneret, så de kan fungere som forsinkelsesbassiner ved skybrud inden udløbet.

Nord for højderyggen arbejdes der med en kombination af åbne render i almindinger og rør under veje, der ledes til to nye store rørdøb til havnebassinet. Udtrykket i almindingerne tættest på havnen bliver mere urbant, ligesom visse af de øvrige almindinger bliver det, da der bl.a. ønskes at skabe plads til en prioriteret cykelforbindelse. Skybrudshændelse vil blive håndteret dels i mindre forsinkelsesvolumener dels på overflader

og veje til diffust men kontrolleret udløb til havnen.

I SH4, SH5 og SH6 arbejdes der med muligheden for gennemgående parkeringskældre under flere byggefelter, hvorfor almindingerne i SH4 og 1. række i SH5 og SH6 vil få karakter af hævede byrum med små højbede og med render til regnvand i modsætning til de øvrige etaper med lavtliggende almindinger med trug i bunden til regnvandet.

Hele Søndre Havn er forudsat sikret mod havvandsstigninger og stormflod af et dige i kote 2,8 m, udformet som promenader. Det er dog efterfølgende besluttet af Byrådet, at klimasikringen af den inderste del af havnebassinet (Slipset) skal tilvejebringes ved etablering af en mobil højvandssikring mellem de sydlige og nordlige kajer i Slipset. Det betyder, at kajkanten vest for byggefelt SH 5-3 kan fastholdes i sin nuværende kote.

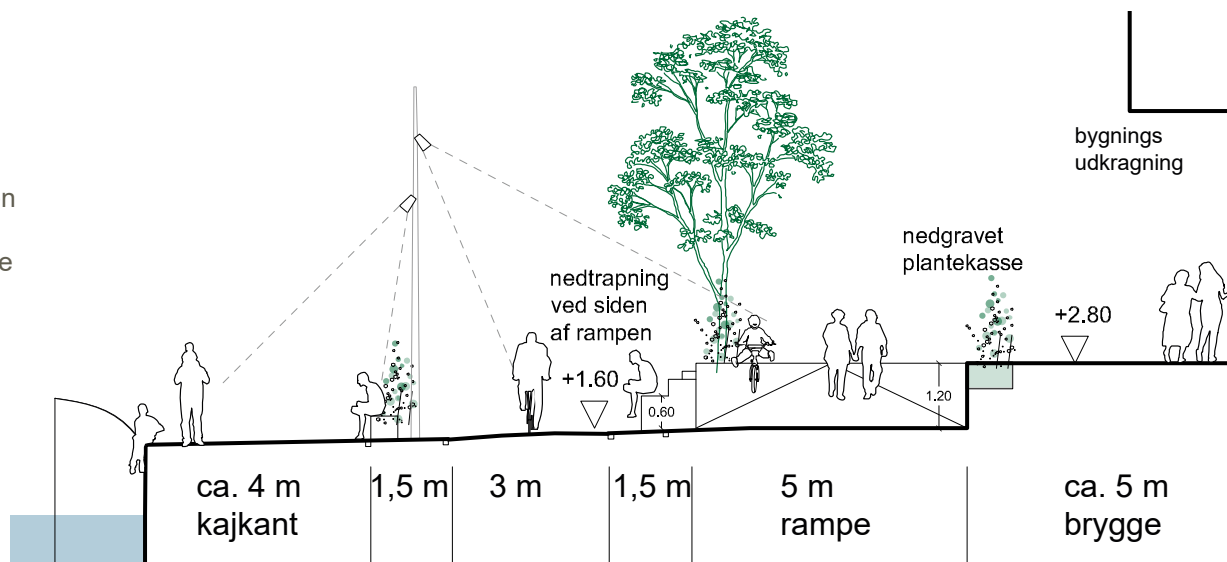
Koteringen tager afsæt i klimasikringen af området som skitseret i udviklingsplanen, herunder et krav om, at stueetagers færdige gulvkoter ligger i minimum kote 3.25.

Af hensyn til tilgængelighed kan der ved udadvendte funktioner og nedfoldede boligers relation til omgivelserne anvendes en lavere kote, dog altid minimum kote 2.8. De endelige stuegulvskoter fastlægges i forbindelse med Køge Kysts byggemodningsprojekt for veje og almindinger, hvor målet er at skabe visuel sammenhæng og kig til gårdrummet. Den maksimale terrænforskel må derfor være 1,4 m men gerne mindre.

Gårdrummene kan benyttes til forsinkelse af regnvandet, således at der i det enkelte gårdrum kan tilbageholdes en vis regnvandsmængde i regnbed, bassin eller en lille sø, inden vandet efter nogen tid ledes til almindingerne.

Udformningen af almindingerne og gårdrummenes bassiner og trug kan i øvrigt varieres og tilpasses det enkelte steds karakter.

Tagfladerne og tagterrasserne kan ligeledes anvendes til forsinkelse af regnvandet ved at etablere grønne tage og plantebede, der samtidig tilfører bygningerne et grønt præg.



Byggemodning

Kvalitetsprogrammet for Køge Kyst uddyber visionen om høj bykvalitet og bæredygtighed og beskriver den grundlæggende rollefordeling mellem den enkelte byherre og Køge Kyst. Proces og udvalgte temaer er særlig beskrevet i "Anvisninger til bygherrer" i de enkelte etaper.

Køge Kyst har valgt selv at gå foran og levere en høj arkitektonisk kvalitet i byggemodning og øvrige anlæg. På denne måde skabes værdi for byen, for bygherrerne og de kommende beboere.

Køge Kyst anlægger samtlige veje og friarealer uden for byggefeltene på Søndre Havn og sikrer fremføring af forsyninger til de byggerier, der skal opføres på byggefeltene. Den Hævede Promenade ved SH4 og Engkanten er stier til gående og cyklister, der formidler overgangen mellem by, natur og hav. De er udformet, så de samtidig er en klimasikring, som beskytter byen mod stormflod fra havet. De grønne områder i almindingerne er samtidig grøfter og render, som kan lede regnvandet ud mod strandengen eller havnen. Bydelen er sikret til en 100-årshændelse i år 2100. Hvis der, som det er planen i SH4, SH5 og SH6, etableres p-kældre under almindingerne, skal regnvandsløsningen etableres under hensyn til LAR og integreres med byggeriet af parkeringskælderne.

Køge Kyst anlagde i 2014/15 en ny strand og midlertidige faciliteter for de maritime klubber i området. Med lokalplanen for Den Maritime Halvø er der sikret mulighed for

fremtidig udvikling af rekreative muligheder for offentlige gæster og for klubberne i området. Visionen er, at området skal rumme en bred vifte af aktiviteter, der knytter sig til havet, og som kan understøtte eksisterende og nye rekreative aktiviteter.

Køge Kyst har igangsat byggemodningen af SH1 og SH2 i efteråret 2015 og af SH3 i efteråret 2017. Byggemodningen for SH4 er påbegyndt i 2022. Byggemodningen af SH5 og SH6 forventes påbegyndt, når der foreligger en godkendt lokalplan og i koordinering med de fremtidige byggerier. Byggemodningen udføres etapevis og faseopdeles, så grovmodningen er på plads, inden bygherrerne starter de konkrete boligbyggerier. Finmodningen udføres efterfølgende, når byggeriet er færdiggjort.

Bygherren har ansvaret for al aktivitet inden for byggefeltet, det vil sige gårdrum og bebyggelse samt parkeringskælder. Bygherren skal anlægge gårdrummet efter principperne i regnvandsløsningen og sikre, at de definerede maksimale vandmængder overholdes, inden det ledes til almindingen. Bygherren har ligeledes ansvar for forsyningsledninger inden for byggefeltet. Hvor der etableres parkeringskældre under almindingerne, indgår disse i byggefeltene og anlægges af byggeriets ejer. Der skal fortsat være fuld offentlig adgang til disse almindinger – ligesom det gælder for gårdrummene.

Byggefeltene har en 3 m bred kantzone, hvor de støder op til en boligvej, alminding, Kajen, Engkanten eller Den Hævede Promenade. Kantzonen er en overgangszone mellem ude og inde, der

rummer mulighed for ophold og mødesteder og derved variation. Den konkrete udformning og etablering af zonen aftales byggefelt for byggefelt, idet kantzonen skal styrke og understøtte byrummet og overgangen mellem bygning og byrum. Kantzonen mod kajen kan evt. udvides visse steder under hensyn til tilgængelighed og kravet om udadvendte funktioner mod kajen.



Eksempler på byggemodning foretaget af Køge Kyst PS. Øverst ses "Engkanten" ved etape SH1. Engkanten er en bred offentlig rekreativ promenade, der danner overgang til strandengen og er områdets klimasikring. Nederst ses en boligvej i etape SH1, med eksempel på hvordan boligernes kantzoner kan udnyttes.

Bydelsforening og karréforeninger

Drift, vedligeholdelse og udvikling af udearealerne er en vigtig forudsætning for god bykvalitet på Søndre Havn.

Køge Kyst etablerer de nye udearealer uden for byggefeltet, hvorefter Bydelsforeningen for Søndre Havn eller Køge Kommune overtager disse og står for drift og vedligeholdelse.

Nogle arealer ejes, vedligeholdes og drives af Køge Kommune. Det drejer sig om de nye promenader (Kajen, Den Hævede Promenade ved SH4 og Engkanten), Den Maritime Halvø, den nye strand samt de større fordelingsveje.

De resterende arealer ejes, drives og vedligeholdes af de nye foreninger; bydelsforeningen og karréforeningerne. Der er etableret to niveauer af foreninger på Søndre Havn; en overordnet bydelsforening for hele området samt en række underliggende foreninger, én for hver karré. Alle grundejere har således pligt til at være medlem af en karréforening, og alle karréforeninger har pligt til at være medlem af den overordnede bydelsforening. Den overordnede bydelsforening står for drift og vedligeholdelse af boligveje, fordelingsvejen, Søndre Badevej, byrum, almindinger (evt. undtaget almindinger, der anlægges oven på parkeringskældre samt eventuelt P-anlæg). Den overordnede bydelsforening varetager også funktionen som spildevandslaug, idet driften af LAR-løsningen (tre

nedsivningsområder på strandengen og almindingernes trug og vandrender) samt nedgravede rør og brønde kræver etablering af et spildevandslaug.

Endelig har den overordnede bydelsforening ansvaret for at videreføre og udvikle kulturelle aktiviteter på Søndre Havn. Bydelsforeningen afsætter årligt et beløb hertil, der administreres af en kultur- og bylivsgruppe knyttet til bydelsforeningen. Kultur- og bylivsgruppen består af repræsentanter fra foreninger, institutioner, erhvervsdrivende og beboere.

Både beboere og erhvervsdrivende er via karréforeningerne medlemmer af bydelsforeningen, lige såvel som de kulturelle institutioner og foreninger er fødte medlemmer af foreningen. Derudover vil Køge Kyst være medlem af bydelsforeningen, så længe byudviklingsselskabet eksisterer. Herefter overgår medlemsskabet til en repræsentant for Køge Kommune.

Det årlige driftsbidrag til bydelsforeningen må forventes i øjeblikket at være 15-20 kr. pr. etagekvadratmeter inklusiv kultur- og bylivsbidraget. Kulturelle institutioner og foreninger tilbydes at være betalingsfri medlemmer.

De underliggende karréforeninger er ansvarlige for anlæg og drift af gårdrummene samt for koblingen af

gårdrummenes regnvandsmagasiner/ vandtrapper til det overordnede LAR-system.

I karréforeningerne indgår alle købere af byggeretter, uanset om det er ejerlejligheder, andelslejligheder, almene boliger, private udlejningsejendomme, virksomheder eller andet.



"Tidsrummet" er et midlertidigt byrum med en maritim legeplads med "dråbeskov" af jordbærbøjer, klatrevæg, en robåd og gynger samt et info-område med et stort kort over Køge Kyst-området, som det forventes at tage sig ud i år 2030. Foto: Martin Håkan / CoverGanda.dk

ETAPE SH5 OG SH6



SH5 og SH6

PROSPEKT FOR SH5 OG SH6

På de følgende sider redegøres for byggemulighederne inden for SH5 og SH6. En række temaplaner, principsnit, visualiseringer samt tekst beskriver intentionerne, karakteren og byskalaen.

Bæredygtighed

SH5 og SH6-området skal udvikles efter Køge Kysts vision om at udvikle en bæredygtig by. Køge Kyst kræver miljøcertificeringen DGNB Guld for bygninger. EU's taksonomi, regler og forordninger må ligeledes forventes at medføre forøget fokus på bæredygtighed. På bydelsniveau anvendes DGNB-systemet som rettesnor vedr. en lang række emner inden for bl.a. global og lokal miljøpåvirkning, ressourceforbrug, bylivskvaliteter, æstetik og inddragelsesprocesser samt transport og tilgængelighed for bl.a. cykler og gående, mv.

Volumenmodel

Den viste 3D volumenmodel udgør grundlaget for beregning af etageareal, skyggediagrammer og indledende støjvurdering. De viste opstalter, snit og visualiseringer er bearbejdede af 3D volumenmodellen, der viser fleksibiliteten i fordelingen af volumener og behandlingen af facadeudtryk.

Princippet med flade tage på Søndre Havn ønskes brudt i den forreste facade mod havnen. Her ønskes, at gavlmotiver er dominerende for at skabe sammenhæng med formsproget i ØA-bygningen og Braunstein. I forbindelse med den videre

detaljerings og udarbejdelse af skitseprojekter skal der foretages supplerende støjberregninger, og de endelige volumener, facadeudformning og placering af åbninger og porte besluttes på grundlag heraf.

Prospektet viser en bebyggelsesplan med byggefelter og de mellemliggende almindinger. I prospektet undersøges, hvordan særligt 1. række mod havnen kan udvikles på forskellige måder, så udtrykket fremstår afvekslende, men med udgangspunkt i de samme byggefelter, og med omtrent samme samlede antal byggeretter. Med små forskelle i byggeretterne på enkelte byggefelter er vist, hvordan de fysiske volumener kan udtrykke sig forskelligt med forskellige bygninger, der markerer sig særligt og er højere end de øvrige på havnefronten. Dette for at vise forskellige muligheder for at accentuere særlige punkter og skabe variation på havnefronten ved at give mulighed for ekstra højde. I den kommende lokalplan for området skal det fastlægges, hvilke muligheder der skal tillades.

Etape SH5 og SH6 rummer i alt ca. 65.000 m² byggeretter. Ca. 48.000 m² heraf er boliger mens ca. 2000 m² anvendes til fællesarealer til boliger, og ca. 15.000 m² anvendes til erhvervsfunktioner, herunder udadvendte i stueetagen. Disse funktioner forstås bredt som butikker, caféer, hotel, værksteder og offentlige formål. Disse placeres primært i første række mod havnen. I forbindelse med boligerne skal der i hver karré knyttes fælleslokaler etc., som vil tilføre et aktivt byliv til området.

