



REGENERATIV BY

Mellom historie og fremtid, mellom fjord, by og fjell
Paralleloppdrag om fremtidens Dokken

TREDJE NATUR entasis MATTER by IOE

KOLOFON

REGENERATIV BY

Mellom historie og fremtid, mellom by, fjord og fjell

Paralleloppdrag for ny bydel på Dokken

Utarbeidet for Bergen Kommune av:

Tredje Natur

Entasis

Matter by Brix

MOE

Kontaktperson:

Flemming Rafn Thomsen

Architekt maa mdl

frt@tredjenatur.dk

+45 4093 4309

August 2020

INNHold

Introduksjon	01
Dokken 2050	05
<i>Situasjonsplan</i>	10
<i>Snitt</i>	12
Designprinsipper	19
<i>01. Forbindelser</i>	22
<i>02. Transformasjon</i>	26
<i>03. Utvidelse</i>	30
<i>04. Terreng</i>	36
<i>05. Natur og sjøfront</i>	40
<i>06. Allmenninger</i>	44
<i>07. Pionerer</i>	48
<i>08. Klyngetunet</i>	58
Dokken 2030	67
Partnerskabsmodeller	73
Arealskjema	83





Kjære leser,

Vi takker for muligheten til å gi et bud på en ny visjon, strategi og masterplan for den fremtidige utvikling av Dokken. Det er to temaer i oppgaven vi har vært særlig opptatt av: en sterk sammenheng til det eksisterende Bergen og full integrasjon av naturen i Dokken.

I vårt plangrep introduserer vi derfor to primære elementer i forslaget: en ny bymessig allmenning, som kobles til Sukkerhustorget i bunnen av Nøstebukten og skaper en sterk forbindelse til Dokken, og et gjennomgående naturbasert loop, som deretter kobler Dokkens nye sjøfronter til Sydnes og Møhlenpris' grønne trekk. Allmenningen sikrer en sterk relasjon til de bymessige kvaliteter og steder som i dag er karakteristiske for Bergens særlige DNA. Det nye grønne og blå loop utvider byens relasjon til fjorden og fjellet – en relasjon, som i alle år har vært helt sentral for forståelsen av Bergen.

Vi forslår tre pionertrekk som skal kickstarte Dokken: (1) **Havkvartalet** omkring Havnelageret, som kan huse Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet og Akvariet, (2) **Sukkerhustorget**, som formidler

den mentale byomdannelsen i Bergen sentrum og (3) **Under Broen** ved Møhlenpris, som gir plass til eksperimenter og gressrøtter under Puddefjordsbroen.

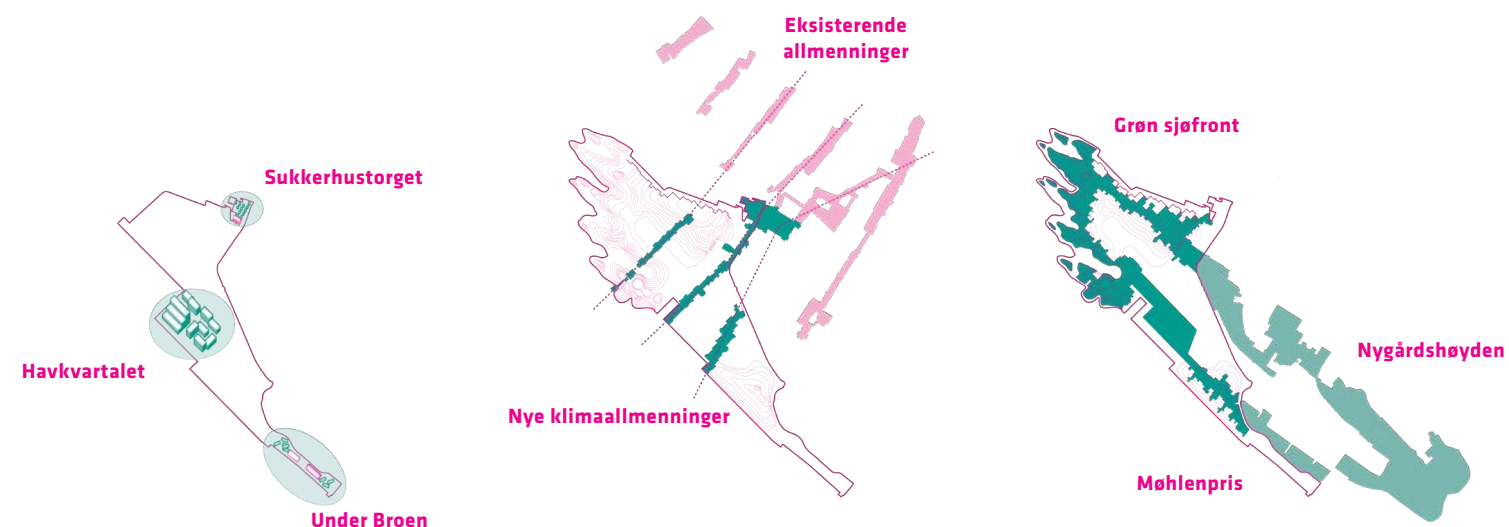
Vi har hatt fokus på den blandete byen, vi viser variasjoner for gjentenking av det norske Klyngetun, med fokus på integrerte infrastrukturløsninger hvor bilen trer tilbake til fordel for lettbane og myke trafikanter, og vi har samtidig fastholdt muligheten for at de store fergene fortsatt kan seile til Nøstebukten.

