



TRONDHEIM KOMMUNE

# BYUTVIKLING I HAVNEOMRÅDER

EN SAMMENLIGNING AV 18  
HAVNEUTVIKLINGSPROSJEKTER



KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA

MARS 2013





*De mest vellykkede byutviklingsprosjektene fra Europa kjennetegnes ved langsiktige visjoner på byens vegne, med høy kvalitet og utvikling av gode fellesarealer for alle byens innbyggere.*

*Utvikling av levende bydeler på dag- og kveldtid fordrer en sammensatt funksjonsdeling med arbeidsplasser, boliger, kulturtilbud og uteliv, samt en vilje til å utvikle god arkitektur og vakre fellesområder.*

*De kjennetegnes også av modige avgjørelser og robuste utviklingsstrategier som samtidig følges opp med god arkitektonisk utforming og planlegging av byrom helt ned til detaljprosjektering.*

*Eksemplene har gitt et godt tilfång av inspirasjon og erfaringer.*

*Alle områdene har høye ambisjoner om å skape attraktive og bærekraftige nye bydeler, som et tilskudd til eksisterende bystruktur.*

*Likevel har en del av områdeutviklingene noen særegne karakteristika som det kan være særlig nyttig å lære av:*

*- De danske byene Køge og Fredericia er spesielt interessante mht prosess, brukermedvirkning og vilje til å styre utviklingen. En egen strategi for midlertidig bruk av områdene som en premis for en vellykket utvikling, er bl.a. utarbeidet.*

## INNLEDNING

*De siste 20 årene har vi sett en rekke byutviklingsprosjekter i tidligere havneområder. Omdanning av tidligere industri og lagerarealer har styrket bysentrum, gitt byene nye arbeidsintensive næringsarealer og boligområder. Noen prosjekter har bidratt til å løfte hele byer til økonomisk vekst og framgang.*

*Det er derfor svært mye å lære ved å studere denne type prosjekter, og bra å ha som referanser når strategiene for en transformasjon av Nyhavna nå skal legges.*

*De beste prosjektene analyserer de ressurser som finnes lokalt, viderefører og utvikler disse ved å tilføre nye elementer av høy kvalitet.*

*I dette heftet har vi konsentrert oss om områder i nord-Europa, og da særskilt i Norden.*

*Disse bytransformasjonene er ulike, og er i forskjellige faser i utviklingen; noen har vært ferdig utbygget i lang tid, mens andre er tidlig i planprosessen. Noen er sammenlignbare med Nyhavna i størrelse, mens andre er representative for noen av de største byomdannelser i verden.*

*-Västra Hamnen i Helsinki og Hammarby Sjøstad i Stockholm er eksempler på byutviklingsprosjekter med særlig fokus på forpliktende miljøprogrammer.*

*-I Bjørvika, Århus og HafensCity i Hamburg ser man hvordan offentlige investeringer i institusjoner, kulturbygg og uterom blir brukt aktivt som utløsende nøkkelprosjekter i utviklingen.*

*-I Amsterdam (Java/KNSM og Borneo Sporenburg) har man sett en eksperimentering med ulike utbyggingsmodeller, samtidig som krav til en sammensatt befolkningsgruppe i område blir ivarettatt (f eks krav om 40% sosial boligbygging)*

*Byplankontoret, mars 2013*



## INNHOOLD

<b>Innledning</b> .....	s. 1
<b>Kommunedelplan Nyhavna</b> .....	s. 3
<b>Sammenstilling av områdene</b> .....	s. 5
<b>Nedre Elvehavn, Trondheim</b> .....	s. 7
<b>Strandkanten, Tromsø</b> .....	s. 9
<b>Jåttåvågen, Stavanger</b> .....	s. 11
<b>Urban Sjøfront, Stavanger</b> .....	s. 13
<b>Bjørvika, Oslo</b> .....	s. 15
<b>Västra Hamnen, Helsinki</b> .....	s. 17
<b>Fiskhamnen, Helsinki</b> .....	s. 18
<b>Hammarby Sjöstad, Stockholm</b> .....	s. 19
<b>Västra Hamnen, Malmö</b> .....	s. 21
<b>Nordhavnen, København</b> .....	s. 23
<b>Køge Kyst, Køge</b> .....	s. 25
<b>Fredericia C, Fredericia</b> .....	s. 27
<b>Århus Havn, Århus</b> .....	s. 29
<b>Hafencity, Hamburg</b> .....	s. 31
<b>KNSM/Java, Amsterdam</b> .....	s. 33
<b>Borneo/Sporenburg, Amsterdam</b> .....	s. 35
<b>Kop van Zuid, Rotterdam</b> .....	s. 37
<b>Nyhavna m/beb fra Midtbyen</b> .....	s. 39
<b>Nyhavna m/beb fra Møllenberg</b> .....	s. 40
<b>Nyhavna m/beb fra KNSM</b> .....	s. 41
<b>Nyhavna m/beb fra Borneo</b> .....	s. 42
<b>Nyhavna m/beb fra Helsinki</b> .....	s. 43
<b>Nyhavna m/beb fra Malmö</b> .....	s. 44

**Strandkanten, Tromsø**

**Nedre Elvehavn, Trondheim**  
**Nyhavna, Trondheim**

**Bjørvika, Oslo**

**Västra Hamnen, Helsinki**  
**Fiskhamnen, Helsinki**

**Jåttåvågen, Stavanger**  
**Stavanger Øst, Stavanger**

**Hammarby Sjöstad, Stockholm**

**Århus havn, Århus**  
**Fredericia C, Fredericia**

**Nordhavnen, København**  
**Västra Hamnen, Malmö**  
**Køge Kyst, Køge**

**KNSM/Java, Amsterdam**  
**Borneo/Sporensburg, Amsterdam**

**HafenCity, Hamburg**

**Kop van Zuid, Rotterdam**



Samtidig har Trondheim Havn IKS som grunneier, inngått lange festekontrakter (2016 - 2079) med sentrale bedrifter. Mange av disse er avhengig av sjøtransport. Parallellt med planarbeidet må det derfor også arbeides med å skaffe disse bedriftene attraktive alternativer for relokalisering.

### Hovedmålsettingene er at Nyhavna skal utvikles til:

- et moderne næringsområde for kompetansebaserte, arbeidsplass-intensive virksomheter – særlig tilrettelagt for maritime næringer

- et framtidsrettet og attraktivt boligområde

- en komplett bydel mht urbane møteplasser, servicetilbud, lokalsenterfunksjoner, kulturtilbud, fritidsaktiviteter etc

## NYHAVNA - ny kommunedelplan

Bygningsrådet vedtok 16.09.2009 oppstart av kommunedelplanarbeidet for Nyhavna. Mandatet for planarbeidet ble gitt slik:

*Kommunedelplanen skal vise en framtidig byutvikling av Nyhavnaområdet der samvirket mellom en byutvikling og havnefunksjoner må ivaretas iht:*

- *Framtidig utvikling av Trondheim Havn IKS*
- *Trondheims strategier for byutvikling*

Nyhavna inngår som et av de viktigste byutviklingsområdene iht Trondheim kommunes byplanstrategi for videre byomforming i sentrale områder, og innehar kriteriene for valg som sentrumsformål i Kommuneplanens arealdel:

- *Områder med bymessig utforming eller høyt potensial for omforming*
- *Områder med svært høy kollektivtilgjengelighet*
- *Områder som i størst mulig grad har nærhet/sammenheng med Midtbyen*

- en særpreget bydel der kulturminnene fra 2. verdenskrig kan synliggjøres og videreutvikles med virksomheter særlig innenfor kunst- og kulturbaserte næringer

- et pilotprosjekt for tett og miljøvennlig utbygging

- et rekreasjonsområde ved sjøen og en verdifull lenke i sammenhengende grønnstrukturer

- et område av høy arkitektonisk kvalitet

- et område hvor Trondheim Havns eventuelle behov for kai og sjøtransport blir ivarettatt





# SAMMENSTILLING AV OMRÅDENE - STØRRELSER OG STRUKTURER



NYHAVNA, TRONDHEIM - ca 350 da = 350 000 m<sup>2</sup>



JÅTTÅVÅGEN, STAVANGER - ca 620 da = 620 000 m<sup>2</sup>



VÄSTRA HAMNEN, HELSINKI - ca 1 400 da = 1 400 000 m<sup>2</sup>



NEDRE ELVEHAVN, TRONDHEIM - ca 125 da = 125 000 m<sup>2</sup>



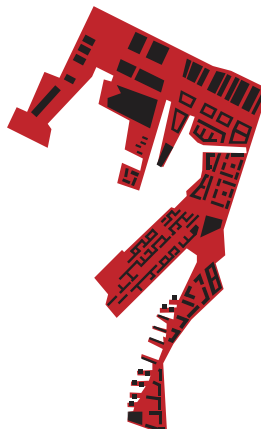
URBAN SJØFRONT, STAVANGER - ca 600 da = 600 000 m<sup>2</sup>



FISKHAMNEN, HELSINKI - ca 800 da = 800 000 m<sup>2</sup>



STRØMKANTEN, TROMSØ - ca 88da = 88 000 m<sup>2</sup>



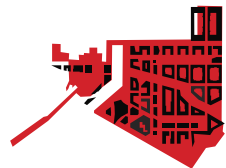
BJØRVIKA, OSLO - ca 550 da = 550 000 m<sup>2</sup>



HAMMARBY SJÖSTAD, STOCKHOLM - ca 1 600 da = 1 600 000 m<sup>2</sup>



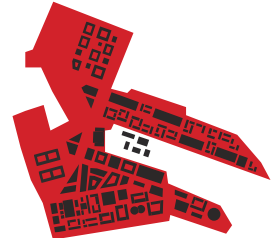
VÄSTRA HAMNEN, MALMØ - ca 1 600 da = 1 600 000 m<sup>2</sup>



FREDERICIA C, FREDERICIA - ca 200 da = 200 000 m<sup>2</sup>



JAVA/KNSM, AMSTERDAM - ca 280 da = 280 000 m<sup>2</sup>



NORDHAVNEN 1.ETAPPE, KØBENHAVN - ca 480 da = 480 000m<sup>2</sup>



ÅRHUS HAVN, ÅRHUS - ca 650 da = 650 000 m<sup>2</sup>



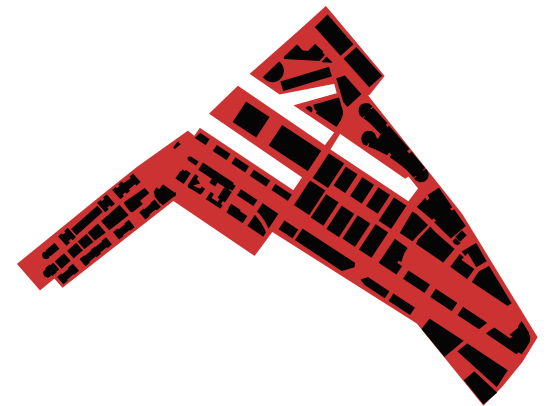
BORNEO/SPORENSBURG, AMSTERDAM - ca 260 da = 260 000 m<sup>2</sup>



KØGE KYST, KØGE- ca300 da = 300 000 m<sup>2</sup>



HAFENCITY, HAMBURG: 1570 da = 1 570 000 m<sup>2</sup>



KOP VAN ZUID, ROTTERDAM -- ca 920 da = 920 000 m<sup>2</sup>



## NEDRE ELVEHAVN, TRONDHEIM

### Nøkkeltall:

Areal: ca 125 daa.

Utnyttelsesgraden er på ca 210 % eks.veiarealet.

Det totale bruksarealet er ca 235 000 m<sup>2</sup>, hvorav 106 000 m<sup>2</sup> boliger. Det er ca 1200 boliger, 3000 arbeidsplasser og 12000-15000 besøkende daglig.

Området er idag nesten ferdig utbygd.

**Område:** Nedre Elvehavn er et tidligere verft- og industriområde sentralt i Trondheim hvor Ørens Mekaniske Verksted og Trondheim Mekaniske Verksted holdt til.

Utbyggingen startet i 1996. Området har blitt bygget ut med en rekke større boligprosjekter, næringsbebyggelse, butikker og kaféer.

Området preges av funksjonsblanding og oppleves idag som en del av sentrale Trondheim.

Området er et moderne utelivsområde; og blir ofte kalt Trondheims Aker brygge.

**Prosess:** Grunnlaget for utviklingen av området var en arkitektkonkurranse i 1985 og reguleringsplan for Nedre Elvehavn vedtatt i 1987.

Verftet, som ble eid av Akergruppen, ble lagt ned i 1983. Aker begynte å planlegge utbygging av området, da man anså at området på sikt kunne ha noen av de samme mulighetene som Aker Brygge i Oslo.