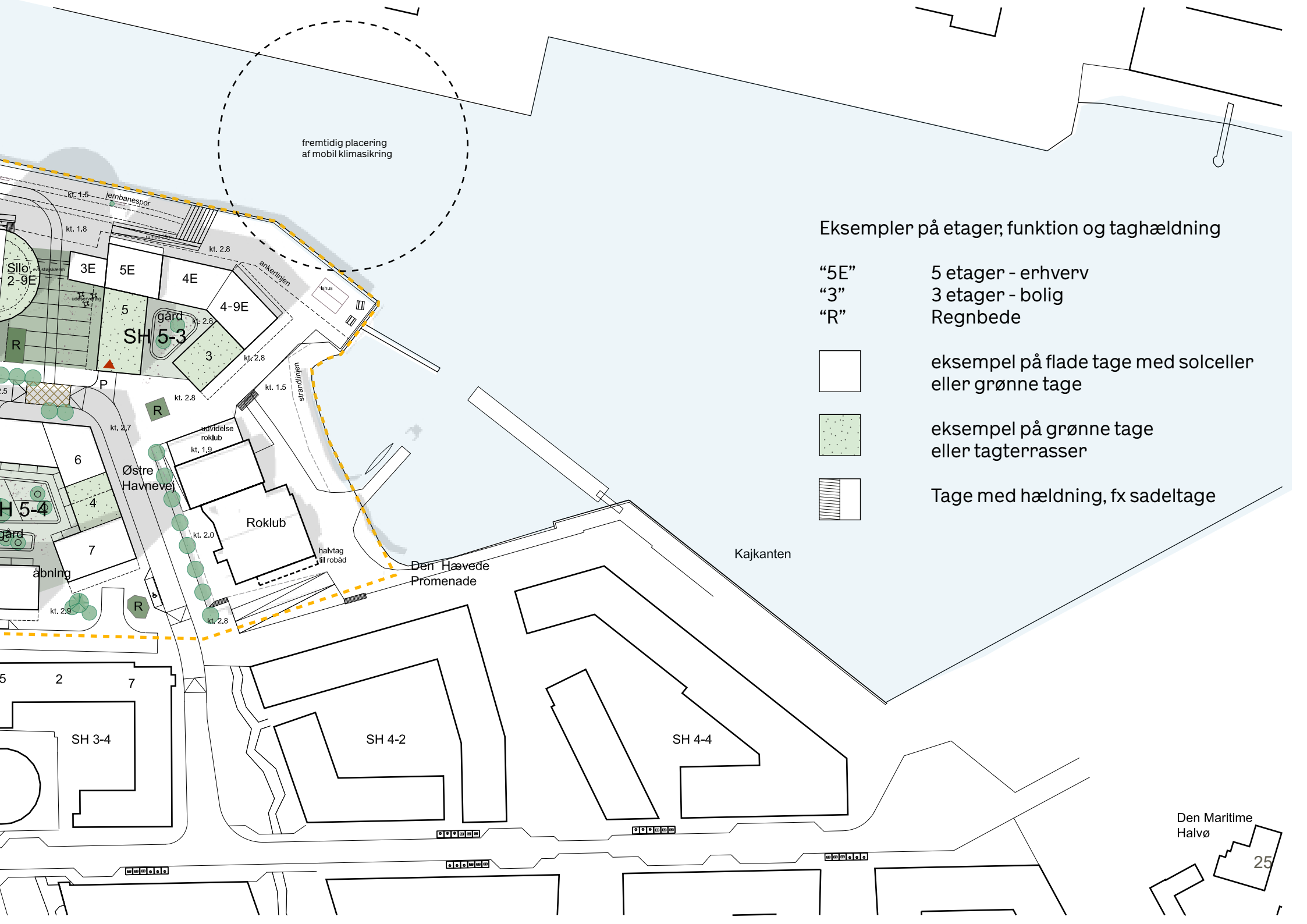
Desuden er det centralt, at der i området arbejdes videre med forskellige former for fællesskaber og boformer og arkitektonisk høj kvalitet af såvel bygninger som uderum.

Fællesarealer tilknyttet boligerne placeres fortrinsvist i stueetager. Etapens udadvendte erhvervsfunktioner disponeres med et stort spænd i etageareal fra mindre enheder og større sammenhængende erhvervsfunktioner som domiciler, kontorfællesskaber, hotel og offentlige formål mv. Der gives også mulighed for lagerfunktion mod havnefronten som erstatning for nuværende lagerfunktion til Braunstein, der fortsat skal kunne drive virksomhed på havnen. I det videre arbejde skal det afklares, hvordan vejprojekt og byggefelter kan tilpasses, så der bliver mulighed for varetilkørsel til Braunstein og andre erhvervsfunktioner med et betydeligt behov for varelevering.

De mindre erhvervsenheder er erfaringsmæssigt enklere at håndtere i forhold til efterspørgsel og afsætning og er med til at give området en funktionsblanding. Nærheden til Køge Bymidte og havnen, de rekreative tilbud og det stigende antal af beboere i området vil naturligt danne grundlag for mindre, specifikke erhvervs- og servicemuligheder. Der kan etableres et supermarked på op til 800 m² under forudsætning af, at parkering håndteres i kælder, og så "døde" bagsidearealer undgås.

SITUATIONSPLAN - 1:1200








fremtidig placering af mobil klimasikring

Eksempler på etager, funktion og taghældning

- “5E” 5 etager - erhverv
- “3” 3 etager - bolig
- “R” Regnbede

-  eksempel på flade tage med solceller eller grønne tage
-  eksempel på grønne tage eller tagterrasser
-  Tage med hældning, fx sadeltage

Den Maritime Halvø

25



Eksempel 1						
byggefelt	grundareal	bolig	erhverv	byggeret i alt	evt. tårn	
SH5	SH 5-1	2557 m ²	6336 m ²	211 m ²	6547 m ²	
	SH 5-2 inkl. Silo	1833 m ²	2407 m ²	2915 m ²	5322 m ²	1000
	SH 5-3	1396 m ²	1687 m ²	2587 m ²	4273 m ²	eller 1318
	SH 5-4	2374 m ²	6518 m ²	367 m ²	6885 m ²	
	eksist. Bygning + tilbygning	115 m ²				
SH6	SH6-1	2979 m ²	7912 m ²	144 m ²	8056 m ²	
	SH6-2	3255 m ²	8817 m ²	144 m ²	8961 m ²	
	SH6-3	1966 m ²	2470 m ²	2067 m ²	4537 m ²	261
	SH6-4	2962 m ²	7339 m ²	172 m ²	7511 m ²	
	ØA inkl. Mellembgyn.	1948 m ²	1094 m ²	4550 m ²	5643 m ²	
	SH6-5	1575 m ²	2673 m ²	2209 m ²	4882 m ²	
	Evt. Udvidelse af SH6-2	112 m ²	873 m ²		873 m ²	
samlet etageareal				63490 m ²	1261-1579	op til 65069
alminding 1		3665 m ²				
alminding 2		1702 m ²				
alminding 3		1751 m ²				
alminding 4		1653 m ²				

Eksempel på fordeling

- Erhverv ca. 17.000 kvm
 - Bolig ca. 48.000 kvm
- samlet ca. 65.000 kvm*

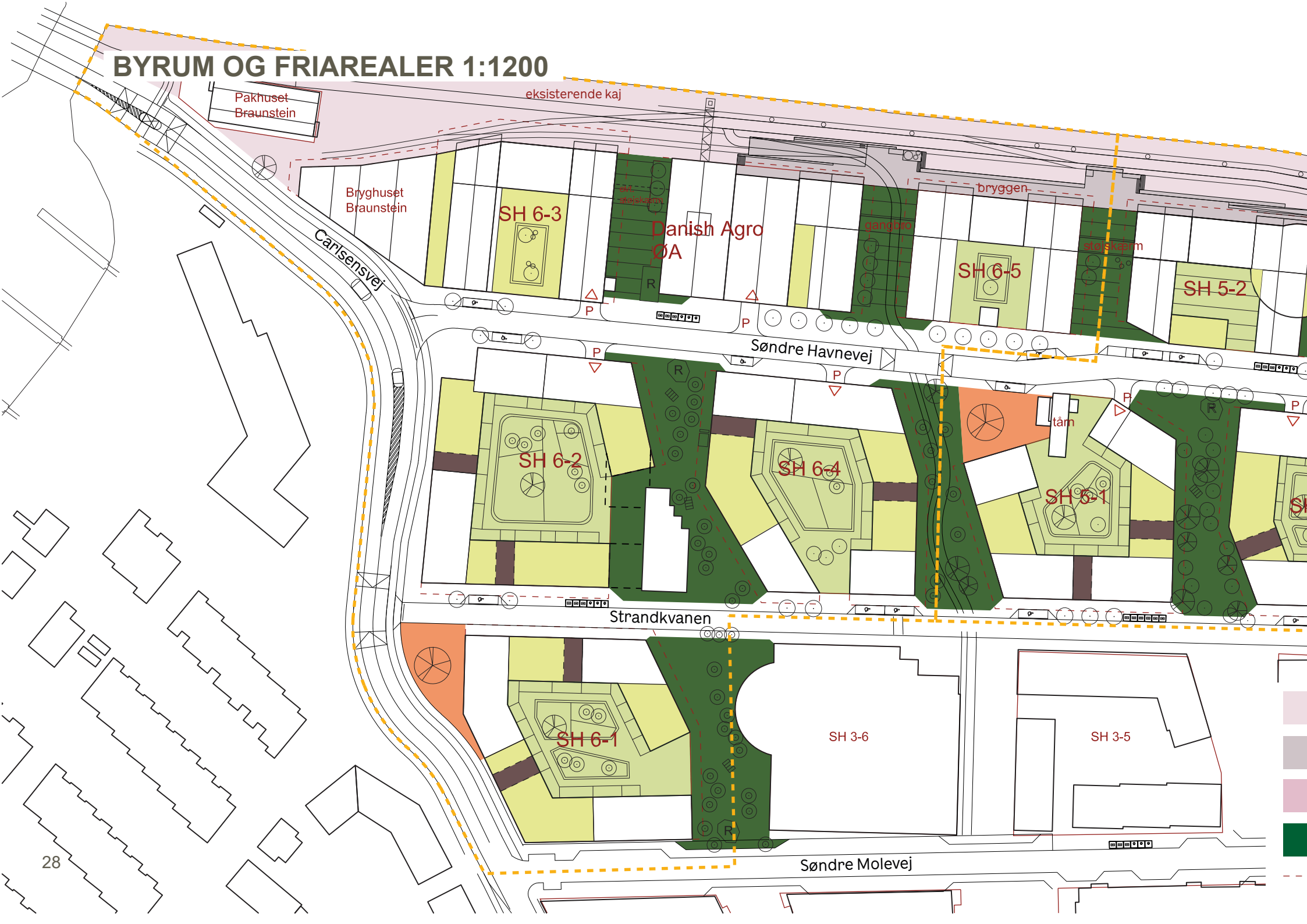
- Boliger med erhverv/fællesrum i stuen (indgår i de 65.000 kvm)
- Parkering (indgår ikke i de 65.000 kvm)
- Lokale foreninger

*Inkl. udvidelse af SH 6-2 med ca. 873 kvm hvis Strandkvanen 5 udgår:

Prospektet lægger op til, at der gives en samlet byggeret i første række der skal overholdes, men at der er fleksibilitet til at justere arealerne i de enkelte byggefelter hvis dette viser sig hensigtsmæssigt, og efter en samlet plan der godkendes af Køge Kyst.

Ligeledes gives, som i tidligere prospekter, mulighed for at etagearealet i de enkelte byggefelter i 2. og 3. række kan reduceres med 15 % og øges med 5 % indenfor den samlede ramme, som i dette prospekt er foreslået at udgøre ca. 65.000 m². Byggefelternes fodaftryk kan ligeledes justeres i figuren, men ikke i størrelse.

BYRUM OG FRIAREALER 1:1200



Pakhuset
Braunstein

eksisterende kaj

Bryghuset
Braunstein

SH 6-3

Danish Agro
ØA

bryggen

SH 6-5

SH 5-2

Carlsensvej

Søndre Havnevej

SH 6-2

SH 6-4

SH 6-1

tårn

Strandkvanen











SH 6-1

SH 3-6

SH 3-5

Søndre Molevej



	Eksisterende kaj		Gårdrum
	Hævet brygge		Taghaver
	Promenaden		Pladsrum
	Alminding		Port
	Kantzone		Afgrænsning SH5 og 6

Byrum og friarealer

SH5 og SH6 rummer en række rekreative byrum, der primært udføres dels som en del af Køge Kysts byggemodning og dels som del af byggeriernes byrum med indarbejdet beplantning med potentiale for stor biodiversitet. Beplantning og karaktergivende træer er vigtige at indarbejde i muligt omfang.

En del af Engkanten og flere almindinger er etableret, og den resterende del af byggemodningen i de første fire etaper sker i takt med at byggerierne opføres. Karakteren af i de allerede udbyggede områder videreføres i etape SH5 og SH6.

Kajkanten og Den Hævede Promenade ved SH4 udgør den bymæssige forbindelse mellem Havnepladsen og videre mod øst til Stranden og Den Maritime Halvø.

Almindingerne er offentligt tilgængeligt byrum, der gør det muligt at passere mellem Kajkanten ved havnebassinet og Engkanten. Der er indarbejdet forskellige pladsdannelser i bebyggelsen, herunder ved DK-betons tidligere sorteringsbygning. Bygningen skal bevares endten blot som et historisk vartegn eller med indarbejdede funktioner – herunder i evt. tilbygning mod pladsen.

Bygningen indgår i byggefelt SH 5-1. Gårdrum er halvoffentlige rum med mulighed for adgang gennem åbninger og porte.

Køge Kyst ser gerne, at der arbejdes med fælles tagterrasser/taghaver, herunder mulighed for evt. offentlig adgang.

Kantzone mod havnen skal understøtte bylivet med opholdsarealer og mulighed for at funktioner i stueetagen kan anvende denne i erhvervsøjemed – fx udeservering.

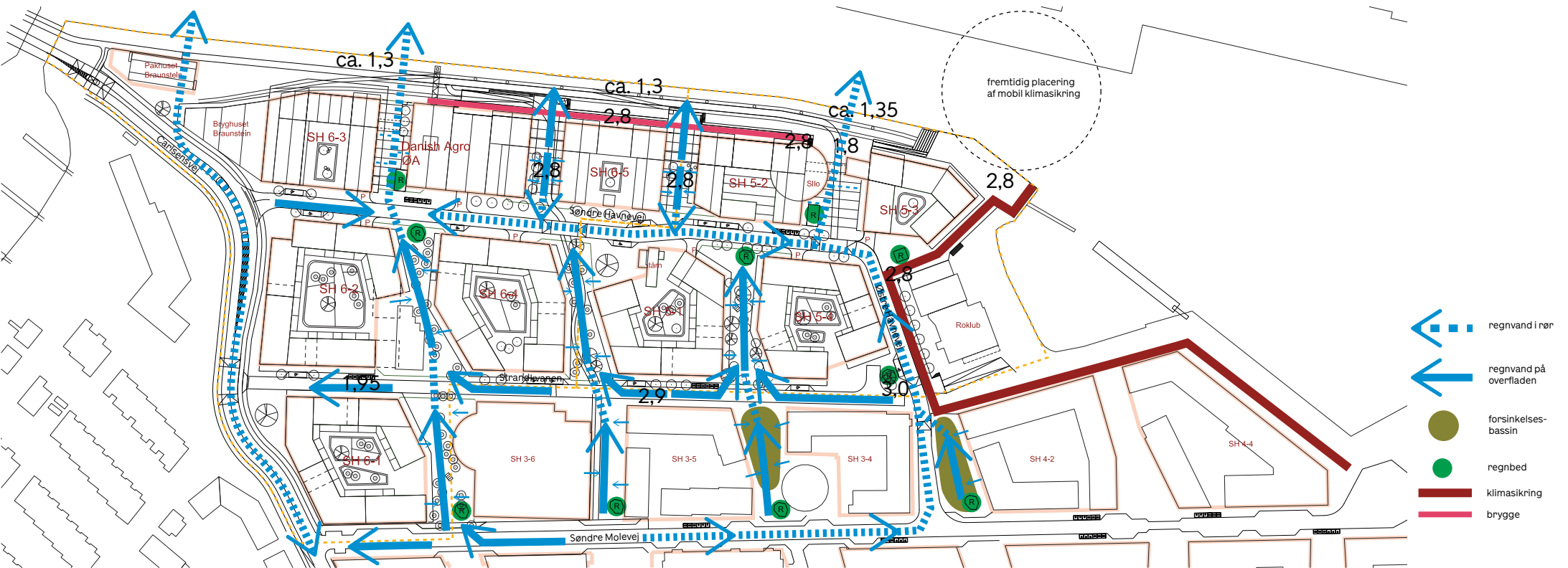
Kantzonen danner kobling mellem de private karréer og de offentlige byrum med terrasser, trapper og grønne anlæg mv.

Den endelige udformning, herunder for beplantning af byrum og friarealer, sker i forbindelse med projekteringen.

Øst for roklubben bevares et lavere liggende uderum med direkte adgang til det lille havnebassin ved roklubben. Arealet bliver et offentligt byrum, hvor der dog skal tages særligt hensyn til roklubbens aktiviteter, herunder manøvrer med lange robåde. En rampe på sydsiden af roklubbens bygninger giver adgang til arealet.