Til den videre utviklingen av Dokken har vi skapt et redskap, **Ambisjonskompasset**, som sikrer at alle kommunens 10 hovedtemaer ikke glemmes underveis, og at det skapes den optimale verdi av åre, som prosjektene skal planlegges og realiseres.

Vårt forslag presenteres i både et 2030-scenarie, som er basert på et pragmatisk og oppnåelig byplanlegging innenfor de nåværende arealene på Dokken, og et 2050-scenarie, som utnytter oppfyll i havnen til fordel for flere byggerettigheter og grønne klimalandskaper i menneskelig skala.

På vegne av teamet,

Flemming Rafn, Tredje Natur





REGENERATIV BY

REGENERATIV BYUTVIKLING

*Utvikling av det nye byområdet
på Dokken som baserer
seg på Bergens kultur- og
naturhistorie.*

Regenerativ By er overskriften på vår ambisjon for Dokken. Hvis vi skal oppfylle målene i Parisavtalen, så blir vi nødt til at basere byens utvikling på fornybare byggematerialer og fossilfrie energikilder. På bærekraftig mobilitet og ansvarlig forbruk.

Men vår visjon er høyere enn CO2-reduksjoner og trehus. Vi ønsker å skape et nytt Dokken, som fundamentalt gjenskaper Bergens relasjon til fjorden, naturen og historien, og gjør Dokken til alles bydel. Vi ser for oss en kroppslig sunn og mentalt oppbyggelig bydel hvor vi både som individ og i fellesskap lever regenerative liv. Dette kan tjene som en lysende og målbart bærekraftig model for omstillingen av ikke Bergen alene, men for hele Norden.

Det regenerative innebærer et paradigmeskifte og et kvantespring for hvordan vi tenker by, hvordan vi planlegger den og hvordan vi forvalter den. Og ikke minst hvordan vi opplever den og lever i den.



KLYNGETUNET

I erkjennelsen av hvor utspredd og problematisk urbaniserings påvirkning av planeten faktisk er, er det ikke lengre tilstrekkelig å snakke om mer bærekraft i brede vendinger eller om noe som kun er en prosentdel forbedring av status quo. Hvis vårt bysamfunn skal leve i balanse med naturens regenereringsevne, for det er reelt sett det Parisavtalen betyr, så er det viktig at vi utvikler en dyp forståelse for de kretsløp og ressurser, som opprettholder vårt samfunn og velferd. Alle prosesser, fra vårt hverdagsforbruk til byens totale økologiske fotavtrykk, blir i en bærekraftig fremtid nødt til å arbeide sammen i sirkulære prosesser, som ikke ødelegger naturen og klimaet. Og ikke alene det. Det betyr også at den nye byen kan og skal gjenopprette fortidens synder, ved å gjen-skape tapte fortellinger og gjenforene adskilte områder og prosesser.