I 1987 ble Nedre Elvehavn AS stiftet med Aker og Trondheim kommune som aksjonærer. Men eiendomsmarkedet kollapset og planene ble skrinlagt. Først mot slutten av 1990-årene ble det aktuelt å relansere planene fra 1987 om utbyggingen av området.

I 1997 kjøpte Terje Roll Danielsen og Petter Grendahl sammen med to Osloinvestorer selskapet. Kjeldsberg Eiendom AS kjøpte våren 1998 40% av aksjene og Nedre Elvehavn AS ble fra da av et heileid trøndersk selskap.

Utbyggeren for hele området har vært Nedre Elvehavn AS.

Senere er det vedtatt flere mindre reguleringsplaner i området bl.a. av Bassengtomba og Dyrø Halset gate.

Området er idag nesten ferdig utbygd.

Solsiden

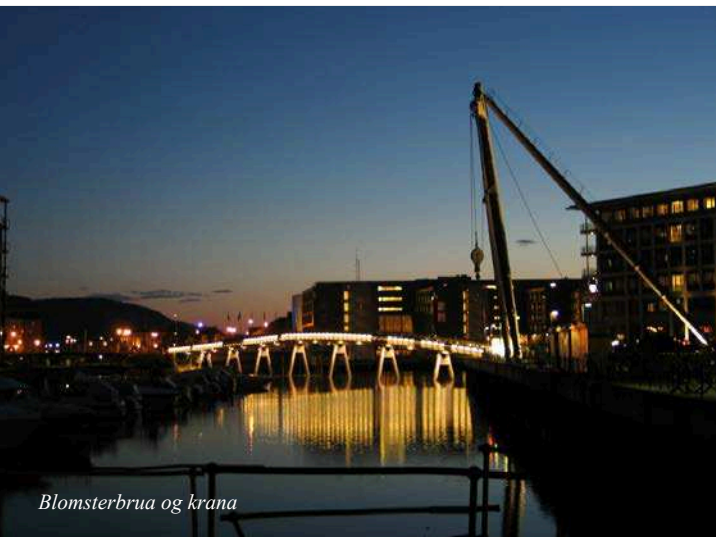


### Prosjekter:

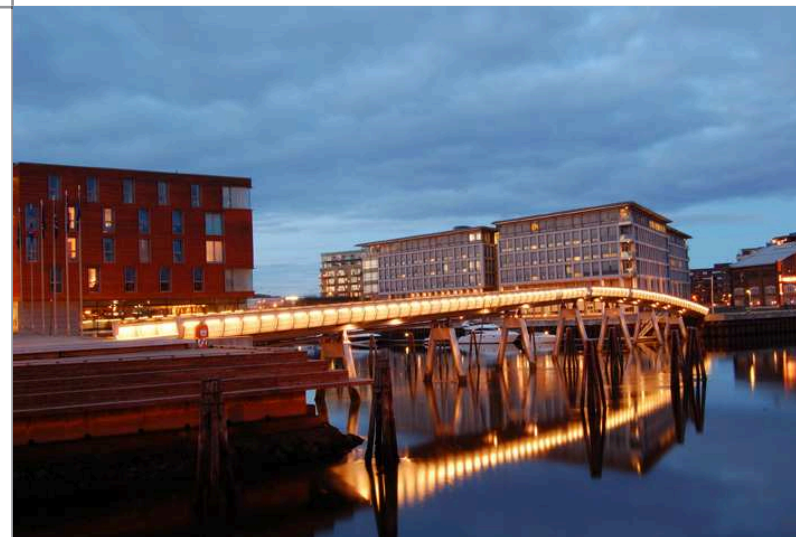
De over 1.200 boligene ligger alle med umiddelbar nærhet til vannet med 2,5 km kaifronter man kan vandre langs. Her ligger også en bypark på 5 daa som sammen med øvrige grøntanlegg gjør Nedre Elvehavn til en hyggelig og levende sentrumsbydel å bo i.

Ny broforbindelse mellom Nedre Elvehavn og Midtbyen, *Verftsbrua/ Blomsterbrua*, fra 2003, integrerte bydelen i enda større grad med sentrum.

*Solsiden Kjøpesenter* har ca. 60 ulike butikker og kaféer.



Blomsterbrua og krana





I tillegg finnes store parkeringshus og hoteller; *Scandic Solsiden* i området og *Rica Nidelven* hotell i umiddelbar nærhet.

*Bassengtomta* og *Portalen* kombinerer næring, forretning og boliger, mens utbyggingen i Dyre Halses gate består hovedsaklig av boliger.

*Portalen* på 13.000 m<sup>2</sup> og består av handel og treningscenter i to etasjer, og fire etasjer med kontor samt boliger på taket av næringsdelen.



*Bassengtomta*



*Dokkhuset*



*Bassengtomta takhage*



*Gråmølna museum* - fra 2008 er utstillingsarena for samtidskunst i Trondheim. Museet består av to bygninger. Den eldste delen ble bygd av møller Anders Graae tidlig i 1840-årene og her vises arbeid av Inger Sitter og Håkon Bleken. I den nye delen, tegnet av PKA arkitekter, vises samtidskunst.

*Dokkhuset* - konserthus for jazz og kammermusikk. Etablert høsten 2006. Konsertsalen rommer 220 sittende publikummere. Den kan åpnes inn mot restauranten, slik at man kan benytte hele 1. etg til publikumsområde. Konsertsalen er da dimensjonert for 450 personer. Arkitekt var Svein Skibnes.



*Kunst, Rosenborgbassenget*





## STRANDKANTEN, TROMSØ

### Nøkkeltall:

Areal: ca 88 daa.

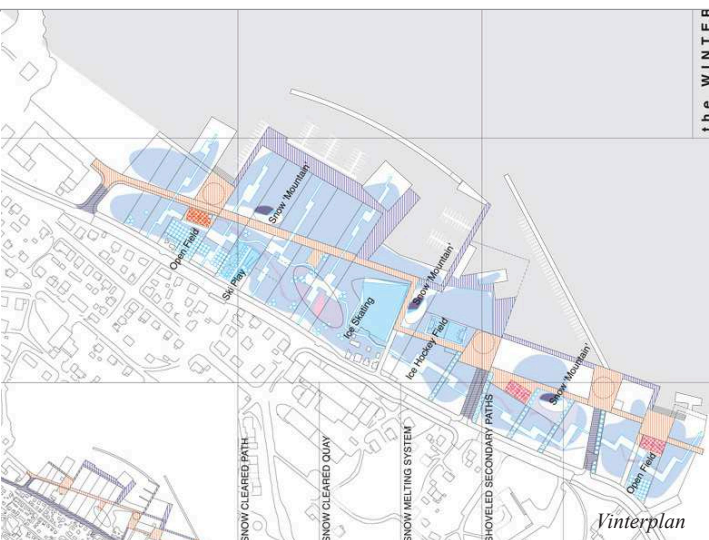
TU for området er satt til 100% - ca 10 boliger pr dekar.

Hovedsakelig boligbydel med noe lett næring.

Ferdig utbygd vil området ha ca 900 boliger.

Parkeringsnorm er satt til 0,85 bil pr.bolig.

<http://www.archdaily.com/5695/strandkanten-70%C2%BA-arkitektur/>



**Område:** Tromsø har tidligere vært dominert av spredte eneboligområder. På 90-tallet utviklet Tromsø et forretningsstrategi. Strandveien var et av områdene som ble utredet.

Det tidligere næringsområdet ligger sentralt i Tromsø, og dekker ca 88 daa. Ferdig utbygd vil området ha ca 900 boliger med en tetthet rundt 100% for hele området. Området er delt opp i flere delområder. Byggingen begynte i 2003 og pågår fortsatt.

Flere arkitekter har vært involvert i prosjektet: 70°N arkitektur AS, CODE arkitekter AS og Dahl Arkitekter AS, Tromsø.

Området er utviklet som rent boligområdet, med lettere næringsvirksomheter konsentrert i 4 soner. Dette for å redusere potensielle konflikter mellom bolig og næring.

Det er planlagt variert boligsammensetting med 15-40 % utleie. En barnehage er bygget i tilknytning til området.

Bilatomst til området skjer via 3 punkter, med etablert parkeringskjeller under området og en lavere parkeringsnorm enn vanlig; 0,85 pr. bolig. Til gjengjeld er det etablert 2 sykkel p-plasser pr. bolig.

Det er etablert et godt sykkel- og gangveinett til sentrum og satset et på godt kollektivt tilbud.

### Prosess:

Spillet om Tromsø (Byutviklingsenheten, Tromsø Kommune og Knut Eirik Dahl, 1994-1996) var et strategidokument som konkluderte med at sentrale deler av byen må fortettes og utvikles med en mer urban karakter. En byvekst uten spredning gir redusert arealbruk og reduksjon av transportarealet. De utviklede brikkene/områdene har blitt inkorporert i arealdelen av ny kommuneplan fra år 2000, inkludert Strandveien.

Flere grunneiere har siden gått sammen for å utvikle området Strandkanten under ett, på tvers av eiendomsgrenser og med en felles konsulent. Et forpliktende samarbeid mellom kommunen og grunneiere ble etablert og midler fra Husbanken ble kanalisert gjennom kommunen.

### Boliger



### Uterom



Dette har gitt kommunen styringsinnflytelse på prosess og utforming av prosjektet og større rom for god planlegging. Kommunen har selv utarbeidet reguleringsforslaget.

Strandkanten Infrastruktur AS (SIAS) ble etablert for å utvikle et helhetlig konsept for investeringer, drift og vedlikehold av infrastruktur.

Prosjektene er blitt kritisert for at det har vært vanskelig å følge opp de høye arkitektoniske ambisjoner og at kostnadene ved byggene er blitt redusert ved å bruke prefabrikerte importerte bygningmoduler.

Manglende etablering av grøntområder på tvers er også blitt kritisert, mens belysningen får positiv kritikk.

#### Mål:

Strandkanten representerer en ny form for foretting i Tromsø og innfører nye boformer. Ideen om den kompakte by er tett forbundet med miljøtenking der sentrumsområdet styrkes og behov for transport reduseres.

Landskapet har vært det viktigste elementet i formingen av planen, og et landskapskonsept har vært utviklet i forkant av prosjekteringen av de enkelte boligene. Det er uterommene som legger premisser for bygningenes utforming. Klimabelastningene er tatt hensyn til ved at bebyggelsenes lokalisering og utforming skjerner mot kalde havvinder. Utendørs belysning har vært et viktig tema i prosjektet. Redusert bilbruk.

Boliger



Uterom

#### Prosjekter:

*Uterommene:* Utvikling av gode uterom har vært bærende element gjennom hele planen. Det er blitt jobbet bevisst med byrom mellom blokkene og langs kaifronten på tvers av delområdene. Skjerming, bruk, vinterplan og lysplan er blitt utarbeidet.

En offentlig gang og sykkelvei i ytterkant av området er blitt opparbeidet av grunneiere.

*Boligområdene* er prosjektert av 70°N arkitektur as, Dahl + Uhre arkitekter, boarc, Voll arkitekter, code: arkitektur as og MAD arkitekter.



Utsikt boliger



Belysning



Boliger



**Område:** Tidligere industriområde, hovedsakelig for bygging av de store betongunderstellene for oljeplattformene i Nordsjøen. Industrivirksomheten ble trappet ned fra år 2000.

Ligger sentralt i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes, ved overordnet veinett og eksisterende jernbane. Avgrensning av jernbanen som går i en bue. Området rundt har grønt preg med villabebyggelse, mens selve planområdet er flatt og dominert av betong og asfalt.

Området har to deler. Hinna Park har fått ansvaret for fase 1 (den søndre delen), etter en avtale med kommunen fra 2002. Store deler av denne er nå ferdig utbygd, ca 223 000 m<sup>2</sup> BRA. Den nordre delen eies stort sett av kommunen.



*I Scenerommet, illustrasjon Lund Hagem*

Området har blant annet blitt kritisert for å ha for høy utnyttelse, og for at det er for lite grønne friområder. Representanter for Hinna Park (Hilde B. Sundt) og kommunen (Grete Kvinnesland) er imidlertid enige om at prosessen og utbyggingen, i store trekk, har fungert godt.

#### Mål:

- Område for høyteknologiske og internasjonalt orienterte virksomheter med 8000 arbeidsplasser.
- Attraktivt og fremtidsrettet boligområde med 1500 boliger. - Pilotprosjekt for tett og miljøvennlig utbygging som sikter mot å følge opp målene i Framtidens byer.
- Rekreasjonsområde og lenke i sammenhengende grøntstrukturer.
- Område med høy arkitektonisk kvalitet og dynamo for regionen.