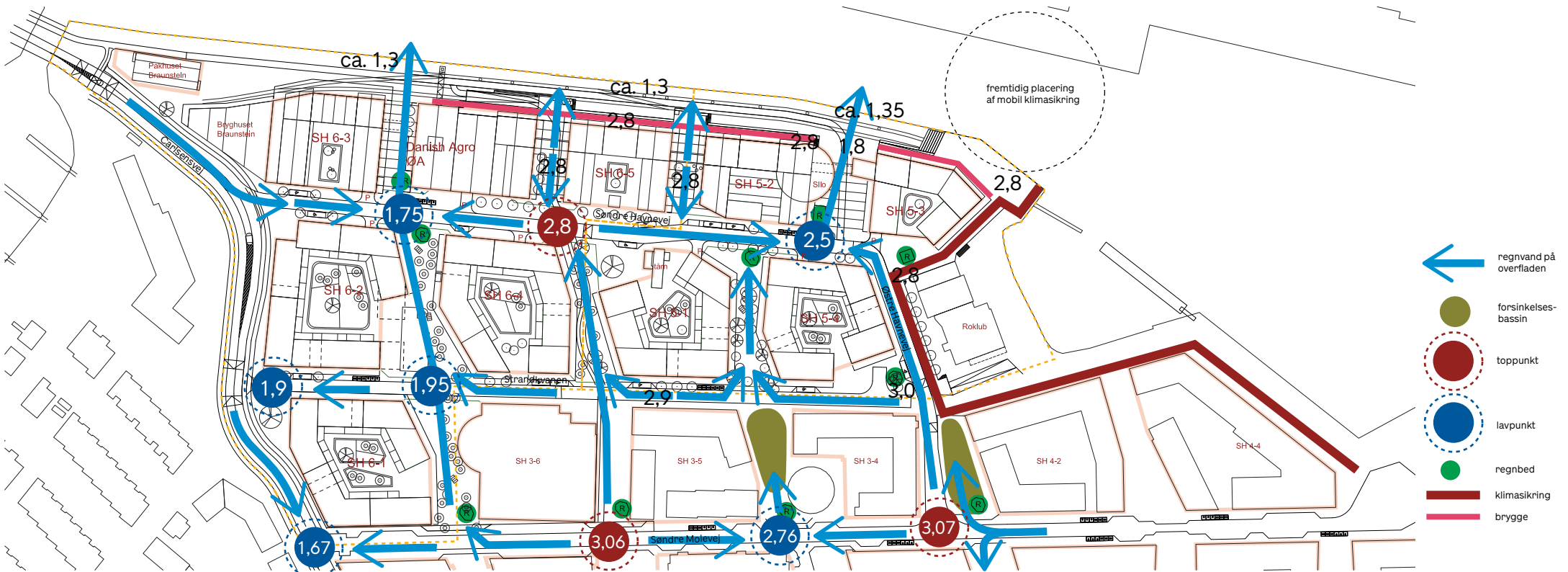
REGNVANDSHÅNDTERING OG KLIMASIKRING 1:2400

Regnvandets forløb op til en 5 års hændelse



Søndre Molevej anlægges som en højderyg på Søndre Havn, hvor al regnvand nord for vejen ledes til havnebassinet. I SH5 og SH6 arbejdes der med håndteringen af regnvand i en kombination af åbne render i almindinger og dybereliggende rør, der ledes til to nye store rørudløb til havnebassinet. Almindingerne har ikke samme dybde som syd for Søndre Molevej, da der ikke er behov for forsinkelse,

Regnvandets forløb ved en 100 års hændelse



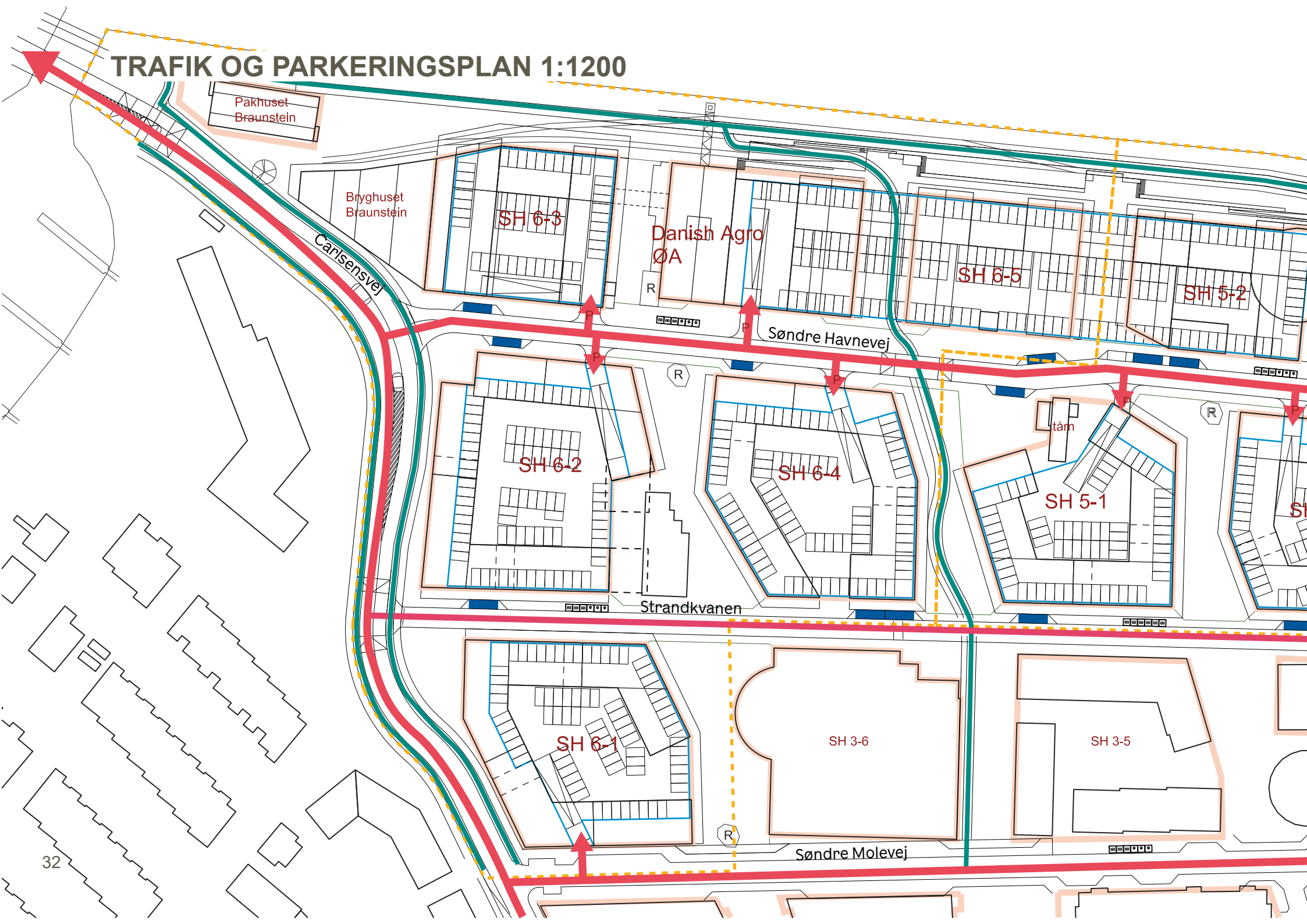
undtagen i to almindinger. Vandet kan ledes i de mindre render og rør ved en kraftig regn svarende til en 5-årshændelse. Ved kraftigere regnhændelser bortledes vandet på overfladen i kontrollerede forløb på bl.a. vejene til diffust udløb til havnen. Vejvand renses i regnbede mm. før udløb til havnen.

Da der arbejdes med muligheden for

gennemgående parkeringskældre under 1. række mod havnen, vil almindingerne her få karakter af urbane byrum med vandrender i belægningen til regnvand fra tage, gårdrum og almindinger. Vandrender leder vandet til eksisterende afvanding på Søndre Kajgade eller til opsamlingsledning i Søndre Havnevej. Denne føres hhv. øst og vest om P-kælder i de almindinger, som også leder vandet ved en 100 årshændelse.

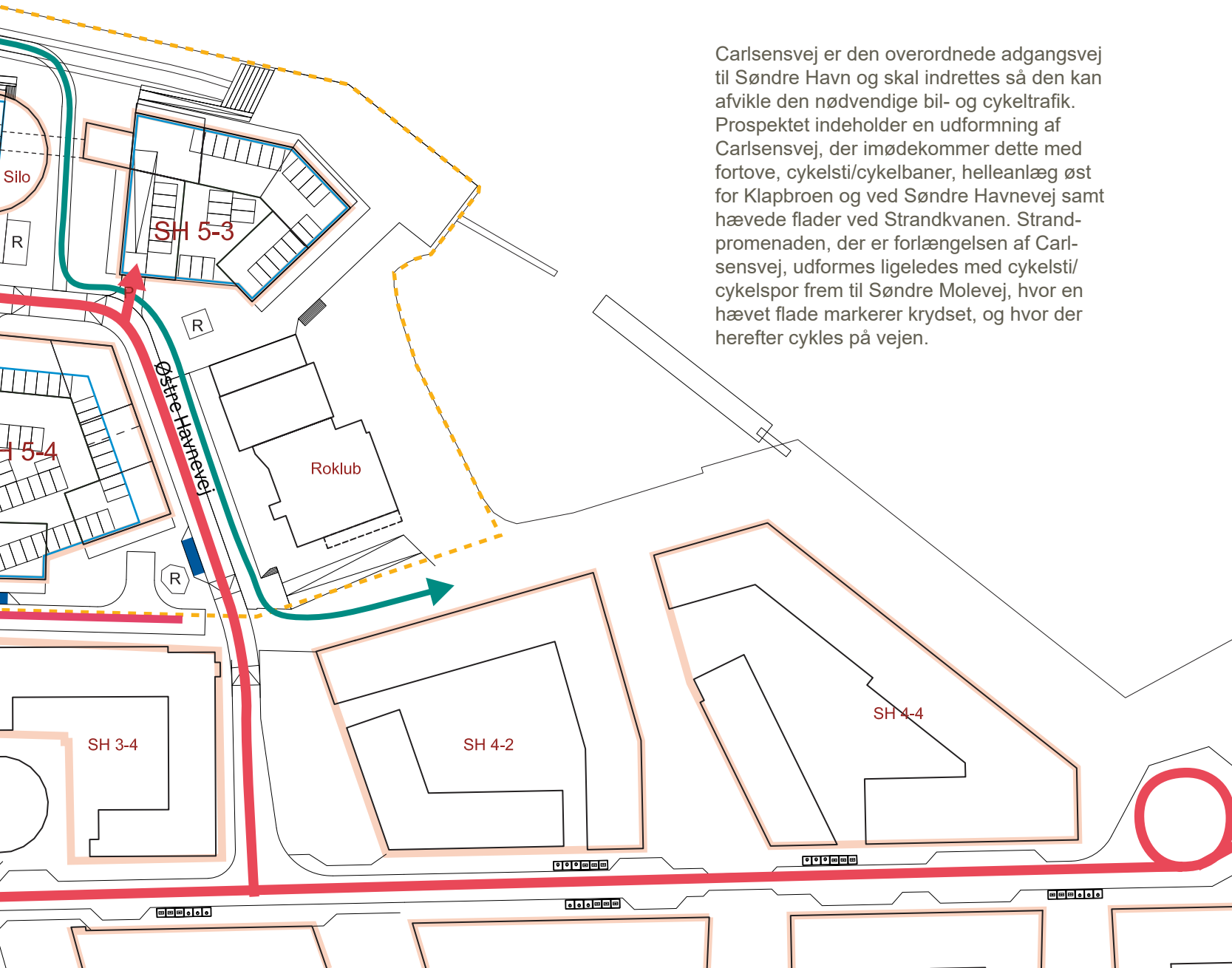
Hele Søndre Havn planlægges sikret mod stormflod dels af et dige i kote 2,8 m og dels af en mobil løsning i den østlige ende af havnebassinets. Eksisterende rør i Carlsensvej og Strandpromenaden bevares, men aflastes. Se også beskrivelse af den overordnede regnvandsløsning og klimasikring på side 18.

TRAFIK OG PARKERINGSPLAN 1:1200



Trafik og parkering

Carlsensvej er den overordnede adgangsvej til Søndre Havn og skal indrettes så den kan afvikle den nødvendige bil- og cykeltrafik. Prospektet indeholder en udformning af Carlsensvej, der imødekommer dette med fortove, cykelsti/cykelbaner, helleanlæg øst for Klapbroen og ved Søndre Havnevej samt hævede flader ved Strandkvanen. Strandpromenaden, der er forlængelsen af Carlsensvej, udformes ligeledes med cykelsti/cykelspor frem til Søndre Molevej, hvor en hævet flade markerer krydset, og hvor der herefter cykles på vejen.



- Afgrænsning SH5 og 6
- Fordelingsvej
- Boligvej
- Cykelforbindelse
- Parkeringskælder
- Matrikel
- Handicap parkering