AMBISJONSKOMPASS

Det vil si at alle prosesser skal granskes i hele deres livssyklus. Hvor kommer råstoffene fra, hvordan forarbeides de, hvordan forbruker vi dem og hvordan håndterer vi avfallet i de nye syklusene? Her ligger det sentrale poenget i det regenerative. Nemlig at alt skal vurderes ut ifra dets livssyklus. Det høres litt teknisk ut og som en omfattende oppgave. Det er det også. Men det er også teamets budskap at det regenerative rummer et maksimalistisk og positivistisk mindset, som markant forbedrer vår lykkefølelse og livskvalitet. Det er en måte å tenke by på som involverer byens borgere langt mer i en høysensorisk og bærekraftig forståelse av hvordan vi kan gjøre en forskjell i hverdagen, og hvordan alle våre små valg kollektivt kan svare på vår tids største utfordring.



I NÆRHETEN



I KVARTALET



I BYDELEN

NATURBASERT BÆREKRAFT

Vi ble til midtveisseminaret bedt om å levere argumenter for en naturorientert byutvikling til Dokken. I teamets opptikk er vi som biologiske vesener forbundet til naturen på mange plan, og ettersom vi bruker det meste av vår tid i byen bør byens rom avspeile dette forholdet. Det er langt raskere å tilpasse byen til våre biologiske utgangspunkt fremfor å vente på en evolusjonær endring av kroppen til det urbane.

Samtidig ser vi naturens egen strategi og produkter som optimale til å imøtekomme byens aller største temaer: Utledning av kullstoff, stormflod, skybrudd, varmeeffekt, biodiversitet, folkesunnhet, mobilitet, ulikhet – you name it. For eksempel er det mer interessant å diskutere en stormflodsløsning som en grønn og rekreativ løsning, som kommer mange til gode, fremfor en høy betongmur mellom byen og vannet. Og det er mer interessant å trærne oppta regnvannet direkte, fremfor å lede det i rør under byen.

Argumentet for naturbaserte løsninger er mange, og naturen fyller mer og mer i diskusjonen av byen. Vi beskriver her noen konkrete eksempler på hvorfor vi bruker naturbaserte løsninger på Dokken:

I NÆRHETEN

Vitenskapen dokumenter, at det å se et tre fra sin bolig og i sitt byrom skaper målbart velvære.

Trær kaster skygge på en varm sommerdag, og motvirker varmeeffekten, og giver le på dager med mye vind. Trær er aktive komponenter i det lokale vannkretsløpet og dermed uunnværlige i klimatilpassning, og ved hjelp av vannopptak og fordampning, skapes sammen med skygge og le de beste mikroklimatiske byrommene. I bygningene foretrekker brukerne naturmaterialer, som er vakre, skaper bedre innelima og etablerer en materialmessig transparens, så vi kan se hva bygningen består av.

I KVARTALET

Når de mikroklimatiske forholdene er optimale kan byens rom brukes oftere og i kanten av sesongene, hvilket er klimatisk bærekraftig i forhold til at vi reiser mindre og samtidig stimulerer et bedre naboskap og skaper dermed større sosial balanse og sammenheng. Dyrkningsfellesskap, parselhager og klimatiske grønne strukturer er både sosialt og ressursmessig stimulerende. Bydelenes varierende biotoper stimulerer fugle- og insektsliv og rommer likeså gode forutsetninger for å involvere barn og skoler i dypere forståelse for naturen.

I BYDELEN

De naturlige løsningene er typisk billigere når det skal håndteres regnvann og demmes opp for

stormflodssituasjoner. Ved å håndtere regnvannet synlig i overflaten sparer vi dyptliggende rør som er dyre å anlegge og ved å heve terrenget mot vannet kan vi gjenskape kystbiotoper som samtidig sikrer byen mot havvannsstigningene. Ved å sikre at alle lett kan bruke sykkel og offentlig transport minimeres behovet for privatbil og det gir samtidig mer plass til grønnere gater med mindre støyplager for beboere. Ved å bruke naturens fornybare energikilder og materialer minskes bydelens fossile utledning markant og det oppbygges mindre avfall som ikke kan komme tilbake i kretsløpet.