#### Prosjekter:

Kommunedelplan definerer noen nøkkelprosjekter eller startmotorer som skal tilføre område attraksjoner og kvaliteter som synliggjør områdets potensial.

Det sentrale offentlige rommet: scenerommet og sjøfronten, gir planen en overordnet struktur. Disse skaper hovedattraksjoner og underdeler området i håndterbare delområder som kan bygges uavhengig av hverandre. Opparbeidelse av uterom og grøntarealer parallelt med utbygging ble en av hovedstrategier i planen og denne sikres gjennom rekkefølgebestemmelsene og utbyggingsavtaler.

## JÅTTÅVÅGEN, STAVANGER

#### Nøkkeltall:

Areal: ca 620 daa.

Utnyttelsesgrad varierer fra 60-250 % for næringsområder og 60- 150 % for boligområder. Fordelingen er ca. 50 % boliger og 50 % næring.

Området er delt i to deler. Stavanger Kommune og Hinna Park er største grunneiere.

Byggehøyde er på mellom 2 og 5 etasjer, 8 etasjer mot scenerommet og opp til 12 etasjer for punkthus i vannet. Maks 1 p-plass pr 100 kvm næringsareal og 1 p-plass pr. bolig.

<http://www.hinna-park.no/om-hinna-park/>

<http://www.stavanger.kommune.no/Administrasjon/Bymiljo-og-utbygging/Utbygging/Utbyggingsprosjekter/Jattavagen-2/>



Reguleringsplanen for nordre del av Jåttåvågen ble vedtatt i mai 2012. Planen har tatt hensyn til nye forutsetninger knyttet til utfylling i dokkene med masser fra Ryfast, tilrettelegging for ny kollektivtrasé og nytt folkebad. Området er 303 daa landareal. Totalt tillatt bruksareal er rundt 249 000 m<sup>2</sup>. Boligandelen utgjør ca. 125 000 m<sup>2</sup>, eller omlag 1 300 boliger.

#### Prosess:

År 1999. Kommunedelplan utarbeides.

År 2000. Åpen nordisk byplankonkurranse med 45 konkurranseforslag og 3 vinnere.

År 2001. Kommunedelplan vedtatt.

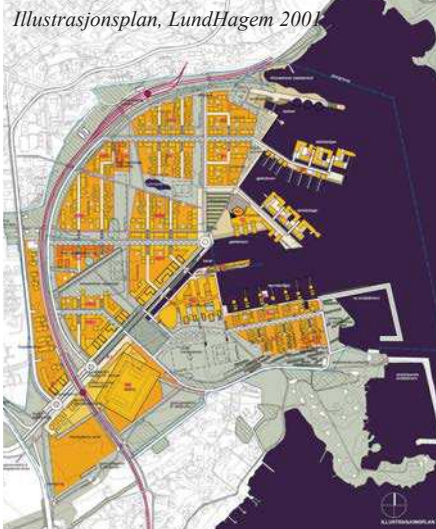
År 2002. Utbyggingsavtalen for halve planområdet inngås med Hinna park.

År 2003. Viking stadion bygges som første prosjekt.

Kommuneplanen (2006 – 2021) definerte Jåttåvågen som et av 7 byomformingsområder i Stavanger kommune.

Hinna Park ble etablert i 1998 for å utvikle Jåttåvågen til et attraktivt nærings- og boligområde. I 2002 inngikk de i en avtale med Stavanger kommune der de fikk den sørlige delen av Jåttåvågen av kommunen, mot at de utviklet området iht kommunedelplanen fra 2001.

Hinna Park har i tillegg til selve prosjektene ansvaret for planlegging og gjennomføring av infrastruktur og offentlige områder. For de ulike prosjekter er Hinna Park ansvarlig fram til godkjenning av bebyggelsesplaner, i gjennomføringsfasen kan andre utbyggere involveres.



*1. Scenerommet:* Et lineært rom med sjenerøst bygulv forbinder stasjonen og bydelsseteret med sjø og kanalen. Dette åpner for et vidt spekter av aktiviteter. Det er mulighet for store programmer langs scenerommet, og plassen er underdelt av serie av rom med ulik karakter. Hovedtyngde av næringsarealene og størst tetthet er lagt ved Scenerommet og knutepunktet.

*Sjøfronten* er en del av et ny planlagt forbindelse mellom Stavanger og Sandnes. Langs havneboligene og Scenerommet har sjøfronten en urban karakter mens den nordlige delen har en mykere opparbeidelse med soling, bading og fritidsaktiviteter.

*2. Viking stadion:* Starten på utbyggingen i Jåttåvågen, åpnet i 2004. Viking stadion 15000 sitteplasser og et bydelscenter.



*3. Jåttåvågen videregående skole:* To nye bygg fra 2007. Prosjektet av Henning Larsen Architects, København.

*4. Skråtårnet:* Jåttåvågens landemerke. Skråtårnet ble bygget som fullskalaeksperiment på skrå glideforsikling i 1984.

*5. Næringsbygg:* Konkurransen om teknologisenter med til sammen inntil 46 000 kvm med minst 70 % næring ble vunnet av Lund Hagem Arkitekter i 2001. Flere kontorbygg er nå ferdige eller skal bygges i området, blant annet Fjordpiren (ferdig høsten 2011), Stadionparken og Kanalpiren.

*6. Havneboligene i sør:* 35 000kvm eller ca.350 boliger etter begrenset idekonkurranse, vunnet av Brandsberg-Dahls Arkitektkontor/KAP. Bredt spekter av boformer; panoramaleiligheter i tårnene, urbane leiligheter, rekkehus og kjedete boliger med hage mot eksisterende bebyggelse.



*1. Sjøfronten, KAP*



**Område:** Tidligere industriområde, som stagnerte på 80-tallet etter nedleggelse. Lenge stigmatisert som byens bakgård, preget av stagnasjon og kompleks grunneierstruktur.

Ved rullering av kommuneplanens arealdel i 1997 ble det innledet en samordnet satsing for transformasjon av området.

Området er delt i 3 underområder, hvor 2 områdeplaner regulerer ca ¾ deler av området, mens det for Badedammen ikke er laget en felles plan.

Utbygging og prosjektering pågår nå.

Det er laget en gjennomføringsmodell for områdene der grunneiere betaler kostnader knyttet til teknisk infrastruktur med grunnlag i rekkefølgekrav i reguleringsplanen. I følge Urban Sjøfront AS fungerer dette godt.

For Badedammen er tomteutnyttelsen høyere enn for resten av området. Dette området har blant annet blitt kritisert for nettopp den høye tomteutnyttelsen, for at det er for stor andel boliger i forhold til næring, og for at det er for stor andel små leiligheter.

For å gjøre det mulig å trekke folk til området er det blant annet jobbet med å ”omprogrammere” forholdet folk har til området. Utvalg av konkrete delprosjekter, informasjon, markedsføring og koordinering av ulike interessegrupper har stått sentralt i arbeidet.

## URBAN SJØFRONT, STAVANGER

### Nøkkeltall:

Areal: ca 620 daa.

Potensiell utnyttelsesgrad er rundt 159 % (høyere på Badedammen enn i resten av området). 200 000 m<sup>2</sup> bolig, 150 000 m<sup>2</sup> næring, 25 000 m<sup>2</sup> tjenesteyting, 10 000 m<sup>2</sup> idrett. Ønsket fordeling er ca. 50 % boliger og 50 % næring.

Utbygging og prosjektering pågår nå.

[http://www.ostpluss.no/urban/public/openIndex?ARTICLE\\_ID=1768](http://www.ostpluss.no/urban/public/openIndex?ARTICLE_ID=1768)

**Prosess:** Strategiplan for Stavanger Øst ble utarbeidet i 1998 av næringsforening, næringsdrivende og kommunen.

Eksisterende reguleringsplaner kunne ikke utgjøre rammen for ønsket utvikling og ble satt ut av kraft.

Behov for visualisering av områdets potensial resulterte i rapporten om visjon for byomforming utarbeidet av Helen og Hard og Asplan Viak Stavanger i 1999.

Det ble opprettet et samarbeidsprosjekt, Urban Sjøfront, som skulle utarbeide reguleringsplaner for området. Dette har seinere blitt videreført som Urban Sjøfront AS, et kollektivt samarbeid mellom grunneiere, med målsetning om å utvikle området helhetlig, med noe tilskudd av driftsmidler fra kommunen.

Kommunen, næringsforeningen i området og grunneierne delte på kostnadene til Urban Sjøfront, og kommunen lønnet helt eller delvis en prosjektleder.

Urban Sjøfront fikk i oppgave å utarbeide reguleringsplaner og styringsgruppen i prosjektet utvidet på eget initiativ arbeidsområdet med flere delprosjekter.

For to områdeplaner, fra 2002 og 2006 (første gang vedtatt i 2004) er tomteutnyttelsen mellom 125 % (rene boligprosjekt) og 220 % (rene næringsprosjekt). Det er et mål at det skal være omtrent 50 % bolig og 50 % næring i området, men den nøyaktige fordelingen bestemmes i bebyggelsesplanene.

**Mål:** Hovedmålsetning i samarbeidsprosjektet Urban Sjøfront er ”å gi rammer og kvaliteter som stimulerer til utvikling av en urban bydel med høy utnyttelse som et kombinert bolig- og næringsområde”.

### Prosjekter:

1. *BI-bygget:* Har blitt kalt ”det første konkrete tegnet på at Stavanger sentrum utvides østover”. Tar utgangspunkt i en industrihall fra 1974. Ferdigstillt i 2002.

2. *Friområder:* Kulturparken og ”folkeparken på Kjelvevne” er delvis opparbeidet, og det er planlagt 11 daa stor park på Breivik. Parklaboratoriet er et prosjekt med offentlig-privat styringsgruppe opprettet for å jobbe med friområdene i området.



1. BI- bygget, Arkitekt: Brandsberg- Dahls Arkitekter



6. Sentrumsaksen, KAP



6. Sentrumsaksen, KAP



5./7. Tonscene

3. *Europan 8*: Stavanger kommune valgte å få arkitektene av vinnerprosjektet i Stavanger å justerte forslaget iht innspill fra Byplanavdelingen og dette legges nå til grunn for arbeid med et planforslag.

4. *Norwegian Wood*: Et av hovedprosjektene i Stavanger 2008 – Europeisk kulturhovedstad. Trehusbyen på Siriskjær er en del av dette prosjektet, og skal bli et blandet boligområde med noe næring.

5. *Tou Scene*: Gamle Tou bryggeri er overtatt av Stavanger kommune, og skal utvikles til et moderne ”kulturbryggeri” med produksjonslokaler for kunstnere og musikere, samt scener og visningslokaler for kunst og kultur.



2./7. Kulturparken



8. Lervik Brygge

6. *Sentrumsaksen*: En innledende mulighetsstudie utarbeidet av KAP for nytt innhold i 4 kvartaler i Stavanger Øst. Tre mulige scenarier ble presentert.

7. *Kulturaksen*: Planlagt som en fortettet sone med kulturtilbud og kulturnæringer, med blant annet Tou Scene, Kvitsøygata 100 og Borgen. Kulturparken er også en del av denne.

8. *Lervik brygge*: Større boligprosjekt med ønske om å legge til rette for barnefamilier. 450 boliger. CODE Arkitektur AS/ KAP/Klorofyll Landskap/Nordconsult.



4. Norwegian Wood- Siriskjær, Arkitekt: Studio Ludo/ A.A.R.T



8. Lervik Brygge



**Område:** Det sentrale området i Oslo har vært et trafikkknutepunkt for vei og jernbane. I 1988 ble det gjort et vedtak om byutvikling av området, men først i 1999 ble det vedtatt at Operaen skal lokaliseres i Bjørvika. I 2003 ble det vedtatt en ny reguleringsplan for området.

Området er planlagt med fire ulike delområder, delvis som en utvidelse av dagens sentrum med kultur- og næringsvirksomhet, og delvis med boliger og kontorer.

I tillegg kommer kulturminnet Middelalderparken.

Området er nå under utbygging.



5. Sorenga boliger

## BJØRVIKA, OSLO

### Nøkkeltall:

Areal: ca 550 daa. Med Middelalderparken ca 640 daa.

Planlagt utnyttelsesgrad er 165 %.