BRANDREDNING 1:1200

Pakhuset
Braunstein

Bryghuset
Braunstein

E i stuen
SH 6-3

Danish Agro
ØA

SH 6-5

SH 5-2

SH 6-2

SH 6-4

SH 6-1

SH 6-1

SH 3-6

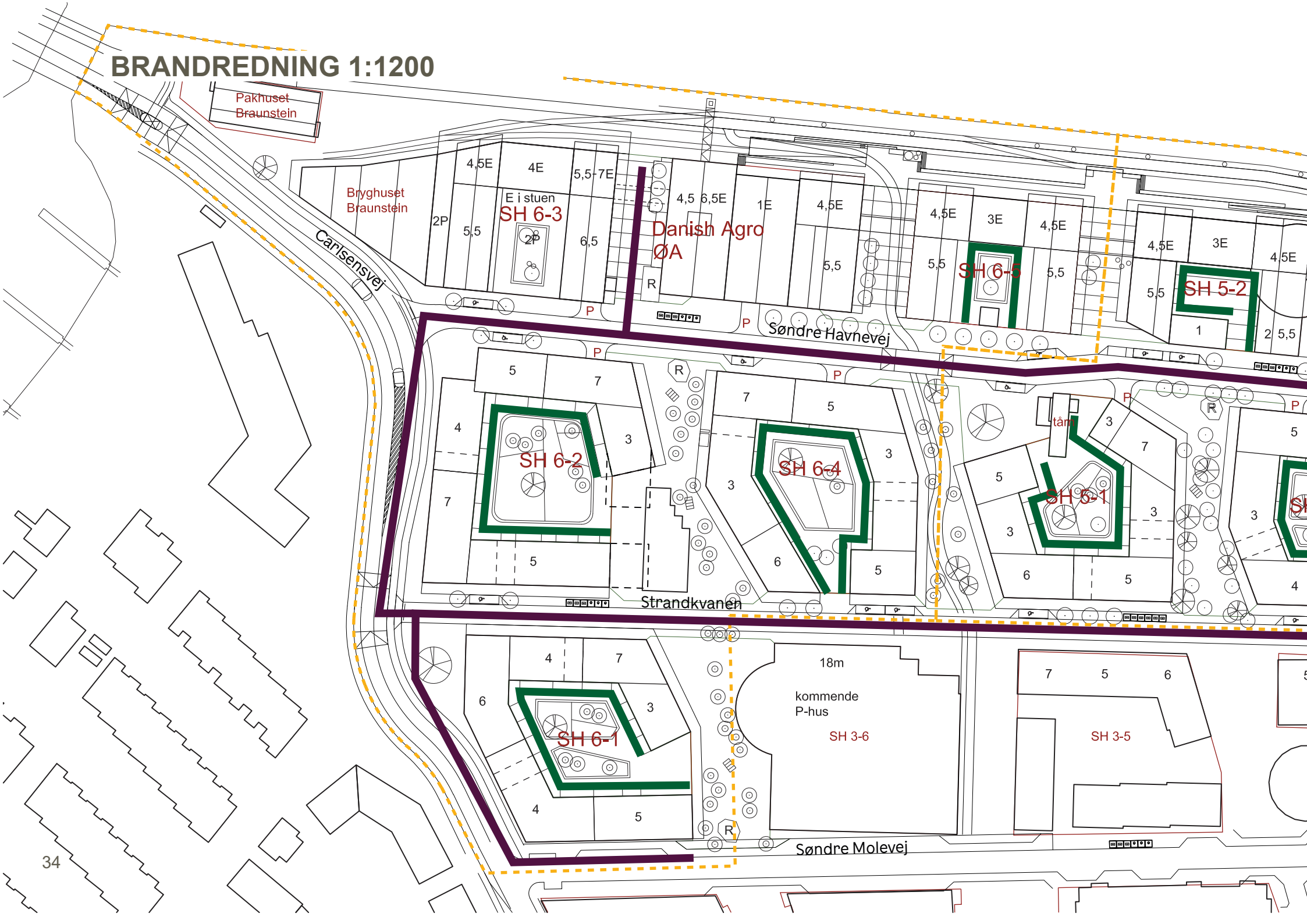
SH 3-5

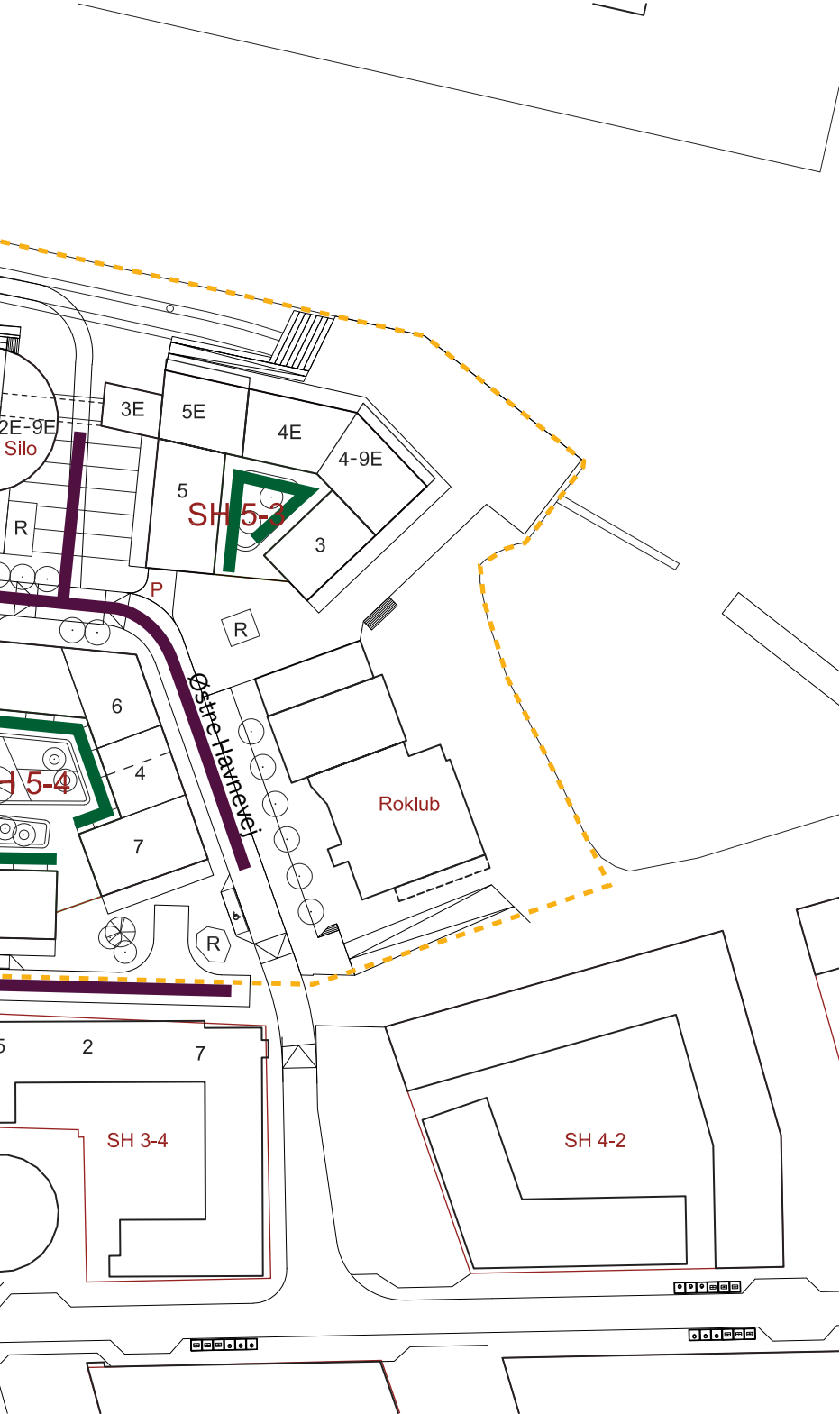
Carlstensvej

Søndre Havnevej

Strandkvarnen

Søndre Molevej







Brandredning

- Brandredning kan ske fra vejene med drejestiger til redningsåbninger over 10.80m og under hensyn til vejens indretning og aptering.
- Redningsåbninger under 10.80m skal nås med håndstiger.
- Redning med håndstiger skal primært ske fra gårdrum.
- Eventuelle redningsarealer i gader med håndstiger skal placeres, så de ikke er i konflikt med indkast til nedgravede affaldsstationer, parkeringspladser eller træer mv.
- Brandredning må ikke være i konflikt med indretningen af kantzoner i boligvejene.
- Der kan ikke ske brandredning af bygninger i 1. række fra kajen eller øvrige arealer mod havnen. Der skal derfor evt. anvendes alternative brandstrategier fx automatisk brandalarmanlæg og varsling, sprinkling og sikkerhedstrapper mv.
- Brandredning af 1. række kan evt. ske til facader der vender mod belagte alminding er mellem hhv. SH 6-3 og Danish Agro samt mellem SH 5-2 og SH 5-3

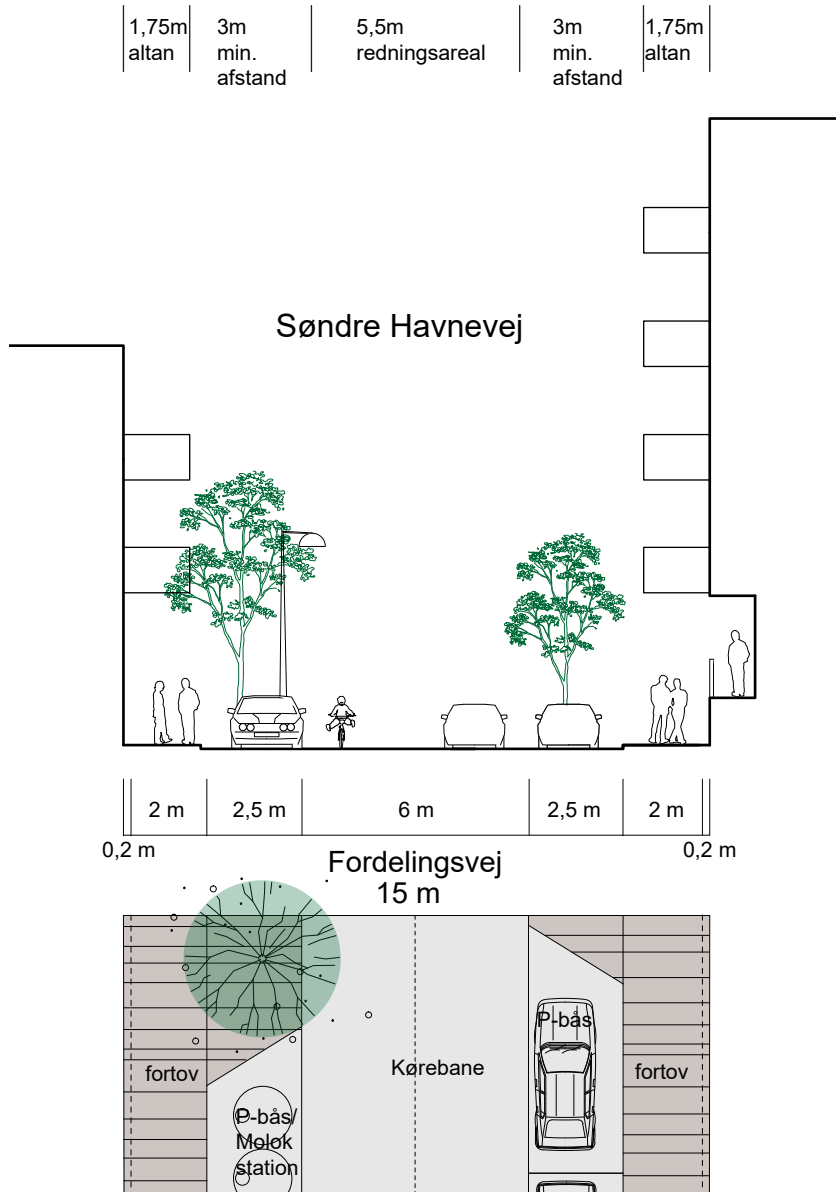
Den endelige brandstrategi skal planlægges i forbindelse med udarbejdelse af byggemodningsprojekt og skitseprojekter for de enkelte byggefelter.

Mulige placeringer af redningsareal

-  Drejestige
-  Håndstige

FORDELINGSVEJE

vejsnit 1:200



Den overordnede trafikbetjening af SH5 og SH6 sker via Søndre Havnevej, Østre Havnevej og den vestlige del af Søndre Molevej. Vejene giver adgang til bebyggelserne, samt til en del af de øvrige etaper på Søndre Havn.

Søndre Havnevej indrettes med kantstens- og handicapparkering samt op- og nedkørsler til parkeringskældre. Ved væsentlige krydsningspunkter med stisystemet anlægges hævede flader, der også vil fungere som hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Undervejs passeres sammensatte varierede karréer i 3-7 etagers højde (lokalt højere), hvor penthouseboliger og tårne, porte, åbninger og passager sender øjet på vandring i en arkitektonisk og rumligt varieret bydel. Et grundlæggende princip for øjets vandring er, at højdeforskellen mellem terræn og karréernes gårdrum ikke overstiger 1,4 m, så der er visuel forbindelse mellem gaderum og gårdrum.

På Søndre Havn er der fra starten indtænkt en affaldshåndtering i form af nedgravede affaldsstationer, der muliggør sortering af affaldet i op til 8 forskellige fraktioner. De nedgravede affaldsstationer placeres langs vejene, principielt hvor to karréer deles om en station.

I vejens udformning indgår foruden nedgravede affaldsstationer træer og belysning mv. Herudover etableres 10 handicapbuspladser til byggefelterne, 2 offentlige handicapbuspladser og 2 alm. offentlige handicap P-pladser.

Nedkørsler til p-kældre er en vigtig funktion på fordelingsvejene. Man ser, hvordan trapper leder op i gårdrummet, mens en rampe leder ned i P-kælderen. Ønsket om en gennemtrængelig og åben (hullet) karréstruktur gør det muligt at indarbejde P-kældernedkørsler som et arkitektonisk element. Det skal sikres i byggerierne, at der er gode oversigtsforhold med afskæring eller tilbagetrækninger af byggeriet, når man fra P-rampen skal krydse fortovet.

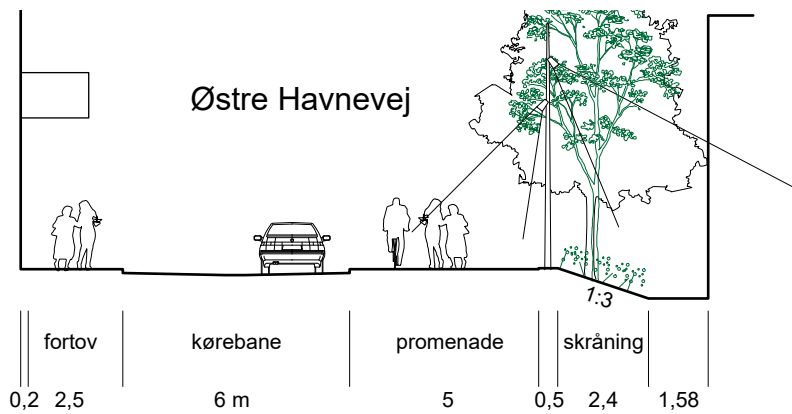
Bil P-norm for bebyggelsen:
 Bolig: 0,75 plads pr. bolig
 Erhverv/fællesfunktioner: 1 plads pr. 75 m²
 Detailhandel: 1 plads pr. 40 m²
 Hotel: 0,5 plads pr. værelse + 1 plads pr. siddeplads i hotel-restaurant

Cykel P-norm for bebyggelsen
 Bolig: 2 pladser pr. bolig
 Erhverv: 0,5 plads pr. arbejdsplads
 Detailhandel: 1 plads pr. 50 m².

Østre Havnevej, der ligger mellem byggefelt SH5-4 og Roklubben er foruden at være en fordelingsvej også en del af den sammenhængende promenade mellem Klapbroen og Den Maritime Halvø. Der anlægges derfor et 5 m bredt stiforløb langs Roklubben til fodgængere og cykler, som sikrer denne forbindelse. Der vil være trappe og rampeadgang for cykler og forgængere ned til Roklubbens indgangsparti. Derudover etableres der syd for roklubben en kørerampe ned til klubbens forareal og opbevaringsrum til robåde mm. ved vandet.

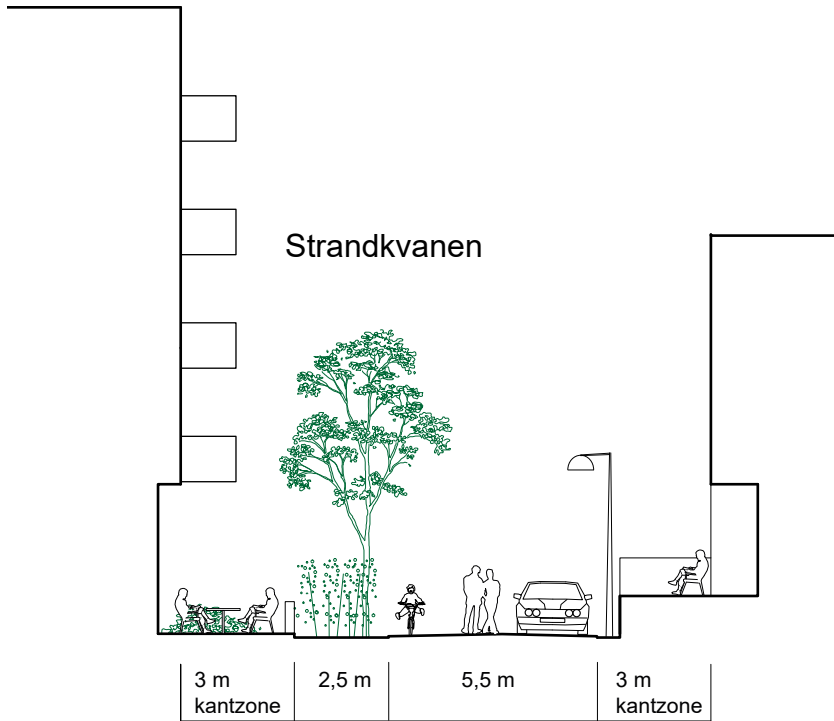


Illustration af karakteren på Søndre Havnevej.

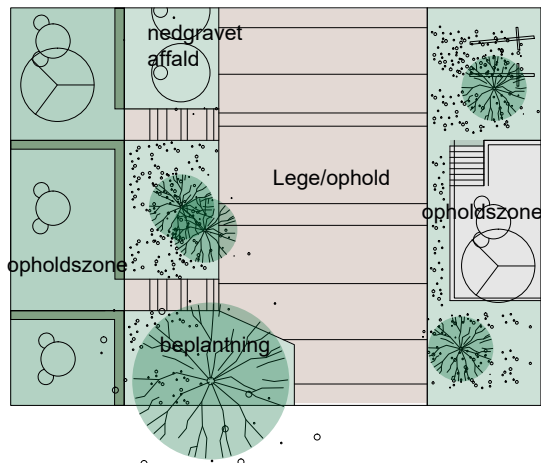


Fotografier: eksisterende vej og areal bag roklubben

vejsnit 1:200



boligvej
14 m



BOLIGVEJE

Bydelens trafikstruktur rummer flere boligveje med karakter af lege-opholdsgade med et absolut minimum af kørende trafik. Boligvejene er øst/vest orienterede og ligger optimalt for eftermiddags- og aftensol. I SH5 og SH6 skal Strandkvanen udformes som boligvej.

Strandkvanen er disponeret med kantzoner i hver side af vejen med mulighed for fælles opholdsarealer for hele boligvejen, samt med mulighed for at etablere ophold til den enkelte bolig i stueetagen eller fællesophold i forbindelse med boligforeninger. Boligvejene kan ses som en forlængelse af den enkelte bolig med nem adgang til områdets rekreative tilbud.

Boligvejene anlægges uden fortov som et sammenhængende vejareal i varierende bredde, der giver gode muligheder for leg og ophold. Langs vejen etableres en varieret beplantning. Nedgravede affaldsstationer til deling mellem to karréer kan også placeres på boligvejene.

På boligvejene er der mulighed for at placere cykelparkering i tilknytning til opgangene, ligeledes kan der, hvis behovet opstår, indrettes handicapparkering for områdets beboere.

Muligheden for variation indenfor karréerne, som inspirationshæftet uddyber, er principielt

forsøgt skildret i illustrationer og fotos fra de opførte byggerier på Søndre Havn. I grundprincippet om at opløse karréerne ligger muligheder for forskellige virkemidler til at opnå variation i form af fremspring, tilbagetrækninger, underskæringer, porte og huller etc., ligesom materialeskift kan medvirke til at give et varieret bygningsudtryk. Karréernes kantzoner spiller herudover en vigtig rolle for at skabe variation og identitet.



Billede af karakteren på en boligvej.

Illustration af karakteren i en alminding ved støjskærm i 1. række mod havnen.



ALMINDINGER

Almindingerne er Søndre Havns særlige kendetegn, en ny type lokalt landskabsrum, der nichefuldt og rumligt varieret spænder mellem strandengen og kajkanten/havnebassinet.

Almindingerne er bilfrie grønne friarealer med beplantning med stor biodiversitet. Det er et varieret forløb og med regnvandskanaler, der udnytter overfladevand til at skabe en særlig landskabelig kvalitet. LAR, hvor regnvandet ledes synligt på overfladen i render eller trug, er et grundlæggende princip for almindingerne. Beplantningen vil have en vild og frodig karakter og et relativt lavt plejeniveau. I SH5 og SH6, hvor der evt. placeres p-kælder under nogle af almindingerne, vil de have en mere urban karakter med højbede og slyngplanter fx i forbindelse med støjskærme. Vækstvoluminer til begrønning, herunder buske og træer, skal sikres i opbygningen af almindingerne. Konstruktionen over p-kældere skal være forberedt for dette. Der skal på byggefelter og i almindingerne kunne håndteres en 100-års regnhændelse (år 2100).