Til sammen beskriver de mange deløsningene en sammenhengende strategi for naturbasert byutvikling, som er basert på pragmatiske no-brainers. Ved å sy sammen naturens og byens kretsløp i étt, får vi det beste av begge verdener, og det er netopp denne både-og by som er løftet frem i vår visjon for Dokken.

De eneste regler vi ikke kan endre er naturens lover, mens stort sett alt det andre kommer vil til å gjøre annerledes og bedre. Vi håper at Dokken blir utviklet i denne ånd og at kommunen, interessenter og kommende byggherrer vil videreføre denne tankegangen.

DOKKEN 2050



DOKKEN 2050

En fortelling fra fjern fremtid

Dokken er nå fullt integrert i den Bergenske selvforståelse. Den mentale byomdannelsen er for lengst slått gjennom og den fysiske utviklingen av Dokken bobler lystig. Bykvarterene summer av liv, med hver deres egne unike identitet, boform og opplevelse. Dokken tilbyr noe helt nytt for bylivet i Bergens, både langs vannet og i de grønne integrerte områdene.

Klimaallmenningene understøtter nytt bærekraftig byliv og kvartaleierskap, som involverer både beboere og handelsliv i tett sammenheng. Byens trær og biotoper, sammen med deleøkonomiske plattformer, varierte boformer og myk mobilitet gir en helt spesiell livskvalitet, samtidig som det økologiske fotavtrykket er målt til å være en av verdens laveste.

Dokkeboulevarden er nå fult udbygget og romlig definert på begge sider. Den vil for alltid huske den historiske industrikaia, og utstråler nå både et til tider nesten parisisk byliv og klarer samtidig å få tilgang til de nye rekreative destinasjoner som

Jekteviksstranden og Puddefjordsplassen, som benyttes i hele Bergen året rundt.

Mange av de innovative forsøkene på boligform, tektonik og bærekraft ser først nå dagens lys på Dokken, og er blitt godt integrerte nordiske løsninger, som til sammen med andre nordiske hovedbyen som København, Helsinki og Gøteborg utgjør en klimatisk ledestjerne for det internasjonale bysamfunnet.

Havkvartalet er et internasjonalt anerkjent skoleeksempel på hvordan nye bydeler skaper synergi med funksjonene og hvordan havforskning, arkitektur, opplevelsesøkonomi og nye typer regenerative forretningsmodeller spiller sammen som en driver i den grønne omstilling og ansvarlig byutvikling.

Taket på akvariet er nå en all-time-classic destination for hele byen, hvor alle samfunnslag samles om naturbaserte byopplevelser, og vender de mange regnfulle dagene i Bergen til en flimrende bynatur-opplevelse. Det internasjonale

gjennombruddet kom da Akvariet var med i 2020-enes mest sette James Bond film. Akvariet tar i dag imot besøkende fra hele verden, og formidler fortsatt Norges posisjon innenfor havforskning.

Det nye kystlandskapet er integrert med parkering, kulturformål og biodiversitet. Det fortolker og reetablerer den historiske kystlinjen vi må anta av Bergens forfedre elsket like så høyt, som vi gjør idag. Det beste fra byen og det beste fra naturen - akkurat her i kjernen av Bergen.

De bilfrie bydelene og klyngetunene er attraktive miljøer på linje med de aller beste i 2020-enes Bergen. Selv om skalaen er en annen, byggeteknikken er høymoderne og livsstilen degenerativ, så er Dokken er selvfølgelig del av det samlede DNA-et, som fortsatt gjør Bergen til Nordeuropas aller mest sjarmerende by.

◀ REGENERATIV BY

Den nye bydelen sett fra luften

TEMAER

*Analyse av utpekt problematikk
fra utlysningsprogrammet*

Ambisjonskompasset forholder seg strategisk og fremtidsorientert til Bergen Kommunes 10 temaer for utviklingen av en robust og ambisiøs utviklingsplan for Dokken.

Vi arbeider med dem alle, men fokuserer på færre for at sette en strategisk retning med konkrete og fokuserte drivere for utviklingen av Dokken.