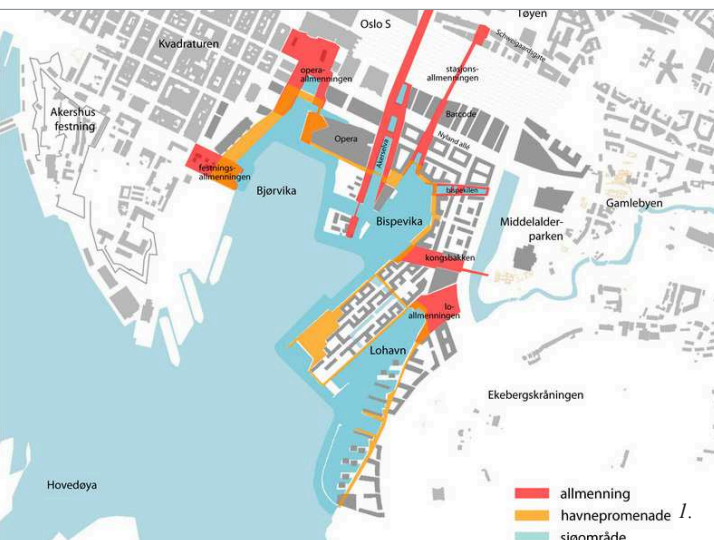
Ca 5.000 boliger og 20.000 arbeidsplasser

Ca 40 % av området blir allmenninger, promenade og plasser, 20 % gategrunn og 40 % utbyggingsområde.

Ønsket fordeling er 50 % bolig og 50 % næring.

Utbyggingen vil genere 100.000 nye kollektivreisende daglig, og ca 30 000 vil ha en tilhørighet til Bjørvika.

<http://www.bjorvikautvikling.no>



### Prosess:

Planprosess i fire trinn:

1. Avklaring av premisser og konsekvensutredning ( fra ca 1995 - 2000).

2. Programfase, arkitekt- og konsulentfirma deltok i parallelloppdrag om Bjørvikas utforming (1999 – 2001). Førte til vedtak om et program for det senere planarbeidet.

3. Utarbeiding av reguleringsplanene for byutvikling, vedtatt 2003. Arkitektkonkurranse for byrommene, 2004. Planarbeidet utført i samarbeid mellom kommunen, grunneiere, Statens vegvesen og Statsbygg.

4. Detaljerte bebyggelsesplaner og kvalitetsprogram for delområder og -temaer utarbeidet.

Grunneierne, Oslo kommune og staten har en avtale om finansiering, utbyggingsansvar, utbyggerrettigheter og andre forpliktelser.

Grunneierne (HAV eiendom AS og Oslo S utvikling AS) har etablert et utbyggingssselskap, Bjørvika Utvikling AS som har ansvaret for utbygging av infrastruktur og anlegg mellom husene, med finansiering fra Oslo kommune.



4.Barcode under bygging

For å påta seg dette er utbyggerne sikret et utbyggingsvolum på 820 000 m<sup>2</sup>. Infrastrukturen overtas og driftes av Oslo kommune når den er ferdig.

Prosjektet har blant annet blitt kritisert for at det bygges for høyt og med for stor utnyttelse, at standsonen privatiseres og at det er for stort fokus på inntjening.



**Prosjekter:**

1. *Allmenningene og havnepromenaden:* Bjørvika er planlagt med sju allmenninger, fotgjengerbaserte offentlige byrom som skal binde byen sammen. Havnepromenaden blir en nesten 3,5 km lang promenade som går gjennom hele Fjordbyen. Byromsprogrammer for allmenningene og havnepromenaden er utarbeidet av Gehl Architects.

2. *Operaen:* Åpnet i 2008, tegnet av Snøhetta og med Statsbygg som byggherre. Bygget har vunnet flere priser og er idag et av signalbygg i Oslo.

3. *Munch museet:* Herreros Arquitectos vant arkitektkonkurransen i 2009. Prosjektet er foreløpig lagt på is og nye lokaliseringer utredes.

4. *Barcode:* Område med nærings- og boligbygg som grenser mot sporområdene på Oslo S. Planlagt som en rekke av lange, smale høyhus med sikt imellom, for å unngå en massiv mur mellom fjorden og byen. Prosjektet har imidlertid blitt kritisert for å nettopp bli en slik barriere, for å være kaotisk og for høyt.

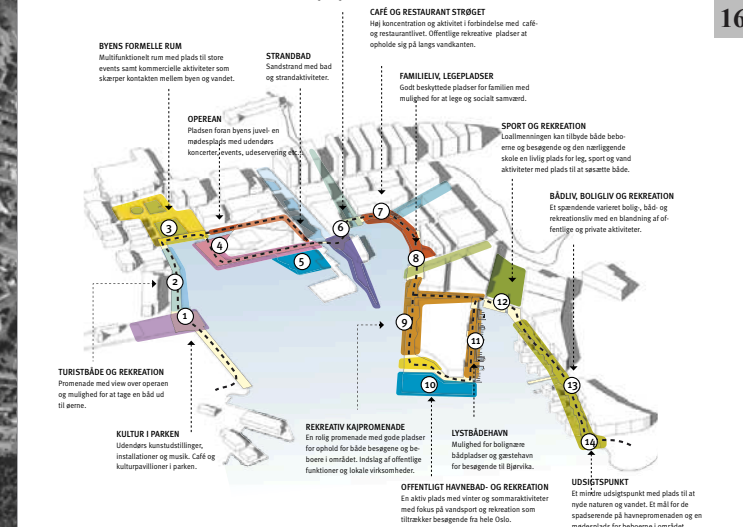
5. *Sørengautstikkeren:* Område med hovedsakelig boligutbygging. Første byggetrinn startet i 2009, og var ferdig sent i 2011. Siste byggetrinn planlegges å være ferdig rundt 2015. Området er til sammen 35 daa, og det planlegges 850 boliger (ca 72 500 m2), 2 barnehager og ca 5000 m2 næringslokaler. 4 arkitektfirmaer utvikler området og tegl brukes som hovedmaterialet i fasadene.



1. *Allmenningene*



1. *Havnepromenaden*



3. *Munch Museet, Lambda, ill. Herreros Arquitectos*



4. *Barcode*



5. *Sørenga boliger*



2. *Den norske Opera og Ballett, Snøhetta*





**Område og prosess:** Västra Hamnen (Länsisatama) og Sörnäs hamn (Sörnäinen) var frem til 2008 de viktigste godshavnene i Helsinki. Når Nordsjö hamn åpnet i 2008, flyttet godstrafikken dit, og Västra Hamnen og Fiskehamnen på Sörnäs utvikles nå som byområder.

Västra Hamnen omfatter Gräsviken, Sundholmen, Lappviken, Busholmen, Munksholmen og Eirastranden. Det meste av området består av utfyllinger gjort de siste hundre årene.

Gräsviken er et området på 66 daa som frem til 90-tallet var brukt til industri. I 1991 begynte utbyggingen av området til boliger og kontor.

Metroen ble utvidet i 1993, trikken forlenget og en kanal ble anlagt gjennom området for å forsterke kontakten med vannet.

Området bygges hovedsaklig ut med 7.etasjers kvartaler, noe som tilsvarer høydene i resten av Helsinki sentrum. To hotelltårn markerer området som signalbygg. 1. etasje brukes til næring.

Utbyggingen startet i områder der bygningene ble bevart. En eksisterende bygning ble brukt til et infoserter om planleggingen av området.

Flere av de tidligere fabrikkene har fått nytt innhold, bl.a. Nokia Kabelfabrikk, Kaapeli, som idag brukes som kulturhus med 3 museer, 13 gallerier, kunstskoler, konsertsaler, 900 arbeidsplasser og 500 000 årlige besøkende.

Høyteknologi bedrifter har sine hovedkvarterer i Gräsviken, bl.a. HTC - High Tech Center.



Busholmen illustrasjon

Busholmen, et området på 1000 daa, utvikles nå til bolig og arbeidsplassområde, og planlegges ferdig utbygd i 2025. Våren 2010 ble det arrangert en idekonkurranse for området.

Bydelen skal utvikles som en økologisk bydel bygd i tre. Det er høye miljømål, som f.eks. høy tetthet og satsing på kollektiv trafikk.

Nærheten til sjøen brukes som en kvalitet som skal forsterkes i planleggingen. Pga av beliggenhet ved havet, er det mye vind i området og dette var premissgivende for planleggingen.

Det satses på et finmasket nett av gang- og sykketrafikk, samt kollektivtrafikk med trikk i supertrasé plassert midt i gatene.

Parkering bygges under bakken med noe besøksparkering i gatene. Trafikksikkerhet for barn har vært utgangspunkt for trafikkløsningene.

Parker og felles funksjoner: Godahoppsparken er over en kilometer lang og strekker seg fra Gräsviken til badestranden på Busholmen. Det er hovedforbindelse for gående og syklende som leder til andre parker i området og til stranden.

På Busholmen anlegges også en stor idrettspark i tilknytning til havnens bunker som bygdes om til idrettssentrum, hus for ungdom og bibliotek.

## VÄSTRA HAMNEN, HELSINKI

### Nøkkeltall:

Areal: ca 1 400 daa, Busholmen :1000 daa  
 Det planlegges til sammen 600 000 m<sup>2</sup> boliger, 300 000 m<sup>2</sup> arbeidsplasser og service. Busholmen skal ha 16 000 innbyggere og 6 000 arbeidsplasser. Hele området skal, ferdig utbygd, ha ca 22 000 beboere.  
 Planlagt ferdigstilt i 2025.

Broer 18. Trikkeholdeplasser 9. Butikker på gateplan 180.  
 Boliger med takterasser 4000. Parker 198 daa. Allmenn strandlinje 8,5 km. Båttrafikk til Tallin 3 millioner i året.

<http://en.uuttahelsinki.fi/areas/6/jatkasaari>



Gräsviken



## FISKEHAMNEN, SÖRNÄS HAMN, HELSINKI

### Nøkkeltall:

Areal: Totalt ca 1770 daa. Fiskhamen: ca 800 daa.

Det planlegges 1 350 000 m<sup>2</sup> gulvareal (720 000 m<sup>2</sup> bolig, 535 000 m<sup>2</sup> kontor og 45 000 m<sup>2</sup> service).

Området skal ferdig utbygd ha få 18 000 innbyggere og 10 000 arbeidsplasser.

*Fiskehamnen* bygges ut på tidligere industrigrunn på Sörnäs hamn. Eier er City of Helsinki.

Utbyggingen startet i 2009, etter at havnevirksomheten flyttet ut og området planlegges å være ferdig rundt 2035.

Det ble arrangert en arkitektkonkurranse for området i 2011.

Første trinn i utbyggingen vil være en metrostasjon og boliger for ca 4500 innbyggere.

Planen legger vekt på det maritime preget, da piren er omringet med vann på tre sider, og en sjøpromenade skal anlegges rundt hele området.



### Broer 15

Almenn tilgjengelig strandlinje 5km

Restauranter og kaféer 100

Boliger med havutsikt 7000

Studentboliger 900

Flytende boliger 150

Takterasser 1000

Hundeparker 2

Med tunellbane til sentrum: 6 minutter

[http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto\\_sv/Artikkeli\\_sv?urile=hki:path:/ksv/sv/Aktuella+planer/Projektomr\\_den/Fiskehamnen&current=true](http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto_sv/Artikkeli_sv?urile=hki:path:/ksv/sv/Aktuella+planer/Projektomr_den/Fiskehamnen&current=true)





**Område:** Tidligere nedslitt industri og havneområde sentralt i Stockholm, rundt Hammarby sjö.

Hammarby Sjöstad består av flere boligområder. Norra Hammarbyhamnen på Södermalm ble bygget 1993-2000. Som en forlengelse av Södermalm ble området sør for Hammarby Sjö bygget ut.

Tettheten er høy. Totalt skal det bygges ca 11 000 leiligheter for ca 25 000 beboere.

I 2007 bodde det ca 17 000 innbyggere i bydelen. 30% er utleieboliger. I tillegg er det ca 10 000 arbeidsplasser som knyttes til bydelen. 30% er forbeholdt handel og kontor.



## HAMMARBY SJÖSTAD STOCKHOLM

**Nøkkeltall:**  
Areal: ca 1 600 daa

Planlagt med blandet bebyggelse, 11 000 leiligheter og 10000 arbeidsplasser. 30% er utleieboliger. Redusert bilbruk.

Høye energimål; energiforbruket i bydelen ligger 50-75 lavere enn i tradisjonelle boligløsningene.  
Store grønne uteområder tilrettelagt for biologisk mangfold.

<http://www.hammarbysjostad.se/>

Leilighetsstørrelser varierer fra 40-120 m<sup>2</sup>, hvor mesteparten er 2 og 3 roms leiligheter. I tillegg finnes et fåtall store leiligheter, samt ca 400 studentleiligheter og ca 60 leiligheter for eldre med tilsyn og for folk med spesielle behov. Pris pr m<sup>2</sup> var ca 35 000 till 60 000 kr/m<sup>2</sup> pluss ytterligere ca 4 000 kr/måned.