Almindingerne leder regnvand fra gårde og tage til havnen. Eventuelle P-kældere under almindingerne i 2. række fra havnen skal placeres så dybt under almindingerne,

at regnvand kan ledes uhindret fra de syd for beliggende almindinger til havnen. Det er i prospektet dog forudsat, at der kan anlægges en sammenhængende P-kælder under byggefelterne ØA-feltet, SH6-5 og SH5-2 og de to mellemliggende almindinger i 1. række mod havnen. Regnvandet, herunder håndteringen af en 100-årshændelse, er forudsat ledt i rør og på overfladen af Søndre Havnevej udenom P-kælderen til udledning til havnen.

Almindingerne er primært bolignært friareal med offentlig adgang. Typisk vil kantzonen kunne udnyttes således, at en alminding mod vest har en adgangszone til boliger på det tilstødende byggefelt med cykel og gangsti/spor og mod øst har karakter af en udeopholdszone knyttet til boligerne i stueetagen i form af terrasser, altaner eller små forhaver. I tilknytning til opgange kan der placeres cykelparkering i almindingernes kantzone.

Udformning og anvendelse af kantzonen vurderes konkret i forhold til almindingsens bredde og konteksten i øvrigt. Dette sker som led i bygherrernes udarbejdelse af skitseprojekter for de enkelte byggefelter.

Visse steder rummer almindingerne ophold i form af mindre pladser knyttet til særlige funktioner som f.eks. fælleshuse. Andre

steder kan en særlig stor bredde betyde, at almindingerne får en særlig udformning og funktion fx aktivitets fremmende elementer.

Valg af aktiviteter skal ske efter en samlet plan, hvor erfaringerne fra de midlertidige byrum på Søndre Havn inddrages sammen med ønsker og ideer fra beboerne og brugerne af byrummene.

Visse steder, hvor almindingerne krydser vejen, etableres foranstaltninger, der nedsætter hastigheden og underordner sig almindingsens karakter. Der skal være handicaptilgængelighed til almindingerne fra de omgivende byrum.



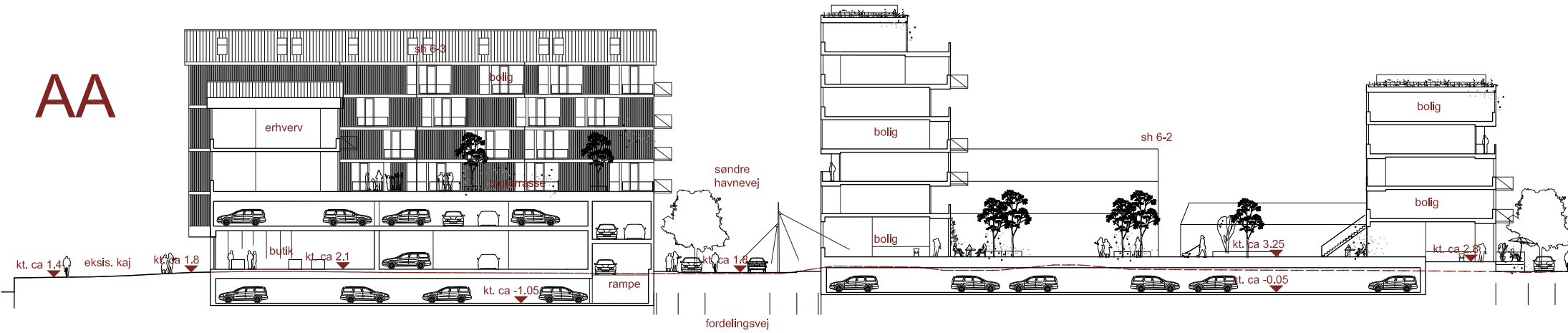
Foto: Rune Pedersen

Den grønne karakter i en alminding mellem boligkarréer.

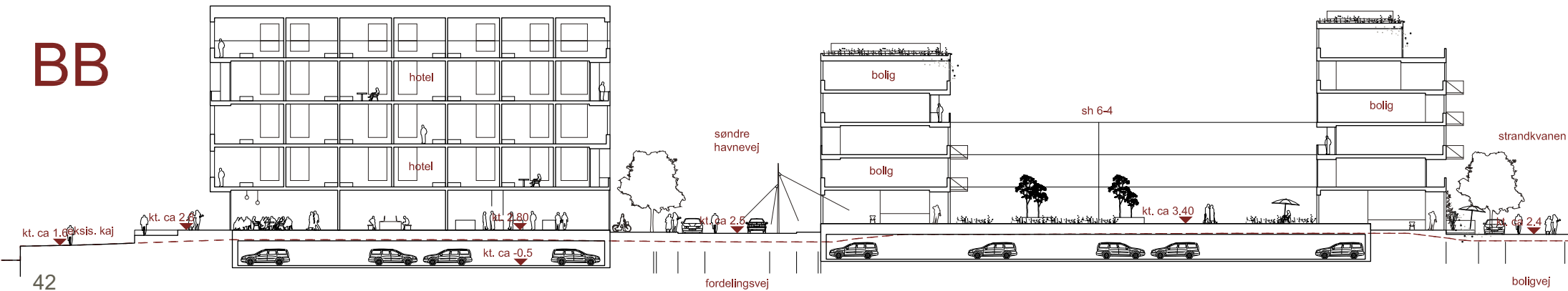
Eksempel snit AA, BB, CC og DD 1:500

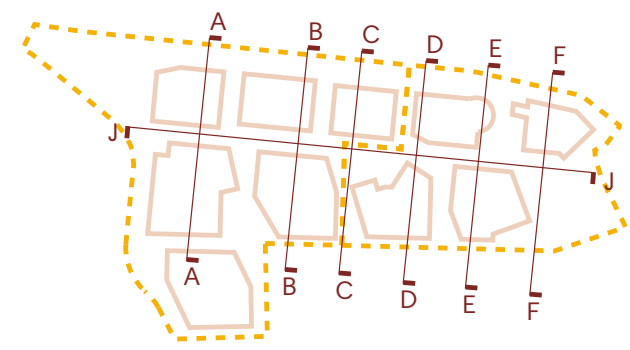
kvarterssnit nord/syd - princip for Søndre Havn SH5 og SH6

AA

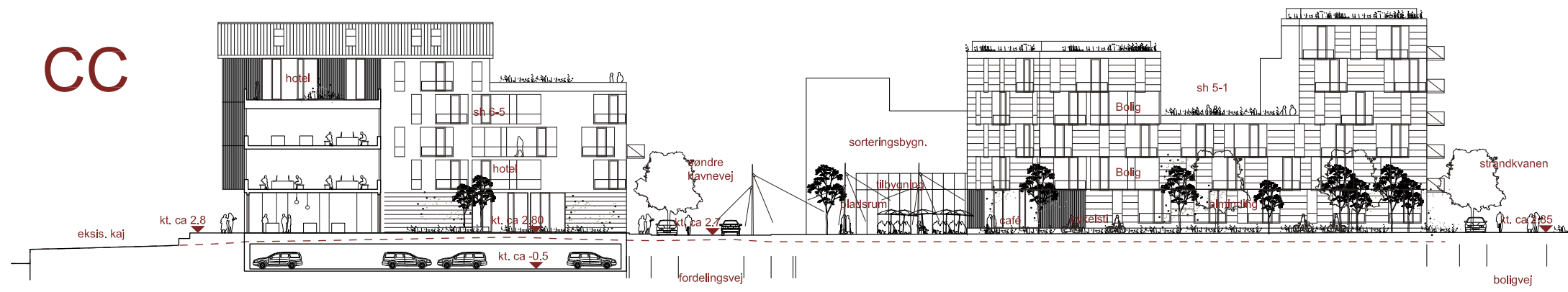


BB

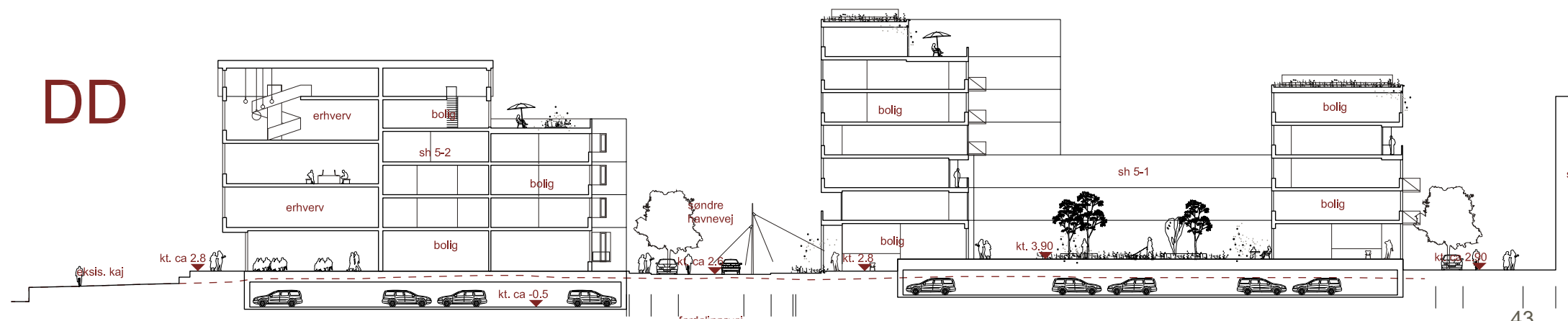




CC

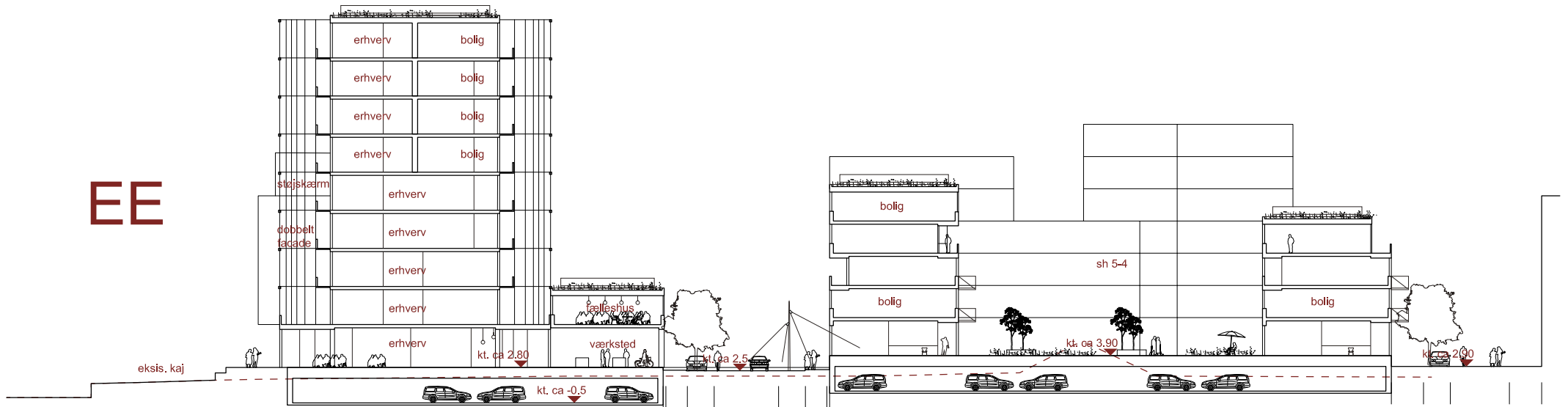


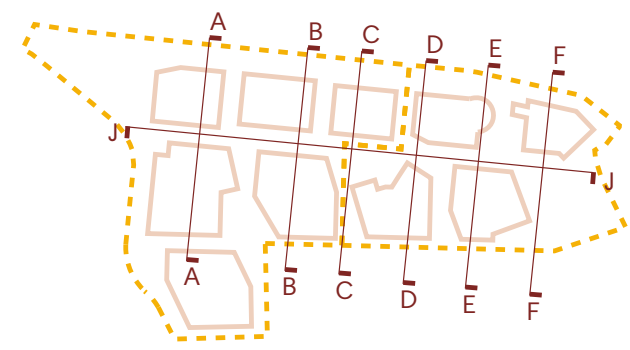
DD



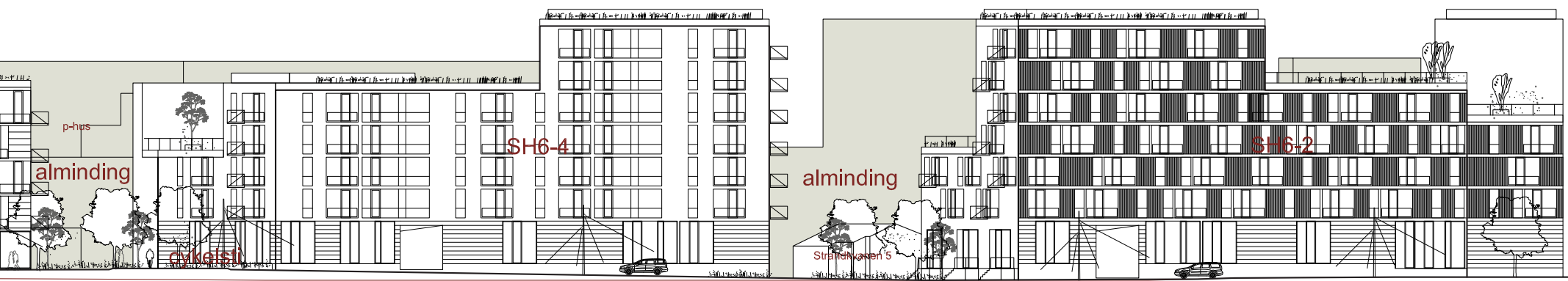
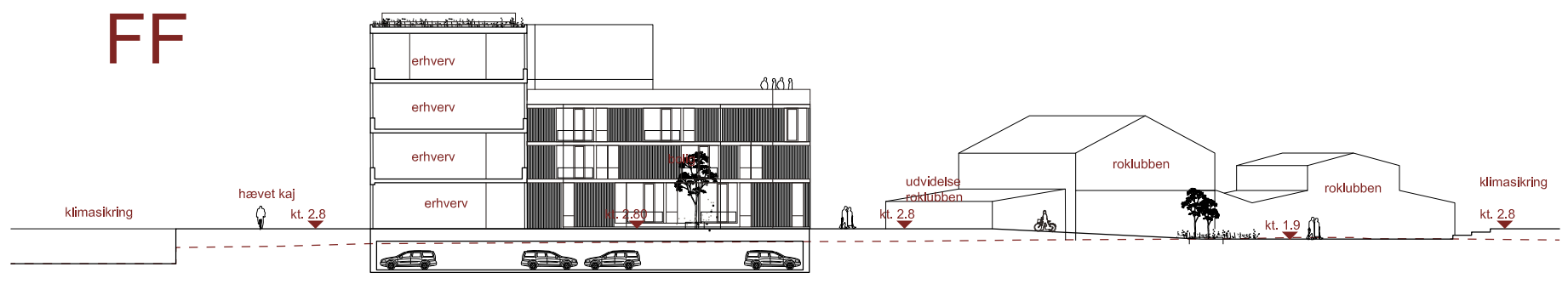
Eksempel snit EE og FF, opstalt JJ 1:500