Med det regenerative følger det robuste. Bergen Kommune ønsker seg en robust byutvikling. Kun ved å sikre at kretsløp og sammenheng regenerer i eget regi eller med næring fra andre, kan vi sikre den robustheten som ettersøkes.

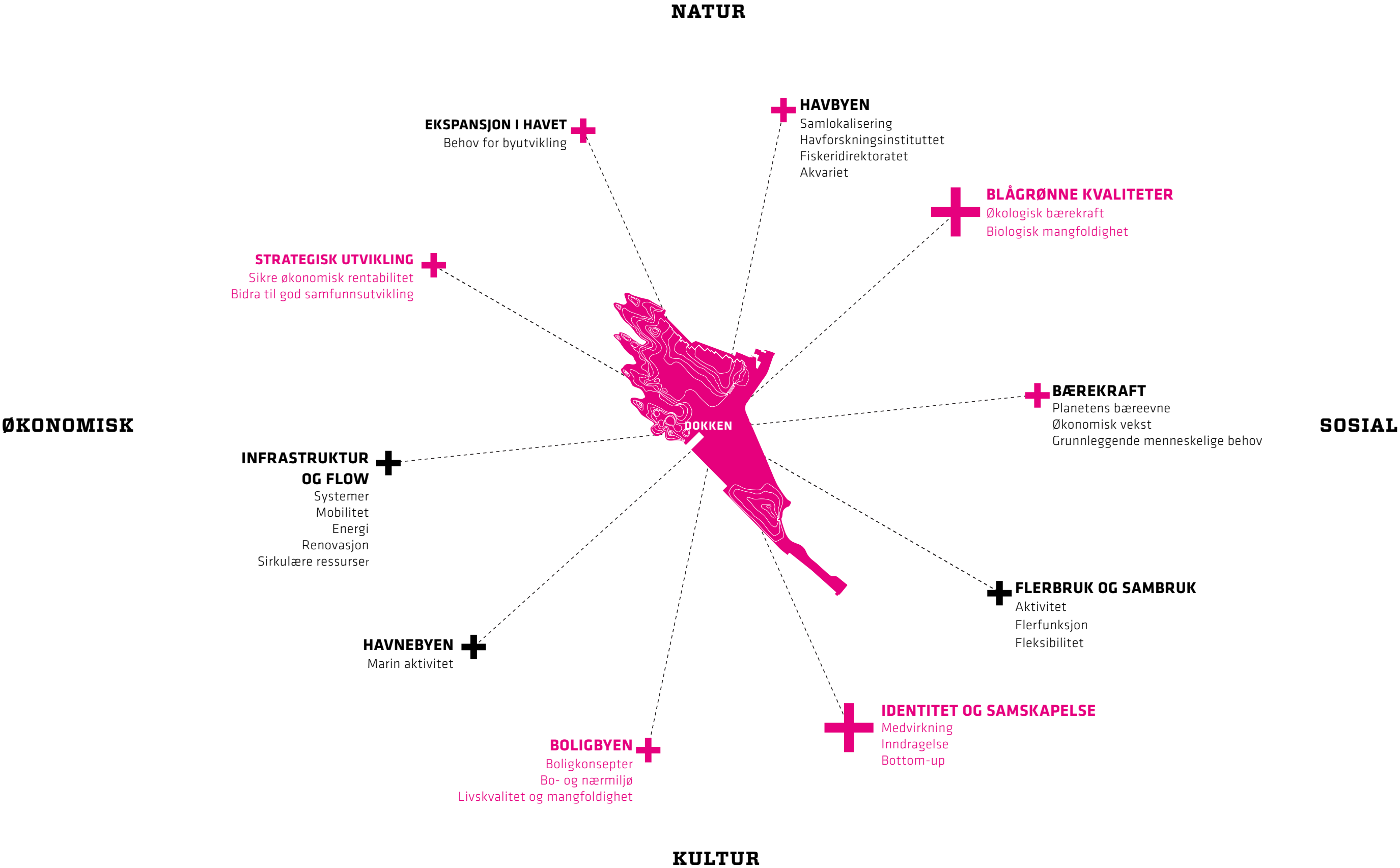
Fire temaer er strategiske hoveddrivere for de første skrittene av den regenerative byen – alle forholder de seg til de to hovedtemaer: En **sterk sammenheng** til det eksisterende Bergen og en full integrasjon av naturen på Dokken:

+ BLÅGRØNNE KVALITETER

**+ IDENTITET OG
SAMSKAPELSE**

+ BOLIGBYEN

+ STRATEGISK BYUTVIKLING



SITUASJONSPLAN ^N

Skala 1:2500



NØSTET

Sukkerhusetorget

Nøsteboden

Fergeterminalen

Dokkebakken

Kulturbygg

Sydnesspissen

Puddefjordsplassen

Dokkeboulevarden

Jekteviksstranden

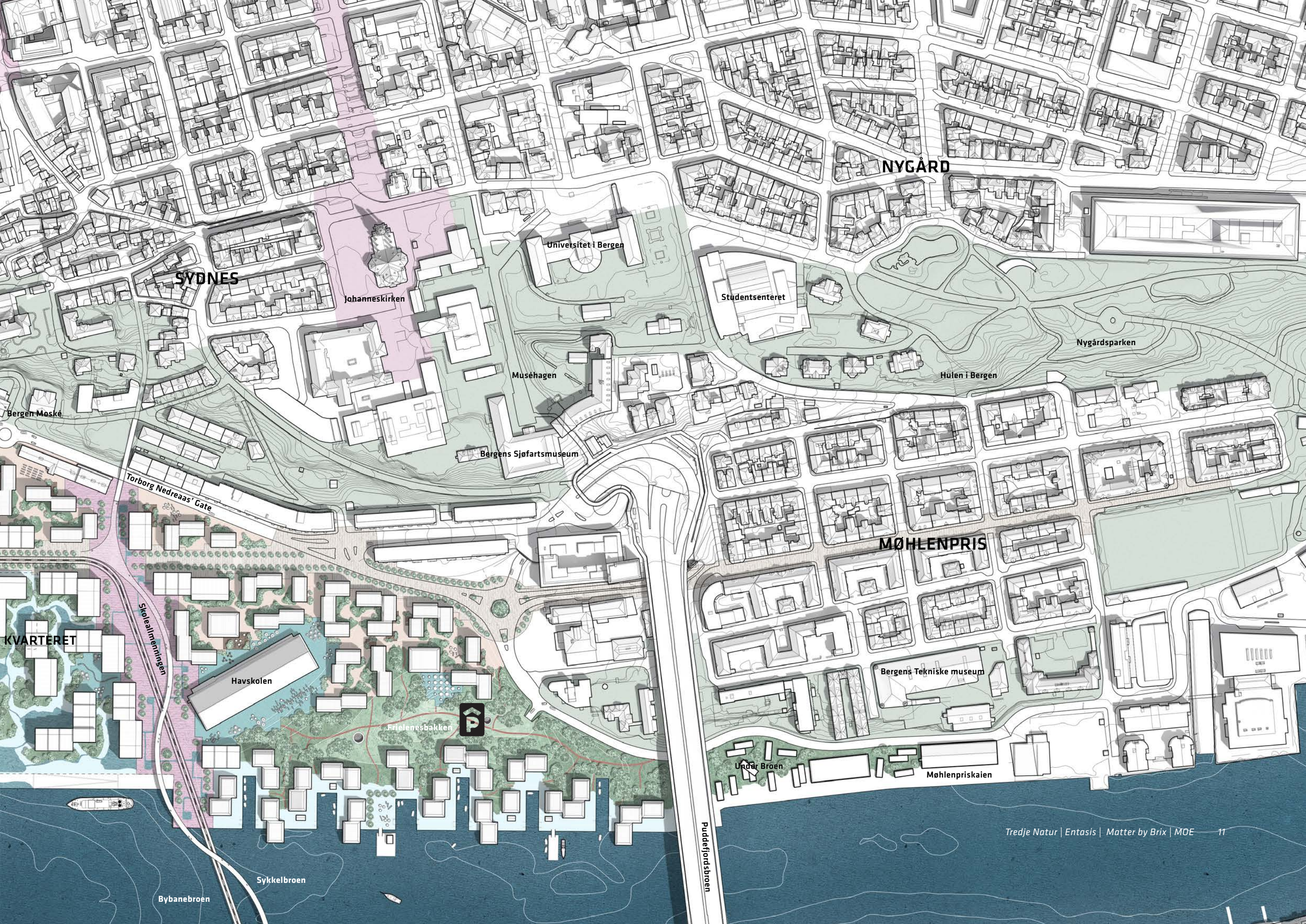
Kulturbygg

Solnedgangsplassen

Havallmenningen

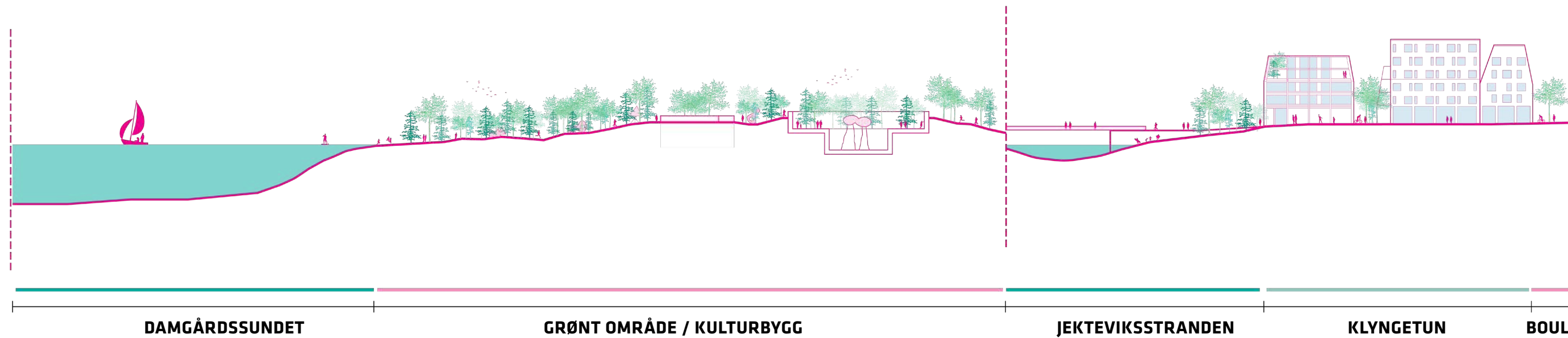
HAV

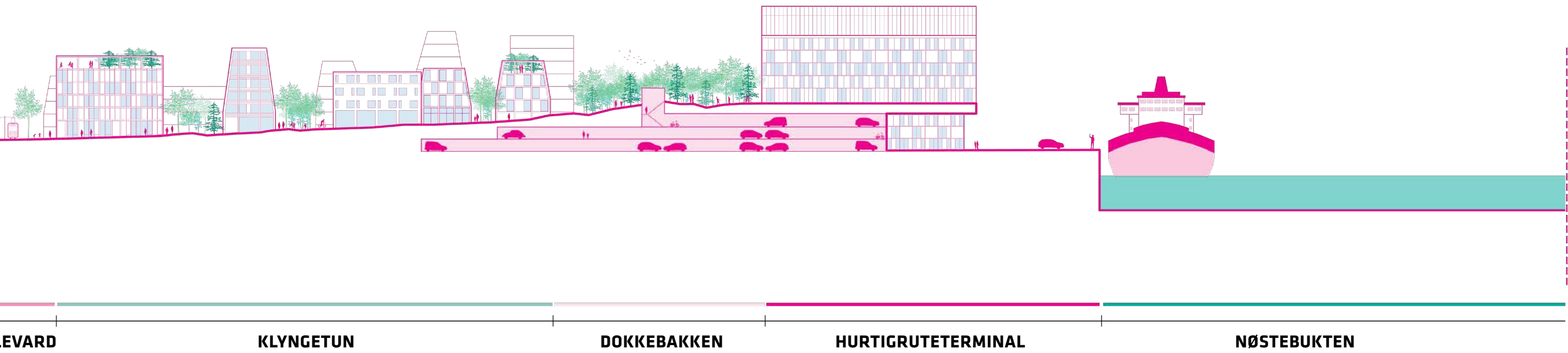
Akvariet



SNITT