Bydelen har fått ny fergeforbindelse, ny bybane og bilkollektiv, for å begrense privat bilbruk. Godt utbygd sykkel- og gangveinett og godt kollektivtilbud skal også bidra til dette. Andel parkeringsplasser i både offentlig og privat regi er 0,45 pr. leilighet. Andel gateparkeringar er 0,35 pr. leilighet. Gateparkering er i offentlig regi og samlet antall parkeringsplasser er 7000.

Det er satset på store grønne uteområder. Målet for området var å ha totalt 300 daa grøntområde, som tilsvarer ca 25 m<sup>2</sup> leilighet. Hittil har 280 daa blitt oppgradert. Sickla Park inngår i Nackareservatet og er viktig utfra biologisk mangfold og natur- og kulturmiljøsynspunkt.

Hammarby Sjöstad preges av det å bo sentralt, samtidig som vann og grønne områder er i umiddelbar nærhet.

Prislappen på utbyggingen har vært minst 30 milliarder svenske kroner privat og 5 milliarder i offentlig investering.

Ferdigstillelse forventes i år 2017.

**Mål:** Bydelen er bygget med svært høye miljømål, og med målsetting om at energiforbruket i bydelen skal ligge 50-75% lavere enn i tradisjonelle boligløsninger. Dette oppnås gjennom energieffektive løsninger og smarthus- konsept, søppelsug, biogass, fjernvarme, gjenvinning og eget renseanlegg.

Også solceller, fjernkjøling, vannbesparende utstyr og sunne materialer kommer til å bidra til redusert energiforbruk.

Bydelen produserer 50% av den energien de forbraker ved søppelforbrenning og produksjon av solenergi.





**Prosess:** Planleggingen begynte på 1990-tallet. Hammarby Sjöstad er basert på sterk planlegging og prosjektet ligger under byens *Gatu og fastighets kontor*. Grunnet for å planlegge bydelen har vært Stockholms bys program om økologisk bygging, som henvender seg til aktørene i byggebransjen. I prosjektets ansvarsområde ligger økonomi, planlegging og sanering av jord, samt anlegg av bydelens broer, gater, ledninger og parker.

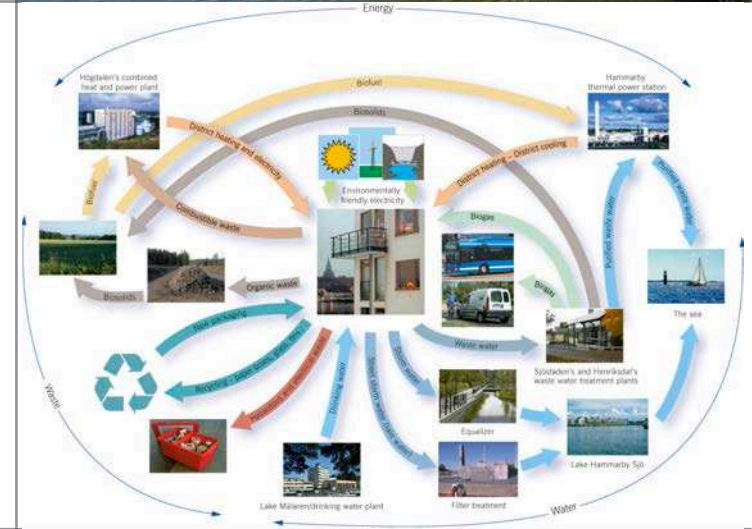
Samarbeid mellom de forskjellige aktører og fravær av skillelinjene i byggeprosjekter og byplanlegging har sikret helhetstenking som er nødvendig for å lykkes.



*“Hammarby Sjöstad is a model of environmental practices, but it is also a good illustration of what can be done when everyone, Government, local authorities, businesses and citizens get up and work together on a project”*, sa Carl Cederschiöld, ordfører i Stockholm i 1991-1994 og i 1998 - 2002.

Samarbeidsgrupper blant beboere og representanter for utbyggere og bydelens intranett ble etablert som ledd i medvirkningsprosessen.

Prosjektet er blitt kritisert for å være for ensformig, uten sosial miks, være for eksklusivt og henvende seg kun til en kjøpesterk gruppe. Det finnes ingen kommunale boliger i bydelen, selv om sosial boligbygging fortsatt er vanlig i Sverige.





Bo01

**Område:** Nesten hele Västra Hamnen består av utfyllingsmasser, og har vært brukt til havne- og industrivirksomhet, først og fremst verftsindustri. Industrien ble gradvis lagt ned, og i 1996 kjøpte Malmö kommune grunnen og bygningene.

I 1997 ble det bestemt at området skulle huse en Europeisk boligmesse, Bo01, i 2001. Dette ble første etappen i byutviklingen av området.

Nå er rundt en tredjedel av området, først og fremst de østlige og vestlige delene, utbygd. Bo01, sammen med Hammarby Sjøstad, var et demonstrasjonsprosjekt for bærekraftig byutvikling, og målet er at denne tanken skal bli ”mainstream” i hele Västra Hamnen.



Turning Torso, Bo01

## VÄSTRA HAMNEN, MALMÖ

### Nøkkeltall:

Areal: ca 1 600 daa.

Det er planlagt rundt 10 500 leiligheter.

1. januar 2011 var det 4 512 innbyggere i området.

Utnyttelsesgraden er 140 % i Bo01, 120 % i Flagghusan, 140 % i Fullriggaren og 200 % i Dockan.

<http://www.malmo.se/vastrahamnen>



Vestra Hamnen

**Prosess:** Samtidig med arbeidet med Bo01 startet også arbeidet med en oversiktsplan for Västra Hamnen. Planen ble vedtatt i 2000.

I 2002 ble det vedtatt en utbygningsstrategi for Västra Hamnen. Senere er det vedtatt planprogram for flere delområder, og detaljplaner for mange byggeprosjekter.

I 2007 ble det vedtatt ”Mål og gestaltungsprinsipper för Västra Hamnen”, som fordyper og presiserer oversiktsplanen.

Etter 10 år skal det gjøres en ”halvtidsvurdering”, som skal ligge til grunn for en oppdatert visjon for Västra Hamnen.

Bo01



**Mål:** Oversiktsplanen fra 2002 har som visjon at Västra Hamnen skal bli en miljøtilpasset fremtidsbydel, med sentrums kvaliteter.

Mål- og gestaltungsprinsipper for Västra Hamnen setter følgende fem mål for området:

- *Nasjonalt eksempel på bærekraftig byutvikling (sosial, økologisk og økonomisk holdbarhet)*

- *Kunnskapsby*

- *Møteplasser*

- *Den blandede byen*

- *Overraskelser og attraktivitet*



Turning Torso av S.Calatrava, Bo01



Bo01



Bo01



Bo01

**Prosjekter:**

*Bo01:* I 1997 ble det besluttet å legge en europeisk boligmesse, Bo01, til Västra Hamnen. Byggingen startet i 2000 og til utstillingen var rundt 350 boliger ferdige. Boligmessen var åpen fra mai til september samme år, og hadde 400 000 besøkende.

I dag finnes det 1300 boliger, samt noen butikker, restauranter og kontorer i området.

Før byggingen ble det laget et kvalitetsprogram som slo fast standard innenfor ulike temaer, blant annet arkitektur, miljø, teknisk infrastruktur, sosiale spørsmål og grønnstruktur. Dette ble laget i samarbeid med byggherrene, før grunnen ble solgt.



Bo01



Strandpromenade, Bo01

*Turning torso:* Byggstart juni 2001, innflytting sommeren/høsten 2005. 190 m høyt tårn med 54 etasjer fordelt på 9 ”kuber”. Arkitekten var Santiago Calatrava, mens SAMARK Arkitektur og Design AB var ansvarlig for utformingen av leilighetene. De sju øverste kubene inneholder leiligheter, de to nederste næringsvirksomhet. Bygget står i Bo01-området.

*Flagghusan:* Et prosjekt for å videreføre bærekraftsprinsippene i Bo01 til mer ”vanlige” boliger, med lavere kostnader. Det ble brukt et prinsipp om ”Det goda samtale” der utbyggerne ble invitert til å være med tidlig i planprosessen.



**Område:** Nordhavn er i dag et havne- og industriområde. Området eies av utviklingselskapet By & Havn I/S, eid av København kommune og den danske staten.

Nordhavnen er et av de største byutviklingsområder i København. På lengre sikt skal området utvikles til en helt ny bydel med opp til 40.000 beboere og like så mange arbeidsplasser. By & Havn har utskrevet den internasjonale idékonkurransen for bydelen og skal videreføre utviklingen av Nordhavnen. Københavns Kommune står for de overordnede rammer for byutviklingen og for kommuneplan og lokalplaner for Nordhavnen. I tillegg til den planlagte utbyggingen av Århusgadekvarteret er flere andre prosjekter i gang eller under planlegging.

Utbyggingen starter med Århusgadekvarteret som er det innerste området på Nordhavn og som ligger nærmest den eksisterende byen. Området regnes av København kommune som et bevaringsverdig kulturmiljø, og det er planlagt å bevare noen av de eksisterende industribygningene. Disse store havnebygningene skaper kontrast til den planlagte tette og lave bebyggelsen. Noen av hovedgrepene som planlegges er nye kanaler, variert lav bebyggelse i 3-6 etasjer, og fokus på gang- sykkel- og kollektivtrafikk. Byggefeltene er små. 3 store parkeringsanlegg med 1900 p-plasser.

Kvarteret skal bli funksjonsblandet og utvikles i løpet av 8-10 år.

Det legges stor vekt på et godt og variert utvalg av byrom med sammenhengende kaipromenade og grønne lunger.

Århusgadekvarteret



## ÅRHUSGADEKVARTERET, NORDHAVNEN, KØBENHAVN

### Nøkkeltall:

Areal: Nordhavnen ca 2000 daa. Århusgadekvarteret, Sundmolen og Trælastholmen; ca 480 daa.

Ferdig utbygd vil Nordhavn kunne ha 40 000 beboere og like mange arbeidsplasser.

I Århusgadekvarteret (1. etappe) planlegges det 350 000 m<sup>2</sup> bolig og forretning. 1. etappe skal gi ca 6000 arbeidsplasser og 3000 boliger. Det skal bli en blandet bydel. Satsing på kollektiv- og gang- og sykkeltrafikk.

<http://www.nordhavnen.dk/>

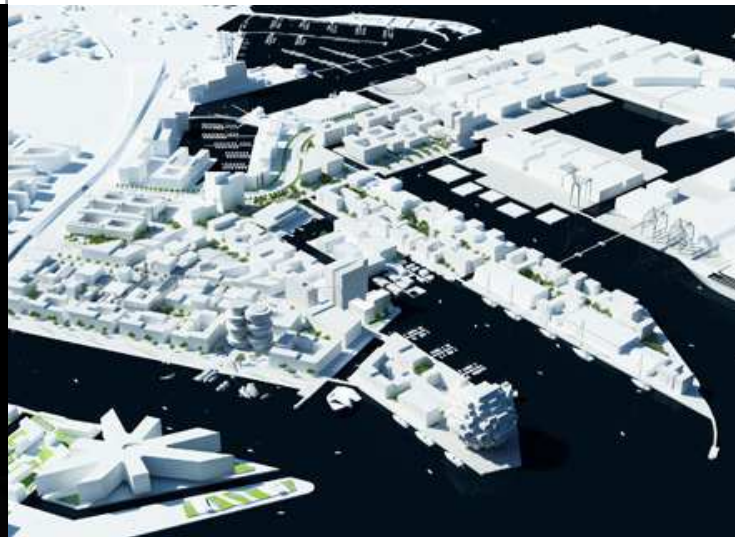
Dette gjelder bl.a. en utfylling på 1000 daa for å flytte containerterminalen fra indre til ytre Nordhavn, ny krysstogskai lengst ut på Nordhavn, forbedring av veisystemet og kollektivsystemet.

Naboområdene Kalkbrænderihavnen og Sdr. Frihavn har vært under utvikling siden 2000.

### Mål:

Nordhavn skal bli fremtidens bærekraftig bydel ved Øresund. Den overordnede visjonen inneholder seks underpunkter:

- En miljøvennlig by - En levende by - En by ved vannet
- En dynamisk by - En by med grønn trafikk.







*Eksisterende silo med påbygg og ny lav bebyggelse*



*Eksisterende havnebebyggelse bevares*



*Nytt byrom ved vannet*

**Prosess:** Utgangspunktet for byutvikling av Nordhavn er en avtale om et område på rundt 600 daa i indre Nordhavn, mellom den danske staten og København kommune i 2005, som blant annet slår fast at overskuddet fra byutviklingen på Nordhavn skal være med å finansiere en ny cityring til metroen.

Grunnlaget for videre planlegging av utviklingen i området var en internasjonal idekonkurranse i 2009, der deltakerne leverte svar på ulike nivåer: en strukturplan med visjoner og scenarier for hele Nordhavn, en bebyggelsesplan for den første fasen i utviklingen og en strategi for utbygging.