kvarterssnit nord/syd, opstal øst/vest - princip for Søndre Havn SH5 og SH6





FF



søndre havnevej

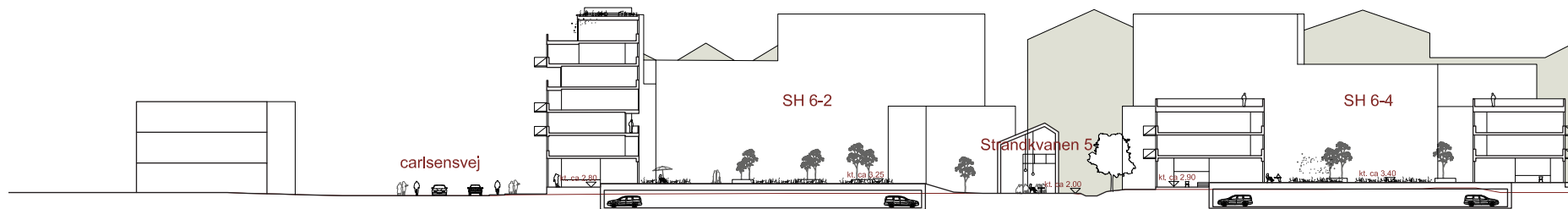
Eksempel snit GG og HH 1:800

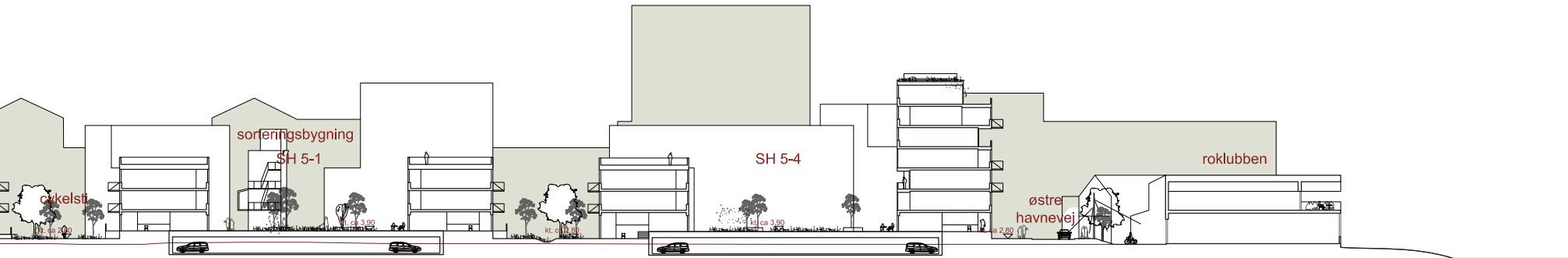
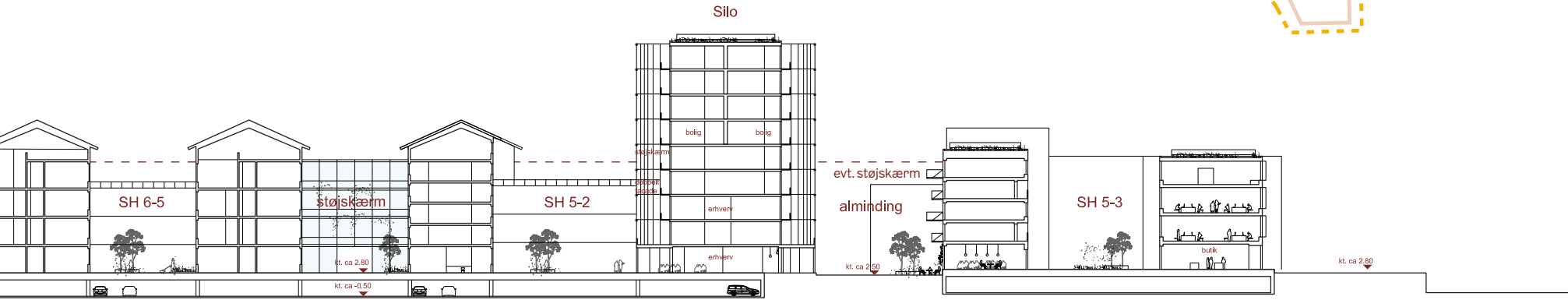
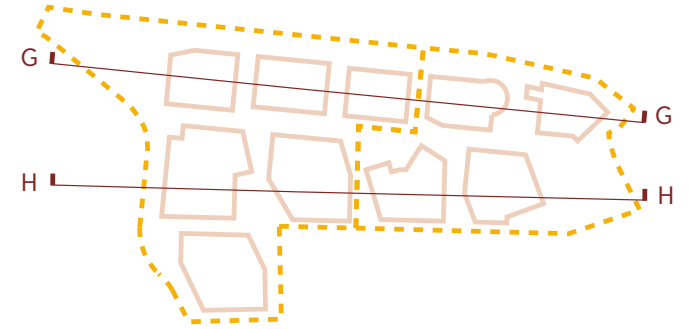
kvarterssnit øst/vest - princip for Søndre Havn SH5 og SH6

GG



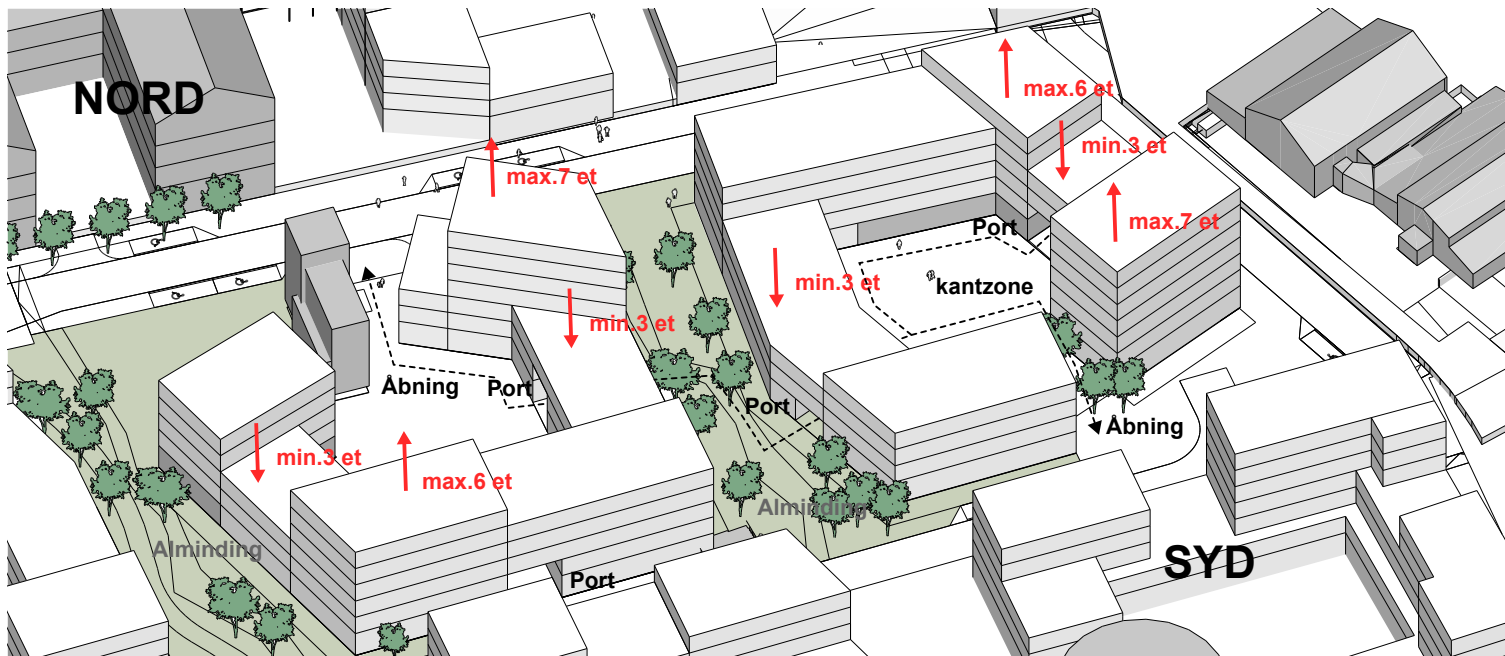
HH





EKSEMPELKARRÉ

Princip for karréer med penthouses og tårne



Køge Kyst er født med en vision om, at byudvikling, bydannelse og bybygning skal udføres kreativt og i høj kvalitet.

For Søndre Havn er ambitionen at skabe gode forudsætninger for det mangfoldige byliv ved at bygge med høj tæthed og stærk funktionsblanding i en skala tilpasset de eksisterende industribygninger på havnen. Dette skaber mulighed for byliv og intensitet.

Etape 0-projekterne og visionen om, at kulturen skal være driver for byudviklingen, har allerede skabt et aktivt byliv på Søndre Havn og muliggjort, at de eksisterende klubber og foreninger indgår i bydannelsen.

Køge Kyst har udarbejdet et inspirationshæfte, der folder bebyggelsesplanens mange muligheder for at skabe en varieret og mangfoldig arkitektur ud, og highlighter gennem 10 dogmer intentionerne.

Her vises to eksempelkarréer i SH5 og SH6

Emnerne er:

- Farvesætning og materialer
- Facadeudtryk
- Højdevariation
- Facaderytme
- Adgangssystemer
- Tagetager

- Stueetager og kantzoner
- Porte og åbninger
- Gårdrum
- Belysning

Illustration af karakteren i et gårdrum.



GÅRDRUM

Bydelens karréstruktur rummer et væld af gårdrum, der tilbyder halvprivate/halvoffentlige opholdsrum. Alle karréerne har som udgangspunkt åbninger, porte, passager, smøger, gennemgange og nicher, og gårdrummene vil fungere som smutveje gennem området. For at skabe transparens og særlige kig kan gårdrummet ikke være højere end 1,4 m i forhold til de omgivende arealer, men gerne lavere. Der skal etableres offentlig handicapadgang til gårdrummene minimum et sted fra omgivende byrum.

Gårdene er i SH5 og SH6 anlagt oven på delvist nedgravede parkeringskældre som hævede gårdrum. I byggefelt 6-3 gives mulighed for, at de nederste etager indeholder parkering og lager, så karréen vil derfor få et gårdrum, der ligger i 2. sals højde. Begrønning af gårdrummene er pga. P-kældrene en udfordring i forhold til etablering af jordbede og bassiner, men er samtidig et vigtigt parameter, hvis der skal opnås en varieret bebyggelse med vægt på grønne og bolignære kvaliteter, og hvor udviklingsplanens principper om grønne almindinger videreføres.

Gårdrummet planlægges og anlægges af den enkelte karré efter intentionerne i kvalitetsprogrammet, inspirationshæftet og beboernes ønsker.

Gårdene vil, sammen med almindingerne, i kraft af den mere belagte karakter kunne rumme flere af de belægningskrævende lege/opholdsanlæg, som de mere naturprægede almindinger andre steder på Søndre Havn ikke rummer, og bidrager dermed til en nuancering af bydelens opholdsrum. Nærlegepladser til mindre børn kan med fordel anlægges her, så almindingerne kan indeholde mere offentlige bymæssige funktioner.

Gårdene kan indgå i håndtering af regnvand i form af magasiner og forsinkelsesbassiner. Magasineringen af vand i gårdene kan blive karakterbærende for de forskellige gårdrum i form af bassiner, vandtrapper og grønne/blå forløb. Gennem karréens åbninger ledes vandet i synlige forløb ud i almindingerne.

I første række mod havnen vil gårdrummene få forskellig karakter og være mere urbane. Det vil i forbindelse med skitseprojekterne skulle håndteres, at der i visse gårdrum er både erhverv og boliger.



Fotografier: eksempler på opførte bebyggelser (SH1) med grønne gårdrum, der knytter an til omkringliggende rekreative rum og giver mulighed for offentlig adgang.

Illustration af karakteren langs Kajen med den hævede kantzone



KAJKANTEN OG DEN HÆVEDE BRYGGE

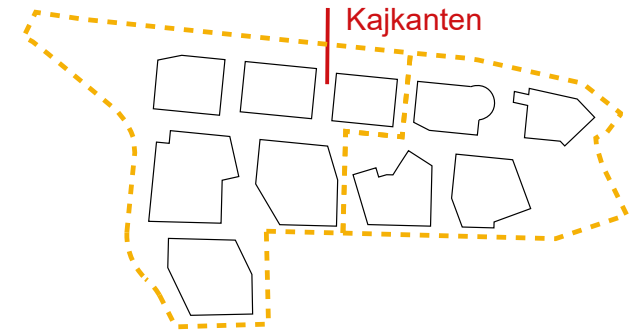
Den Hævede Promenade ved SH4 er et nyt byrumsforløb på Søndre Havn, der spænder fra stranden og Den Maritime Halvø, langs havnebassinet helt ind til Havnepladsen og Klapbroen. I SH4 er promenaden et hævet areal placeret tilbagetrukket på kajen, der klimasikrer Søndre Havn, og i samspil med de eksisterende kajarealer skaber et langstrakt forløb af offentlige rekreative rum med beplantning og karaktergivende træer. Denne promenade fortsættes gennem SH5 og SH6 med et forløb vest om Roklubben til havnen, Her skifter promenaden karakter, fordi behovet for klimasikring langs kajen forsvinder som følge af en kommende mobil højvandsikring på tværs af havnebassinet. Dette medfører, at kajen langs den inderste del af havnen kan bevares i sin nuværende kote og udformning, hvilket giver bedre muligheder for at bevare og indpasse eksisterende bygninger som Danish Agro og Braunsteins Bryggeri. Det er dog et krav, at gårdrumskoter etableres i min. kote 2,8, så de sårbare dele af nye bygninger kan modstå et digebrud. Derfor vil der også i den inderste del af havnen være behov for en hævet kantzone, som kan formidle overgangen mellem kajen og bygningerne, men den vil blive mindre og vil primært blive udnyttet til at bearbejde terrænspringet. I prospektet benævnes overgangszonen mellem kajen og bygningerne Den Hævede Brygge.

Fra Den Hævede Brygge langs de nye byggerier på havnen er der adgang

til erhvervs- og boligarealer i de nye byggefelters stueetager med mulighed for, at byggefelterne "kan rykke ud" og indtage kantzonen med forskellige aktiviteter og ophold. Trapper og cykelramper forbinder den nedre liggende kaj med det hævede areal foran bygningerne, og i en central almindig er der en særlig udpeget cykelforbindelse mod syd. Den eksisterende kajkant ligger i kote 1.6, og af hensyn til gode, rumlige og funktionelle sammenhænge, uden for store niveauspring, reduceres den krævede stuegulvskote i nybyggerierne i første række fra kote 3.25 til kote 2.8. I de øvrige byggerier i SH5 og SH6 fastholdes stuegulvskoten på 3.25.

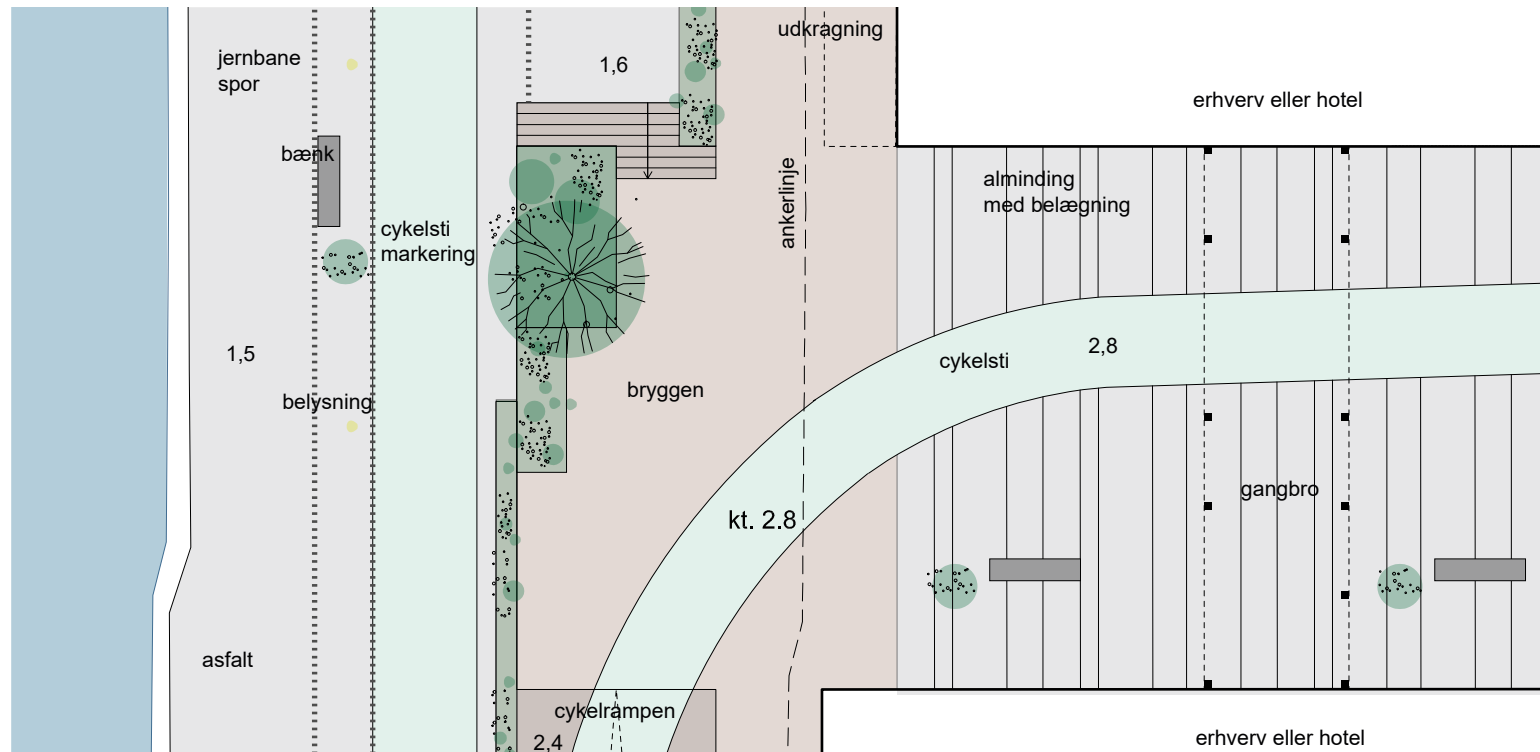
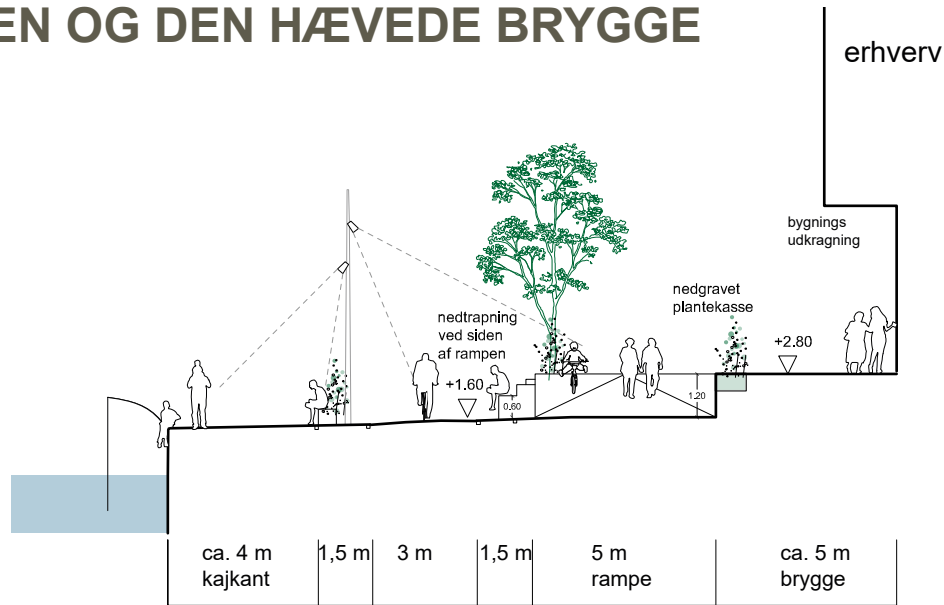
Områdets karakter tager afsæt i de nuværende havnefunktioner og bevarer det eksisterende historiske bolværk og en del af kajen. Dette sikrer, at der fortsat er mulighed for at komme tæt på vandet, og med Den Hævede Brygge tilbydes forskellige niveauer at færdes på. Materiale-mæssigt vil forløbet være en videreudvikling af områdets nuværende karakter, ligesom dele af de eksisterende jernbanespor og industrianlæg vil gå igen i forløbet.