Vinnerforslaget ble laget av COBE, SLETH, Rambøll og Polyform. De første boligene i Århusgadekvarteret er under bygging nå.

I 2010 ble European10 gjennomført med tema; overgang mellom land og vann, samt fremtidige byrom på Nordhavn.

Det ble i slutten av 2011 vedtatt en lokalplan for Århusgadekvarteret og kommuneplantillegg for området.

*”Den nyeste viden fra hele verden skal bidra til utviklingen av bæredygtige løsninger”*

Jens Kramer Mikkelsen, adm. Direktør i By & Havn



*Ny metrostasjon*



*Bolig gate*



*Siluetten av Århusgadekvarteret*



Flyfoto over området før utbygging

**Område:** Utvikling av en del av det sentrale havneområdet. Køge Kyst er et samarbeid mellom Køge kommune og Realdania By.

En utvidelse av havnearealer gjennom oppfylling av et havnebasseng nord i byen har gitt mulighet for å bruke sentrale områder av havnen til andre formål. Søndre Havn er i dag industriområde, men blir nå frigitt som byutviklings arealer.

I tillegg skal to andre sentrale områder, Stationsområdet og Collstropgrunden utvikles.

Utviklingsplanen for området (vedtatt 2011) har to grunnleggende helhetsgrep: *Livet før byen* og *Byen for livet*.



Bylivet og ny undergang

## KØGE KYST, KØGE

### Nøkkeltall:

Areal: 3 områder på til sammen ca 300 daa inngår i Køge Kyst.

Det forventes at det bygges ut 300 000 m<sup>2</sup> i løpet av de neste 20 årene.

Det forventes også at det bygges ut ca 1500 boliger.

<http://www.koegekyst.dk/>

Utbyggingen av området planlegges å være ferdig rundt 2030.

Utviklingsplanen har delt området opp i 13 etapper med byggerett, som skal selges til investorer spredt utover denne perioden, for at de så skal bygges ut i tråd med utviklingsplanens intensjoner.

Dette gjøres blant annet fordi det nå finnes bedrifter på Søndre Havn som i løpet av perioden planlegges avviklet, og fordi en ønsker at byen skal fungere godt gjennom hele prosessen.

**Prosess:** Køge kommune begynte å vurdere en byutvikling av Søndre havn midt på 90-tallet, og arrangerte en idékonkurranse for området i 1998.

I 2010 gjennomførte Køge Kyst en internasjonal tverrfaglig parallellkonkurranse, og konkurransens resultat har gitt utgangspunkt for utviklingsplanen for Køge Kyst, som ble vedtatt november 2011.

Det har vært stort fokus på offentlig debatt og deltagelse.

Under parallellkonkurransen i 2010 var dialog med borgere og interessenter en integrert del av prosessen, det samme har det vært i forbindelse med utviklingsplanen.

Oversiktsfoto



I 2002 ble det foreslått å utvikle Køge Havn med Køge jorddepot, og i 2004 vedtok Køge byråd å kjøpe Søndre havn av Køge havn.

Det er vedtatt en lokalplan for Køge Søndre havn og strand i 2005, og en "Visionsplan for Stationsområdet og Søndre Havn" i 2007.

Selskapet Køge Kyst P/S ble opprettet i 2009, eies 50 % av Realdania By og 50 % av Køge kommune, og skal gjennomføre byomdannelsen i samarbeid med Køge kommune.



**Mål:** Køge Kyst vil skape en enestående, attraktiv og bærekraftig bydel, som styrker Køges rolle som senter i hovedstadsområdet, på Sjælland og i den samlede Øresundregionen.

”Livet før byen” innebærer at det skal skapes aktivitet i området før det bygges.

”Byen for livet” innebærer at folk i alle aldre og fra forskjellige samfunnslag skal kunne bo tett sammen, og at bolig, forretning og kultur blandes.

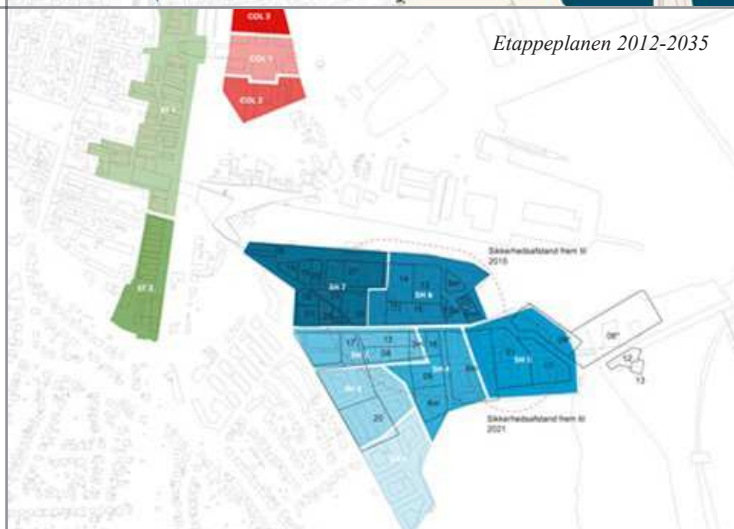
Det er seks sideordnede visjonspunkter:

1. Kulturen skal være drivkraft i byutviklingen.
2. Detaljhandelen skal styrke Køge som handelsby.
3. Infrastrukturen skal være et aktivum for byen.
4. Byutvikling, byomdannelse og bygging skal utføres kreativt og med høy kvalitet.
5. Borgere og interessenter skal delta aktivt i byutviklingen.
6. Bærekraftighet skal være et overordnet prinsipp for byutvikling og byomforming.



## Prosjekter og områder:

1. Undergang ved jernbanen.
2. Stasjonsområdet. Dette området skal primært inneholde detaljhandel, i kombinasjon med service- og kontornæring og boliger.
3. Veitunnel.
4. Collstupgrunden skal bli en moderne ”business park” med mindre service- og kontorvirksomheter.



Løperute på stranden



Almenninger



Strandengen og Strandøen

5. Søndre havn skal inneholde mesteparten av boligene i Køge Kyst-området, i tett samspill med kontor- og servicenæringer og kulturelle funksjoner.

6. Almenninger.

7. Strandengen og Strandøen. Strandengen tenkes bevart som et stille sted, mens den nye Strandøen skal være ”annerledes livlig”.



Område for utbygging

## FREDERICIA C, FREDERICIA

### Nøkkeltall:

Areal: ca 200 daa.

Det planlegges ca 1000 nye boliger og 2800 arbeidsplasser. Utnyttelsesgraden er satt til ca 120 %. Det skal bli en blandet bydel med 50 % boliger, 40 % næring og 10 % kulturtilbud.

<http://www.fredericiac.dk/>



Område avgrensning

**Område:** FredericiaC omfatter tre områder som skal byutvikles. Det største, Kemiragrunderen, er på 140 000 m<sup>2</sup>, og var frem til i 2004 i bruk av Kemira gjødselabrikk. I tillegg kommer ADP-grunden, og Skibsværftsgrunden.

I tillegg til å grense mot Fredericia sentrum, grenser området opp mot blandt næringshavnen (eid av ADP, Associated Danish Ports) og Shells utskipingsterminal.

Den nye bydelen planlegges med en blanding av funksjoner, bolig, næring og kultur. Den er også ment å åpne Fredericia mot vannet.

**Prosess:** Fordi bydelen blir nabo til havnen er det sentralt at disse kan utvikle seg uten å komme i konflikt med hverandre.

ADP har utviklet en strategiplan (lagt frem i 2007) som legger grunnlag for at FredericiaC kan utvikles videre uten å komme i konflikt med havnens ønske om utvikling.

I 2008 ble FredericiaC P/S etablert av Fredericia kommune og Realdania By, for å stå for utviklingen av området. Fredericia kommune eier 25 % av selskapet, og Realdania By 75 %.

Fra 2010 til 2011 har det blitt arrangert en 2-faset tverrfaglig parallellkonkurranse med forslag til utvikling av området.

Første fase hadde seks konkurrerende lag, andre fase fire.

Bidragene ble utformet med innspill fra prosjektets interessenter, byens innbyggere, fagspesialister og FredericiaC.

På bakgrunn av de fire forslagene fra siste fase skal det så utarbeides en utviklingsplan for området, som forventes å bli ferdig i løpet av første halvdel av 2012.

Proessen har hatt stort fokus på brukermedvirkning.



KCAP konkurranseforslag



KCAP konkurranseforslag



KCAP konkurranseforslag

**Mål:** "Sammen med innbyggere, forretningsliv, kulturliv, organisasjoner og alle andre interesserte vil FredericiaC utvikle en ny bydel.

*En bydel som gir alle byens innbyggere fri og direkte adgang til vannet og havnen.*

*En bydel som tiltrekker mange forskjellige slags mennesker, fordi den rommer mange forskjellige slags tilbud."*

Visjon for utviklingen av området består av:

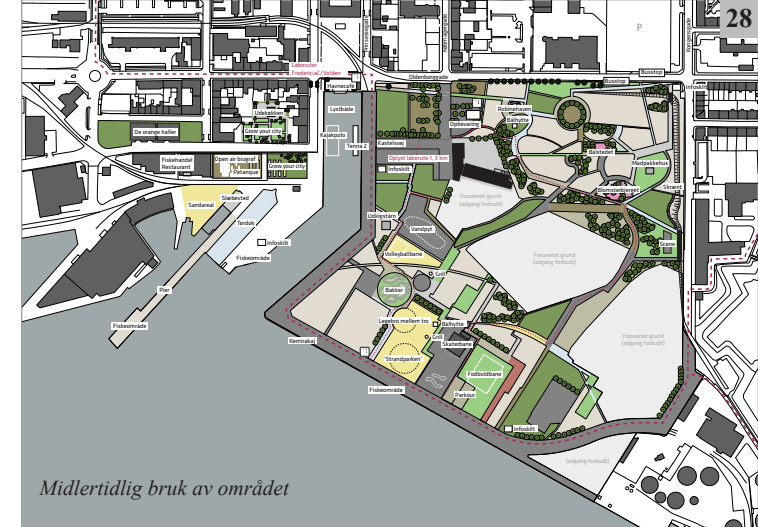
- *Historien, den moderne bygging og arkitektur møtes og skaper nytenking.*
- *By- og livskvalitet og utviklingsmuligheter går hand i hand.*
- *Byens innbyggere og aktører deltar aktivt i byutviklingen.*
- *Fredericia blir katalysator for Trekantområdets utvikling i konkurranse med hovedstadsområdet.*
- *Bæredyktighet både mht økonomi, klima og helse inngår i planlegging og løsninger".*

### Prosjekter:

*Midlertidig innredning på Kemiragrunderen:* Innredet som et stort landskaps- og rekreasjonsområde i 2010. Formgivingen har som utgangspunkt å skulle inspirere til bevegelse på en morsom og uformell måte, og er inspirert av de historiske sporene i området.

*Midlertidig innredning på Værftsgrunden:* Innredet med et nytt strandmiljø rundt en liten bedding i 2011.

Søndre Voldgade 10 åpnet med nye funksjoner i 2011, blant annet en restaurant med uteservering.



Midlertidig bruk av området

Det er også lagerhaller på området som er tatt i bruk som uoppvarmede haller for midlertidige aktiviteter.

*Midlertidige aktiviteter:* Foreninger, borgere og interessenter oppfordres til å bruke området til sine aktiviteter, med mål om å få aktivitet i området tidlig.

*Grow Your City:* Et areal på rundt 2500 m2 blir stilt til rådighet for produksjon av grønnsaker, mens eksisterende vegger og gavler i området skal brukes som grønne vegger.



Strand Oasen

KCAP konkurranseforslag



ARUP konkurranseforslag



ARUP konkurranseforslag





## AARHUS HAVN

### Nøkkeltall:

Areal: ca 650 daa

Det planlegges boliger for ca 7000 beboere, 12 000 arbeidsplasser og til sammen 800 000 m<sup>2</sup> BRA.

<http://www.debynaerehavnearealer.dk/>

<http://www.urbanmediaspace.dk/>

<http://lighthouse-aarhus.dk/>

**Område:** Aarhus havn er i dag Danmarks største og travleste containerhavn. Etter en utvidelse av havnen er noen av arealene nærmest sentrum frigitt til byutvikling. Byggeprosessen på de ulike prosjektene stoppet opp på grunn av finanskrisen, men har startet igjen i 2011.

Kvalitetshåndboken for området (vedtatt 2006) legger vekt på å ta vare på samspeillet mellom byen, havnen og bukten. De grunnleggende elementene i planen er; en rekreativ forbindelse fra nord til sør innenfor området og et stort havnebyrom. Planen legger også til rette for variert, bymessig bebyggelse i området, med forretninger, og underområder, som reguleres til erhvervs-, city-, og blandede formål med boliger.

### Prosess:

1997: Aarhus byråd vedtok en utvidelse av Aarhus havn, noe som samtidig innebar at arealene nærmest sentrum ble frigitt til andre formål.

1999: En åpen byplanidékonkurranse for området.

2001: Kommunedelplanen.

2003: Helhedsplan for De Bynære Havnearealer, på bakgrunn av vinnerforslaget (av Knud Fladeland Nielsen og Peer Teglggaard Jeppesen) Denne var bygget opp omkring en bebyggelsesplan for området.

2005: Opprettelsen av "Utviklingssekretariatet for De Bynære Havnearealer" under Aarhus kommune.

2006: "Kvalitetshåndbok for de Bynære Havnearealer" vedtatt som tillegg til kommuneplanen.



Navitas

**Mål/visjon:** "De Bynære Havnearealer skal være et levende sentrum for alle."

Visjonen bygger på to grunnelementer:

- Det sentrale havnebyrom skal være en attraktiv del av Aarhus City, og skape forbindelse mellom byen og bukten.

- Havnebyrommet skal være den rekreative forbindelse som markerer byens opprinnelige kystlinje og strekker seg som en promenadestrekning fra Risskoven i nord til Marselissskovene i syd."

Havnehusene



Havneplassen





Lighthouse



Isbjerget



Z-huset



### Prosjekter:

*Urban Mediaspace Aarhus:* Stort samarbeidsprosjekt mellom Aarhus kommune, Realdania Byg og Realea. Består av bl.a. Multimediahuset – byens nye hovedbibliotek og borgerservice, havneplasser, ”frilegging” av en del av Aarhus elv, trafikkomlegging og parkeringsanlegg.

*Navitas Park:* Stjerneformet bygning med Ingeniørhøyskolen, maskinmesterskole og en forskerpark. Ferdig i 2014.

*Bolig og næring:* Området preges ellers av markante prosjekter for bolig, forretning, en blanding av disse eller kontorer.

*Light House, Isbjerget, Marina House og Bestseller* er påbegynt, flere andre er planlagt. *0-energihuset I og II* samt *havnehusene* er boligprosjekter med fokus på miljø og energibruk.



## HAFENCITY, HAMBURG

### Nøkkeltall:

Areal: ca 1570 daa, hvor av ca 1260 daa er landareal.

Utbyggingen omfatter totalt 2.32 millioner m<sup>2</sup> fordelt på:

6 000 boliger

45 000 arbeidsplasser

11 km elvepromenade

26 ha offentlige parker, plasser og gangstrøk.

Utnyttelsesgrad varierer fra 370 til 560 %.

Utbygging forventes ferdigstilt i 2025.

<http://www.hafencity.com/en/home.html>



**Område:** Området var en del av Hamburgs frihavn, men denne trengte ikke lenger like stor plass, og ble redusert i størrelse. Det store arealet gir en utvidelse på ca 40 % av det sentrale Hamburg.

Idag er gamle havnelager erstattet med den nye bydelen og rundt halvparten av volumet som er planlagt i masterplanen for området er bygd ut. Utbyggingen bærer preg av en blanding av næring/kontorer, service, boliger (30-40% utleieboliger) med tilhørende barnehager, skoler, et universitet, nytt internasjonalt maritimt museum, akvarium og Science-senter osv.

En egen sløyfe av U - bahn (T-bane) til HafenCity og to underjordiske stasjoner er under bygging.

### Prosess:

1997: HafenCity prosjektet annonseres

1999: Masterplan konkurranse; Kees Christiaanse/ASTOC som vinnere.

2000: Masterplan vedtatt

2000: Byggearbeid med infrastruktur, tomterydding og flytting av bedrifter starter.

2003: Utbygging starter

2007: Undergrunnsbaneutbygging starter

2009: Første del av byen ferdigstilles, Am Sandtorkai / Dalmannkai

2010: Revisjon av Masterplan, ledet av HafenCity Hamburg GmbH og Hamburg Urban Development and Environment Ministry sammen med Kees Christiaanse/ASTOC, og med stor offentlig debatt og samråd.

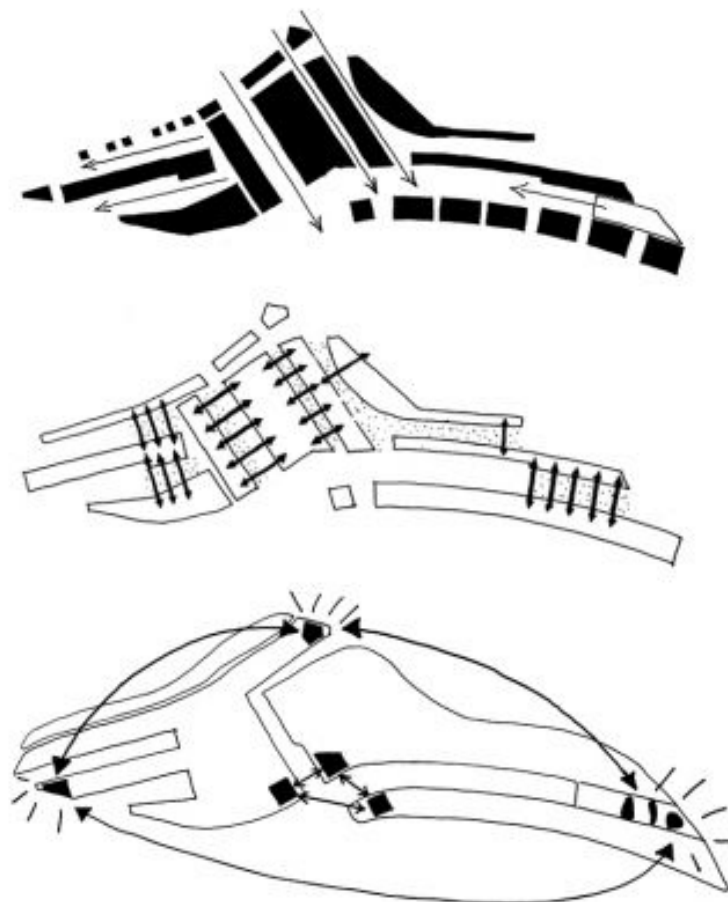
2010: Ferdigstillelse av flere bydeler

2012: U4 bane tas i bruk

99 % av byggarealet er i offentlig eie. Planlegging og utbygging skjer i regi av HafenCity Hamburg GmbH som styrer og overvåker alle aktivitetene.

Et stort antall arkitekter og utbyggere deltar i utbyggingen med utgangspunkt i ulike typer konkurranser og kontraheringsprosesser.

I første omgang har man en eksklusiv opsjonsperiode der utbyggere må planlegge i samarbeid og i dialog med Hafen City Hamburg GmbH. Fordelen for utbyggere er at man utsetter finansiering og betaling av hele beløpet intill byggetillatelsen er godkjent. Dette gir utbyggere tid til å sikre kvaliteten og hente inn eventuelle samarbeidspartnere. Pr høst 2011 er 50 prosjekter fullført og 37 under realisering.







HafenCity imponerer med sin størrelse, gjennomføringskraft og vekt på arkitektonisk kvalitet og mangfold.

Prosjekter:

*Konserthuset Die Elbphilharmonie* av arkitektene Herzog & de Meuron, skal ferdigstilles i 2014. Bygges med det ytre skallet av et seks etasjes gammelt havnelager som en sokkel for 10 - 20 nye etasjer med bl.a. konsertlokaler, hotell og boliger. Dette vil bli Hamburgs arkitektoniske signalbygg.



Sett fra vannet



Veiene tar opp bare 25 prosent av samlet landareal (sammenlignet med 40 prosent i Hamburg City), mens 37 prosent er tilgjengelig for offentlig bruk, inkludert 3.1km elvepromenade langs Elben.

HafenCity har flere *gang-og sykkelstier* enn noen annen del av Hamburg. Om lag 70 prosent av stiene er adskilt fra motorisert trafikk og mange av dem går langs vannkanten. I tillegg til de offentlige åpne mellomrommene, finnes tilgjengelige private åpne rom som utgjør ytterligere 13 prosent.

*Lohsepark*, på 40 daa, vil være det største sammenhengende grøntområde i HafenCity. Denne "Central Park" er designet av Vogt Landschaftsarchitekten AG (Zürich).



Byrom

Revisjon av masterplan fra 2011



ELBE



KNSM

## KNSM OG JAVA , AMSTERDAM

### Nøkkeltall:

Areal: ca 280 daa

Java fra 1995-1998

1357 boliger. Hovedsaklig boligbydel.

KNSM fra 1987-2003.

8000 boliger, samt noe kontorog butikkareal.

**Området:** KNSM og Java er to tidligere atskilte menneskeskapt øyer i østlige havneområdet i Amsterdam. Øyene ble konstruert mellom 1874 og 1927. KNSM har fått navn etter Kongelige nederlandske Dampbåt Kompani som hadde sitt hovedsete her. Industrien flyttet ut av området allerede på 70- tallet, og Amsterdam City Council bestemte at området skulle utvikles.

Mellom 1987 og 2003 ble 8000 boliger, samt mange butikker og kontorer etablert på KNSM. Mellom 1995 og 1998 ble 1357 boliger og 5000 m<sup>2</sup> areal bygget på Java.

I dag er området et stort boligområde med moderne arkitektur og for en velstående befolkningsgruppe.

**Java** ble bygget ut etter en plan av Sjoerd Soeters og med en annen utbyggingsstrategi enn KNSM.

Utbyggingen introduserer en ny, urban "småskalabebyggelse" (5 etg). Alle gamle bygninger er revet. Husene har hager eller tilgang til utgravde kanaler som skal minne om Amsterdams historiske sentrum.

Forskjellige arkitekter designet boligtypene og disse ble så repetert. Java kan betegnes som en 2 km lang utstillingsvegg av nederlandsk arkitektur.



Java



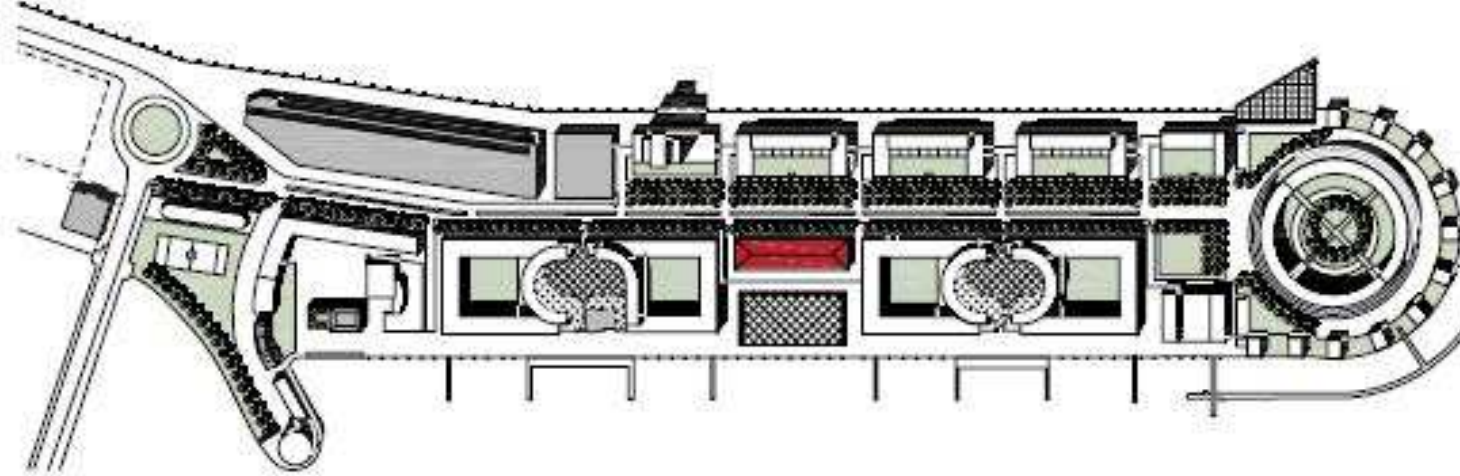
Java



Java



Java



Masterplanen KNSM av Jo Coenen

master plan KNSM-island, some changes were made to the bridge and blocks

KNSM ble bygget etter en plan av Jo Coenen fra 1988. Planen hadde utgangspunkt i formålsblanding- *mixed use*.

Superblokker med boliger ble etablert langs en sentral akse, som gjenspeilet den tidligere strukturen med store havnebygninger.

Flere av de gamle bygningene på KNSM er blitt bevart og har fått nytt innhold. Flere av boligene er utleieboliger, for å unngå en homogen befolknings sammensetting.