Prospektet lægger op til, at Braunsteins Pakhus kan bevares eller på sigt erstattes af et nyt og lidt større byggeri. På havnearealet øst for Pakhuset gives mulighed for placering af en scene til forskellige arrangementer.



KAJKANTEN OG DEN HÆVEDE BRYGGE

snit 1:200



Kajen og Den Hævede Brygge langs de nye bygninger på havnefronten er Søndre Havns ansigt mod havnen og Køge by. De er derfor af største betydning, at såvel bebyggelse, som byrummet langs med, fremstår spændende og i respekt for dens kulturhistoriske karakter og spor. Den skal være såvel funktionel og attraktiv som promenade, cykelrute og som opholds- og aktivitetsområde. Stueetagerne skal have udadvendte funktioner og gerne inddrage kantzonen som vist på referencebillederne. Det er en særlig udfordring, at facaden er nordvendt og kun får sol i sommerperioden fra sen eftermiddag. Den forreste del af kajen som forbeholdes fodgænger-promenaden har dog pga. afstanden til bebyggelsen fine solforhold i sommerperioden.

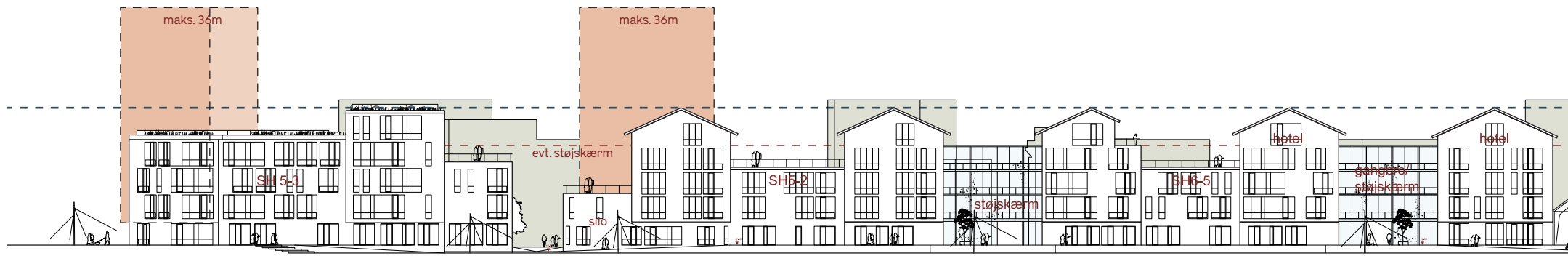


Eksempler på udkrøgning



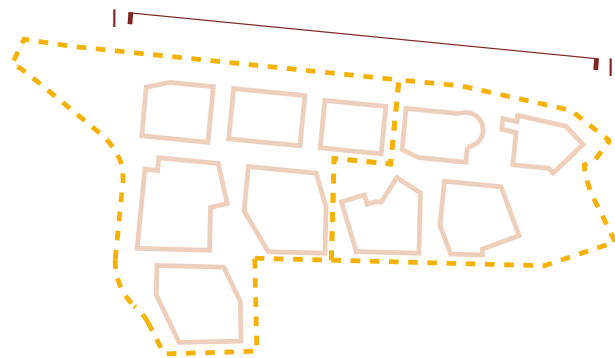
Eksempler på udadvendte stueetager

EKSEMPEL PÅ FACADE MOD HAVNEFRONTEN MED MULIGHED FOR OP TIL TO HØJERE BYGNINGER 1:800



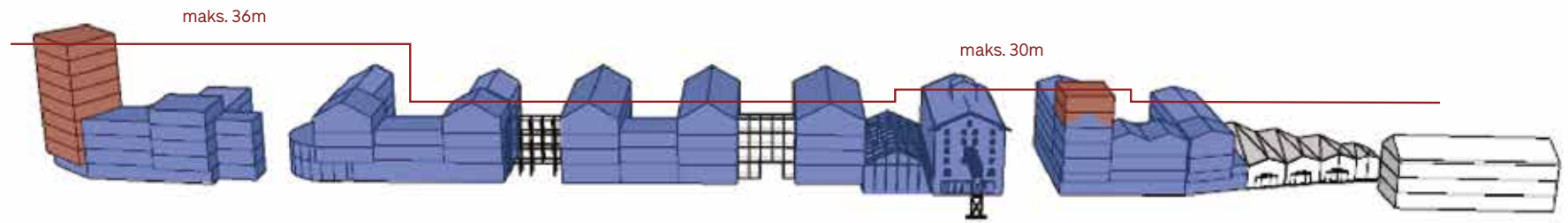
Scenarie A

Den nordlige facade mod havnerummet dannes af en serie gavle, der i højden relaterer til den eksisterende Danish Agro bygning. Desuden er der mulighed at etablere to højere bygninger i hver deres ende af havnefronten. Mod øst kan den høje bygning placeres enten ved spidsen i SH 5-3, eller over den eksisterende silo ved SH 5-2, i en højde som svarer til 9 erhvervsetager. Ved SH 6-3 kan et byggeri komme op i en højde som svarer til 7 erhvervsetager.



MULIGHED FOR PLACERING AF TO HØJERE BYGNINGER

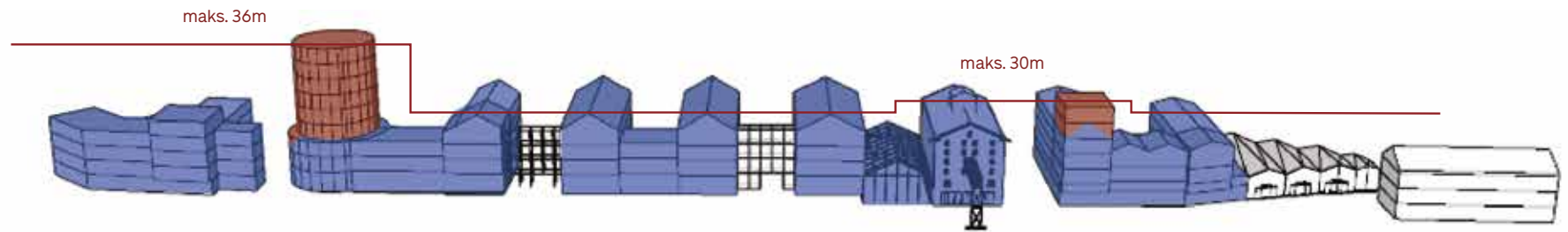
Eksempel 1





MULIGHED FOR PLACERING AF TO HØJERE BYGNINGER

Eksempel 2





Dagslys

Skyggebillede marts/september



kl. 9



kl. 12



kl. 16

Dagslysstudier

I forbindelse med udarbejdelsen af prospektet er der udført et studie af dagslyset i SH5 og SH6.

Over året vil skyggebilledet tegne sig som vist her. Et enkelt princip om fordeling af bebyggelsen som 3 etager med tagboliger og tårne, kombineret med et varieret forløb af almindinger, gør det muligt at 'skræddersy' bebyggelsen med stor hensyntagen til skyggedannelse i den relativt tætte bydel.

De fleste almindinger vil have fuld sol midt på dagen. Morgen og aften vil henholdsvis den vestlige kantzone og den østlige kantzone i almindingerne have sol.

Udformningen af den enkelte karré skal ses i samspil med nabokarréerne og de tilstødende veje og almindinger. Den enkelte byggherre kan disponere arealerne i den pågældende karré anderledes end vist i prospektet her, men skal da dokumentere de afledte konsekvenser i forhold til dagslys mv.

Dagslys

Skyggebillede juni



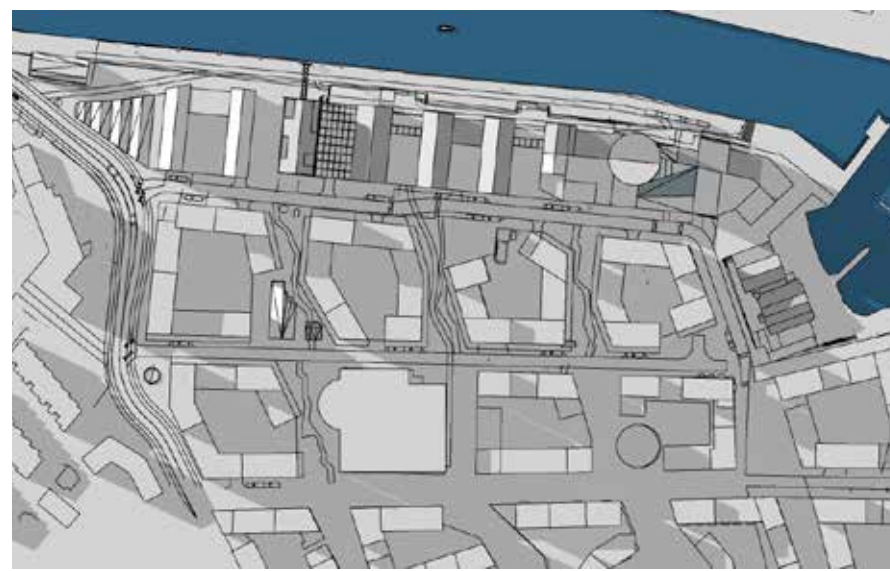
kl. 9



kl. 12



kl. 16



kl. 19

SÆRLIGE FORHOLD - JORDANKRE

Ved havnen er der jordankre under kajen til stabilisering af bolværket. Den eksakte placering og udstrækning af disse skal afdækkes endeligt på stedet. Byggeri i nærheden af bolværket kræver særlig opmærksomhed, så udskridning undgås som følge af byggeriernes tryk.

Der er i prospektet taget højde for, at disse kan bevares ved at placere de kommende bygninger og deres kældre med respektafstand.

- Afgrænsning SH5 og 6
- ← Støj fra Køge Havn
- Jordankre ved kajen
- Eksisterende bygning



JORDFORURENING

SH5 og SH6 rummer arealer med forurening som følge af områdets havne- og erhvervsfunktioner.

På baggrund af prøvetagninger skal der, i samarbejde med Køge Kommune og Region Sjælland, lægges en plan for håndteringen af den konstaterede forurening.

STØJ

SH5 og SH6 ligger med direkte front mod Køge Havn, der er en aktiv erhvervshavn. Det giver området en særlig kvalitet og mulighed for flere forskellige oplevelser og udsigter knyttet til havnemiljøet. Men det betyder også, at SH5 og SH6, særligt mod nord, er udsat for støjpåvirkning fra havneaktiviteter. Det rejser nogle udfordringer i forhold til områdets funktion som blandet byområde.

Byggefelterne er disponeret mod havnearealerne, så bygningskroppene er overvejende højere, for at bygningerne kan fungere som støjskærme for gårdrum og byggefelter mod syd. Skalaen mod havnen og dens industri er større og mindre intim end langs Engkanten og Strandengen og kan derfor "tåle" større og mere sammenhængende bygninger. Der arbejdes derfor med, at byggefelterne med deres forskellige byggerier kan bindes sammen på tværs af almindingerne med støjskærme, som det også er gjort i SH4. Facader, der vender direkte mod støjen, skal behandles særligt og evt. uden oplukkelige vinduer. Der skal også i valg af funktioner tages hensyn til støjbelastningen. Der planlægges med boliger i de sydvendte dele af byggefelterne i første række, da disse er skærmet af erhvervsbyggeri i de nordlige dele af byggefelterne. Hvis forudsætningerne i forhold til støj ændrer sig, eller det viser sig teknisk muligt, herunder gennem særlige disponeringer, at opføre boliger i første række mod havnen, giver prospektet mulighed for dette. Det forudsættes, at det samlede etageareal ikke overstiges, og at fordelingen mellem boliger og erhverv/kultur/fællesarealer ikke ændres.

Internt på byggefelterne i anden række er der mulighed for primære boligorienteringer, der ikke er støjbelastet, herunder også uderum knyttet til boligerne. Der skal desuden være en særlig opmærksomhed på, hvordan boligernes forskellige rum disponeres, herunder soverum, så gældende lovgivning i forhold til støjbelastning kan overholdes.

Der er behov for, at bebyggelsen – særligt mod nord og øst - udformes med særlige facadeløsninger for at sikre, at boligerne kan udluftes, samtidig med at støjgrænserne er overholdt. Der er på illustrationerne vist forskellige eksempler på håndtering af dette. Altaner - evt. indarbejdet som en del af en støjskærm - kan opsættes på støjbelastede facader under forudsætning af, at boligerne har adgang til ikke støjbelastede altaner/udeopholdsarealer, og efter nærmere vurdering af støjens omfang og karakter. Nogle friarealer vil være udsat for støj, og der vil være behov for støjdæmpende foranstaltninger, herunder i almindingerne.

På næste side vises de støjmæssige forhold i SH5 og SH6 på et overordnet niveau for de viste volumener i et af volumeneksemplerne i prospektet. Der er ligeledes på de følgende sider beskrevet nogle arkitektoniske muligheder til håndteringen af støjen.

Den præcise støjbelastning, herunder af gårdrum som følge af åbninger og porte, vil kræve mere detaljerede beregninger på baggrund af en konkretisering af bebyggelsen.

Ud over virksomhedsstøj vil der skulle håndteres trafikstøj fra fordelingsvejene.



Jordforurening - Blå arealer angiver V1-kortlagte arealer mens røde arealer angiver V2-kortlagte arealer. De mørke områder gengiver eksisterende bebyggelse.

STØJ

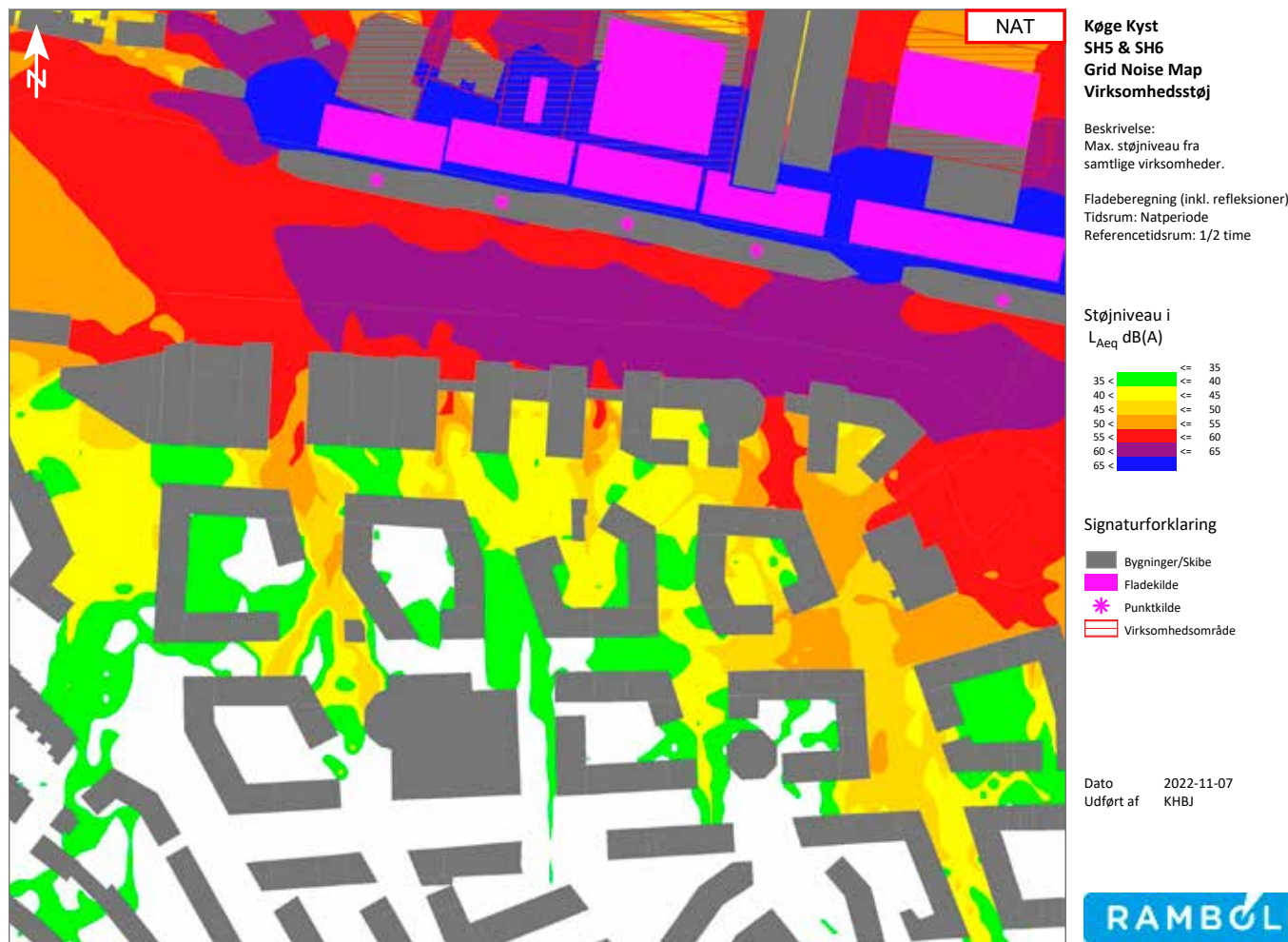
Der er udarbejdet overordnede støjberegninger, som viser den maksimale støjdbredelse i henhold til havnevirksomhedernes miljøgodkendelser. Som følge af støj fra skibenes hjælpemotorer er støjudfordringerne størst i nattetimerne, hvorfor nat-situationen vises her. Som det fremgår er særligt nordøstfacaden og almindingerne udfordret, hvilket betyder, at der skal indarbejdes særlige støjmæssige foranstaltninger i

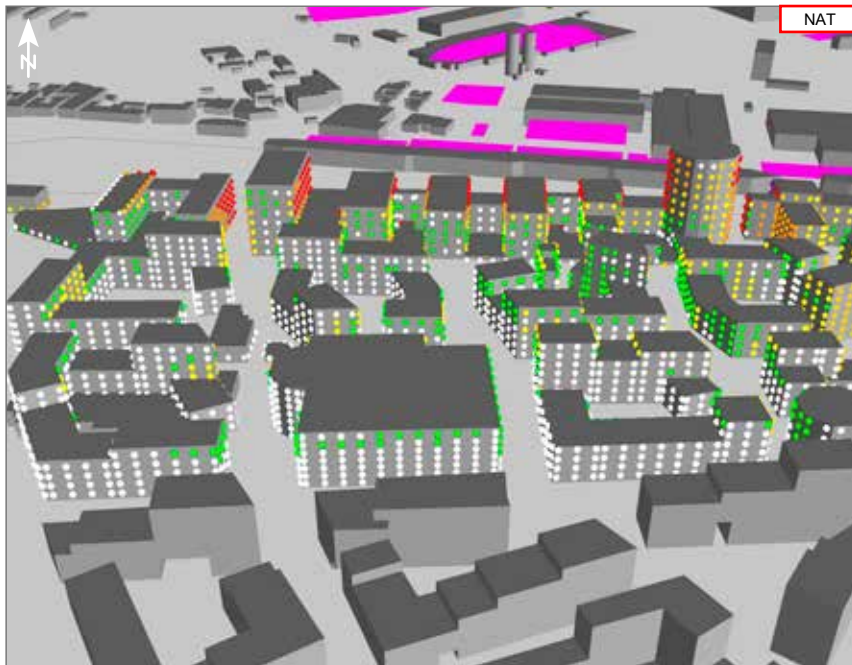
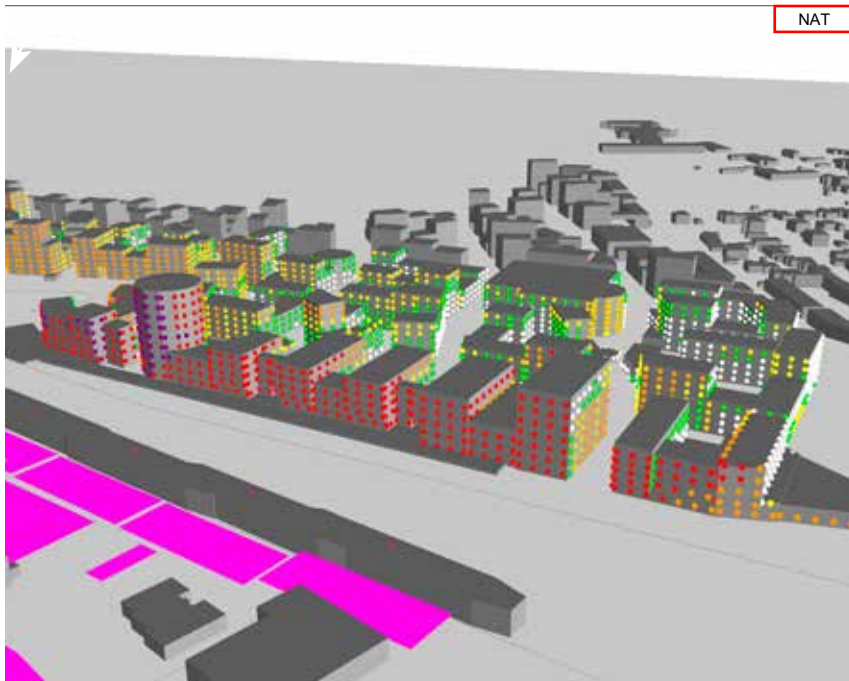
forbindelse med byggeriet.

På illustrationerne af støjforholdene, med de nuværende forudsætninger, ses, at der med det viste eksempel på en bebyggelse og med støjskærme i fronten, kan skabes mulighed for boliger i de bagved liggende bebyggelser. Der er lokale punkter, der viser, at der er behov for justeringer af støjafskærmningen. I forbindelse med udarbejdelse af skitseprojekter for endelige

volumener og højder skal der udarbejdes tilhørende støjkort, der dokumenterer støjforholdene.

Køge Kyst, Køge Havn og Køge Kommune råder over en støjmodel med alle betydende støjklider, som stilles til rådighed for beregninger af støjsituationen ved konkrete bebyggelsesplaner.





**Køge Kyst
SH5 & SH6
Facadestøj kort 3D
Virksomhedsstøj**

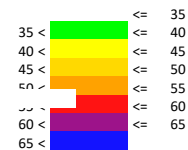
Max. støjniveau fra
samtlige virksomheder.

Forudsætning:
Ingen skrothåndtering ved
kajplads 23-28.

Facadestøj (ekskl. refleksioner)
Tidsrum: Natperiode
Referencetidsrum: 1/2 time

Set fra NØ.

Støjniveau i
 L_{Aeq} dB(A)



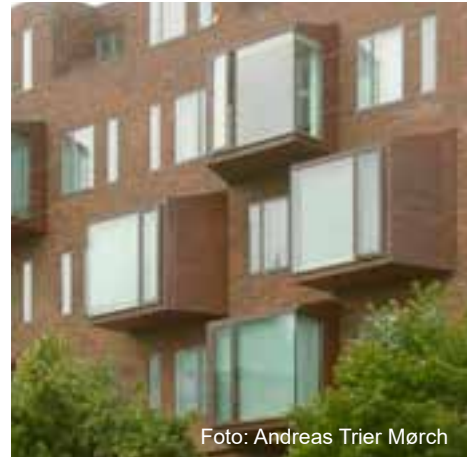
Signaturforklaring

- Bygninger/Skibe
- Fladekilde
- Punktkilde
- Facadepunkt

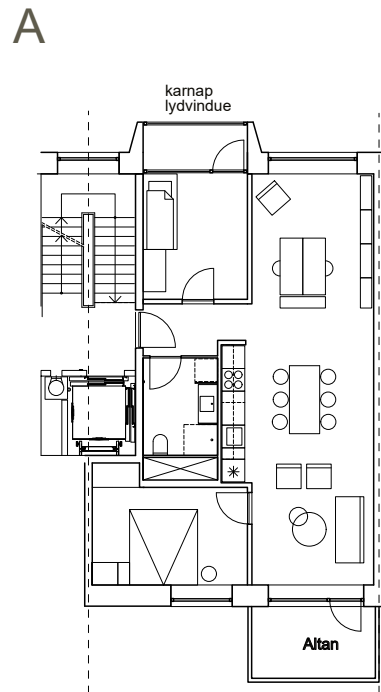
Dato 2022-11-07
Udført af KHB



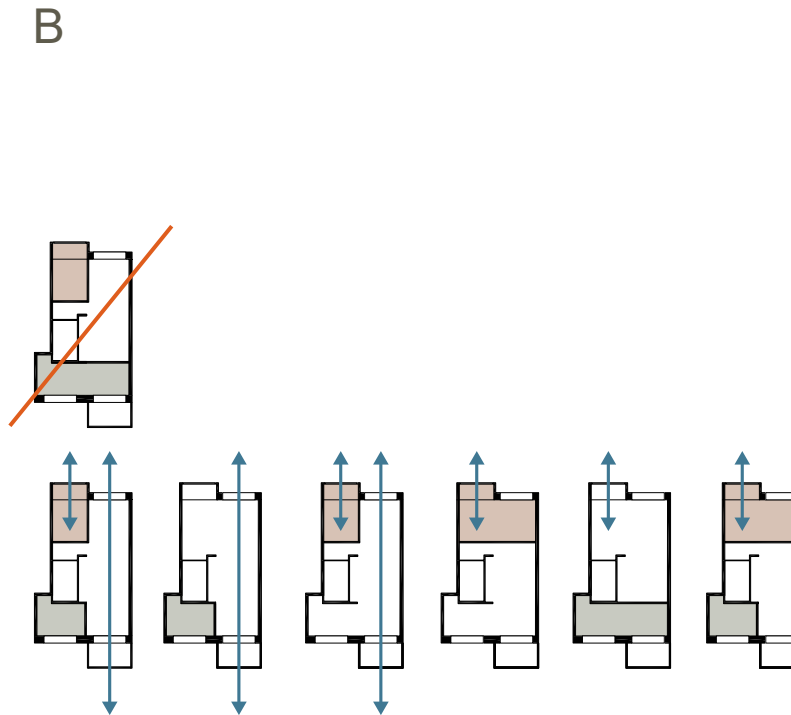
STØJ - arkitektoniske muligheder



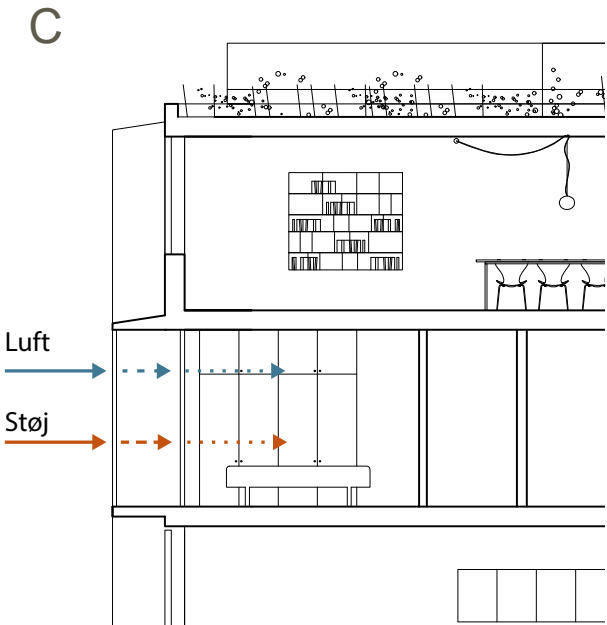
Karnap med opholdszone og lydsluse



Fleksibel planløsning med lyd-absorberende karnap og mulighed for at åbne vindue mod den rolige side.



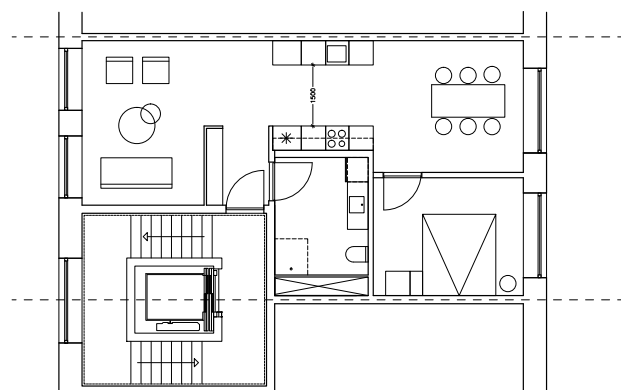
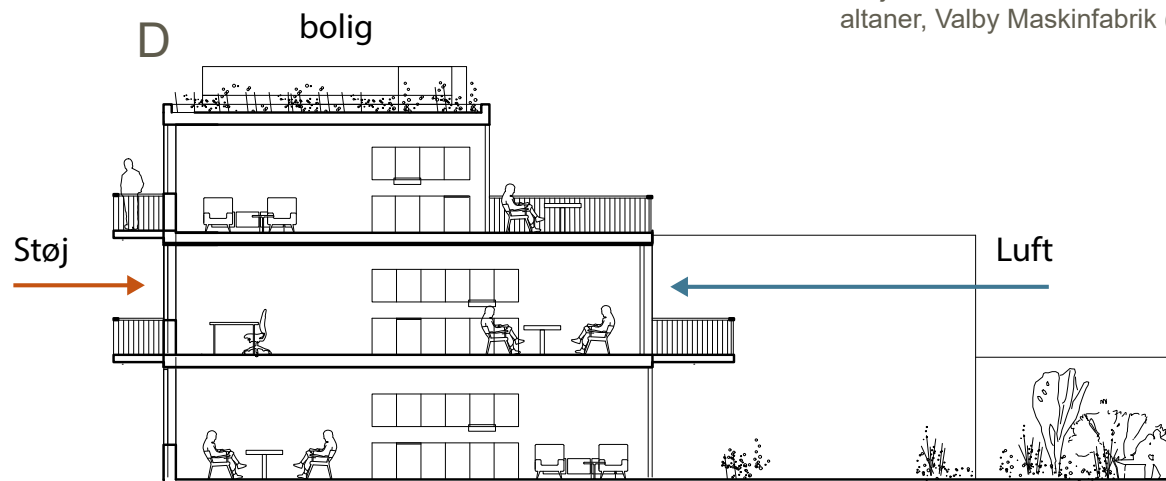
Variationer af planen:
Alle nordvendte rum skal have mulighed for gennemlysning eller adgang til et lydvindue



Lydabsorberende karnap, der fungerer som et stort støjvindue og giver mulighed for at åbne ud til det fri og samtidig filtrere lyden i karnappen. I åben tilstand, med absorberende materialer, vil karnappen kunne dæmpe med >26 dB.



Støjskærm i malet stål med integrerede altaner, Valby Maskinfabrik (Vandkunsten)



Gennemlyst lejlighed giver mulighed for at åbne vinduer mod lejlighedens rolige side i stedet for mod støjkilden. Såfremt lydkravene er overholdt på den rolige side er der ikke behov for lydvinduer eller andre lydreducerende tiltag mod nord.

Ligeledes er der mulighed for altaner - evt. indarbejdet som en del af en støjskærm - mod støjbelastet side, forudsat at der også er en altan på lejlighedens stille side. Altaner kan evt. suppleres af franske altaner, så udsigten over havnen kan inddrages på forskellig vis.

Kontaktpersoner:

Projektdirektør Peter Kjølby 29 69 52 71

pk@koegekyst.dk

Chefkonsulent Palle Egeberg Andersen 21 64 06 08

pea@koegekyst.dk

Køge Kyst P/S

Torvet 1

4600 Køge

www.koegekyst.dk