Hoogkwerf og Hoogkarg



Piraeus, KNSM

### Prosjekter:

*Piraeus*, av Hans Kollhoff og Christian Rapp (1989-1994). 304 boliger. 150 typer. 95% kommunale boliger.

*Hoogkwerf og Hoogkarg*, av Diener Diener som forbinder Java og KNSM.

*Hoogkwerf* på KNSM-siden er en kvadratisk blokk med 45 leiligheter, hvor hver leilighet består av 3 like rom.

*Hoogkarg* er 125 meter lang, 26 m bred og 25 meter høy med 127 leilighet og 180 parkeringsplasser.



KNSM



**Område:** Bydelen består av to halvøy, og ligger ca. 15 minutter med sykkel fra Amsterdam sentrum. Den er en del av Eastern Docklands, som har blitt forvandlet til en boligbydel med til sammen ca 17 000 boliger.

Området ble utviklet etter en masterplan av West 8, hvor hovedgrepet var en høy andel boliger med direkte tilgang til gaten. Planen la rammer for en utvikling med høy tetthet, som samtidig ivaretok kravene til konvensjonelle familieboliger (rekke/atriumshus).

Boligene er delt i to hovedtyper:

1. Lave boliger med høy tetthet.
2. Tre superblokker med til sammen 600 boliger.



*The Whale, de Architekten Cie*

## BORNEO SPORENSBURG, AMSTERDAM

### Nøkkeltall:

Areal: ca 260 daa.

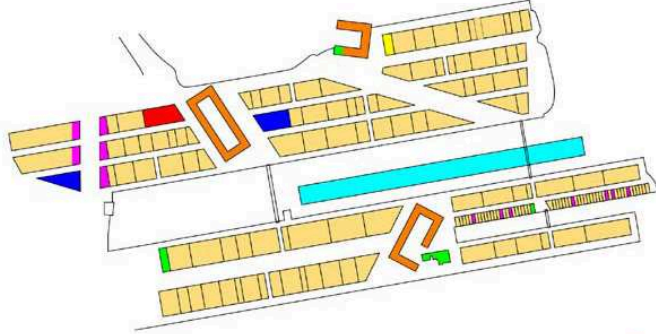
Det er bygd rundt 2500 boliger, noe som gir en tetthet på ca 10 boliger per dekar.

Utbyggingen preges av lav boligbebyggelse med direkte tilgang til gateplan og 3 store boligblokker som inneholder over 600 boliger.

Oppdragsgiver og byggherre er Amsterdam by.

Byggeår: 1996-2000

[http://www.west8.nl/projects/borneo\\_sporenburg/](http://www.west8.nl/projects/borneo_sporenburg/)



Commercial Shops  
School  
Mental Institution  
Residents  
Commercial Offices

Funksjonsfordeling



Rekkehusområde



Gårdsrom The Whale

*IJ Tower, Neutelings Riedijk*



**Prosess:** Amsterdam by var ansvarlig for prosjektet, men fikk mye statlig støtte. Planleggingen av området begynte i 1992, som et samarbeidsprosjekt mellom New Deal Development og byplankontoret i Amsterdam. En viktig avgjørelse var at de to halvøyene skulle utvikles som et utbyggingsområde med en felles plan.

Seks arkitektkontor gjorde en studie om gode boligområder og boliger med direkte tilknytning til gaten, for å undersøke om det var mulig å utvikle området med lave bygninger.

West 8 fikk så i oppdrag å utvikle en masterplan for området.

Planen bygde på et sett med designregler, som la premissene for utforming av bl.a. innganger, parkering, åpne private plasser, etasjehøyde, tomtestørrelser og fasadematerialer.

Planen krevde at boligene skulle prosjekteres av mange forskjellige arkitekter, og over 100 arkitekter har vært involvert i utformingen av området. Disse jobbet innenfor West 8s rammeverk.

60 tomter ble solgt/gitt til private investorer mot at de ble utformet etter West 8s designregler. På disse tomtene ble hvert hus utformet forskjellig, og disse utmerker seg med spesiell god arkitektur.

Utviklingen har vært en komplisert og vanskelig prosess. Både i forhold til økonomi, utbyggingssamarbeid og valget av det ambisiøse forslaget til West8 som hadde en helt ny tilnærming til byutvikling.

Etter at de første 250 boliger ble bygget valgte utbyggere å begrense utvalget av boligtyper til 6 av de mest populære. Dette resulterte i lange monotone fasader i stedene for de vertikale, rytmiske fasadene med mye variasjon som var den opprinnelige tanken i West8-planen. Det er lite offentlig grøntareal i området, da privat oppholdsareal oppnås innenfor egen tomt. Derfor brukes gatene i stor grad som oppholdsareal. Det er lite lokale butikker og fellesfasiliteter, noe som gjør folk avhengige av bil selv om avstanden til Amsterdam sentrum er relativt kort.

**Mål:** Få til høy tetthet, men uten standard 5-etasjers lamellbebyggelse som ofte preger nye utbygginger, og samtidig inkludere boliger som også kan brukes av familier. Gjenskape den karakteristiske kanalhus typologien på en ny måte. Høy arkitektonisk kvalitet og bruk av internasjonalt anerkjente arkitekter.

**Prosjekter:** 1. Lange rekker av lave husblokker/rekkehus inndelt i flere individuelle tomter for å lage variasjon.

2. Kanalhusene ble prosjektert enkeltvis av verdensledende arkitekter. De inneholder 30-50 % åpent rom innen egen tomt Dette sørger både for lysinnslipp og er husets private uteoppholdsareal og evt. parkering.

3. *The Whale, IJ Tower og Fountainhead:* 3 superblokker med egne gårdsrom, som fungerer som signalbygg i havnemiljøet og øker tettheten til området. Skalaen er gjenkjennelig fra tidligere havnebygg.

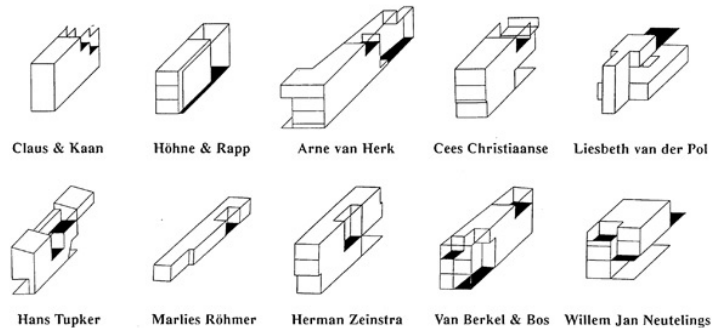
4. *Landskapsprosjektering og tre skulpturelle broer* som forbinder halvøyene, arkitekt: West 8



Kanalhusene



Broene, West 8



Claus &amp; Kaan

Höhne &amp; Rapp

Arne van Herk

Cees Christiaanse

Liesbeth van der Pol

Hans Tupker

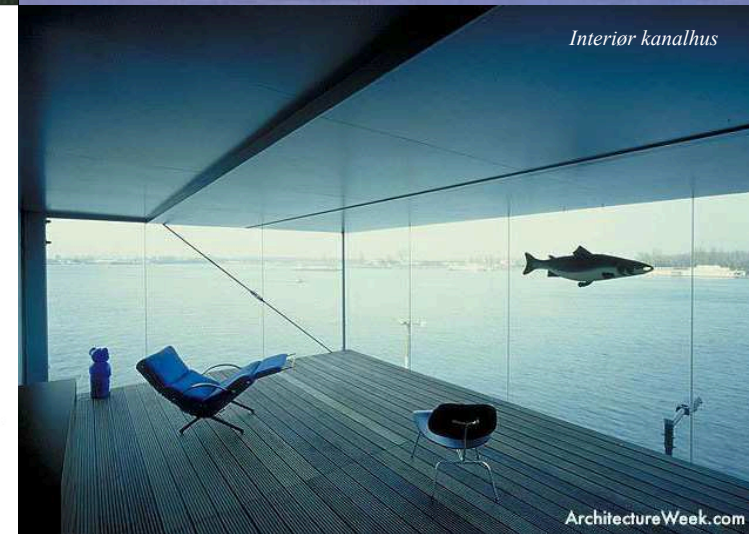
Marlies Röhrer

Herman Zeinstra

Van Berkel &amp; Bos

Willem Jan Neutelings

Prinsipper for utforming av boligene



Interiør kanalhus



**Område:** Rotterdam var en viktig havn allerede fra 1300-tallet. Kop van Zuid ble etablert på 1870 tallet ved elven Maas. Etter 2.verdenskrig flyttet størsteparten fra området og det ble liggende øde til 1960-tallet. Området ble oppfattet negativt, med forlatte bygninger og stor andel av fattige og innvandrere.

Området ble utviklet på slutten av 90-tallet og i dag er Kop van Zuid en aktiv shopping-, utdannings-, bolig- og kontorbydel, og anses som utvidelse av Rotterdam sentrum.

Transportforbindelser var noe av det første som ble realisert. Ny bro, flere nye busstopp, ny trikkelinje og nye metrostasjoner. Byutviklingen har fungert revitaliserende for områder rundt, og har opplevd et løft som følge av utviklingen av Kop de Zuid.

**Mål:** Forbindelser var et grunnleggende element i planen. Gjennom å tilrettelegge for disse, har området gjennomgått en fantastisk forvandling.

Ønske har vært å bevare en del av den maritime historien samtidig som område skal være foregangsområde for arkitektur, blandet bruk og gode transportløsninger. Moderne arkitektur har gitt Kop van Zuid et internasjonalt preg.

Det er flere miljøtiltak som er gjennomført i området, blant annet gjenbruk av bygninger og bygningsmaterialer.

## KOP VAN ZUID

**Nøkkel tall:** Kop van Zuid er et stort byutviklingsprosjekt lokalisert på tidligere havneområdet I Rotterdam ved elven Maas River. Kop van Zuid består av 6 delområder: Entrepot, Landtong, Wilhelmina Pier, Zuidkade, Stadstuinen og Parkstad med samlet areal på ca 1250 daa.

Alle områdene har blandet formål, med ca 5300 nye boliger hver, 400 000 m<sup>2</sup> kontorareal og 95000 m<sup>2</sup> utdannings og rekreasjonsareal. Man antar at rundt 15 000 mennesker bor i området, og at ca 18 000 jobber der.

<http://media.urbed.coop.ccn.faelix.net/sites/default/files/Case%20Study%20for%20Kop%20Van%20Zuid,%20Rotterdam.pdf>

**Prosess:** På slutten av 70-tallet ble flere sosiale boliger planlagt i det allerede belastede området, men på slutten av 80-tallet begynte arbeidet med ny masterplan som også omfattet Kop van Zuid. Planen ble vedtatt i 1994. Hovedgrepet i planen var å gjøre Maas til hjerte av Rotterdam, istedet for en barriere.

Utviklingen har vært et samarbeid mellom det private og det offentlige. Utviklingen var også et brudd med sterke tradisjoner for sosial boligbygging som Nederland har hatt. I Kop van Zuid gikk man over til privat markedsprisutvikling.

Det har tatt lang tid for å få privat sektor til å investere i Kop van Zuid-området og prosessen har vært langvarig. I dag regnes Kop van Zuid som en vellykket utvidelse av sentrumsfunksjoner på nordsiden av elven.

Utbygging på Kop van Zuid



Woningbouw Boliger



Erasmus broen/Svanen



Woningbouw Boliger



KPN telecom building



Erasmus broen -Svanen

### Prosjekter:

*Las Palmas*, Tidligere brukt til Holland America Lines verksteder og lager. Først tatt i bruk som utstillingslokaler og klubb, men er nå Nederlandsk Fotomuseum.

*Maastoren*, 2009, 44 etasjer med hovedsaklig kontor. Arkitekt: Dam & Partners og Odile Decq Benoit

*Erasmusbrug*, 1996. Broen er blitt Rotterdams landemerke. Den er 808 m lang og er designet av Ben van Berkel. I tillegg til bilene er det plass til gående, syklende og en trikkelinje. Den kalles for svanen.

*KPN telecom building*, 2000, Arkitekt: Renzo Piano

*Hotel New York*, 1917 Bygning i jugendstil, tidligere hovedkontor for HAL, fra 1993; hotel og restaurant.

*Woningbouw Boliger*, 1994-1998, arkitekt: Frits van Dongen. 625 boliger på Landtong kanalpir. 342 p-plasser.

Prosjektet består av to lukkede bygninger/blokker med tårn som stikker opp. Bygningene trappes ned mot syd, mens de mot nord danner en høy vegg som svarer til skalaen til de gamle havneindustribygningene. Det er tre indre gårdsrom med forskjellig karakter. Det er stor variasjon i boligtyper. Prosjektet er bygget i tegl.



Woningbouw Boliger



Utbygging på Kop van Zuid



Las Palmas