Skala 1:1000





FOKUSERING

Etableringen av et hierarki for de berørte temaene for Dokkens utvikling

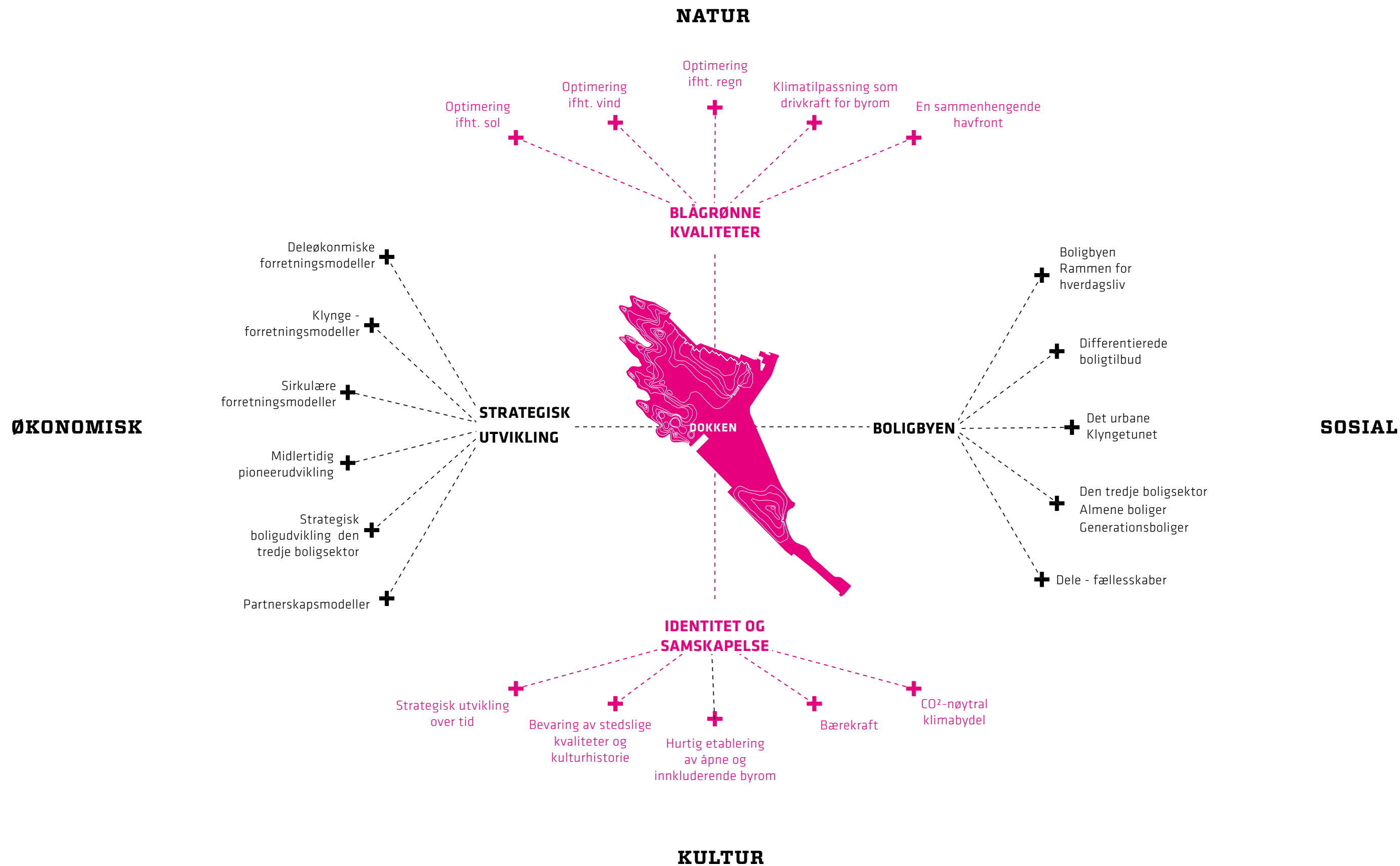
Vi setter fokus på to drivere for en tidlig utvikling av den regenerative byen. De to driverne er:

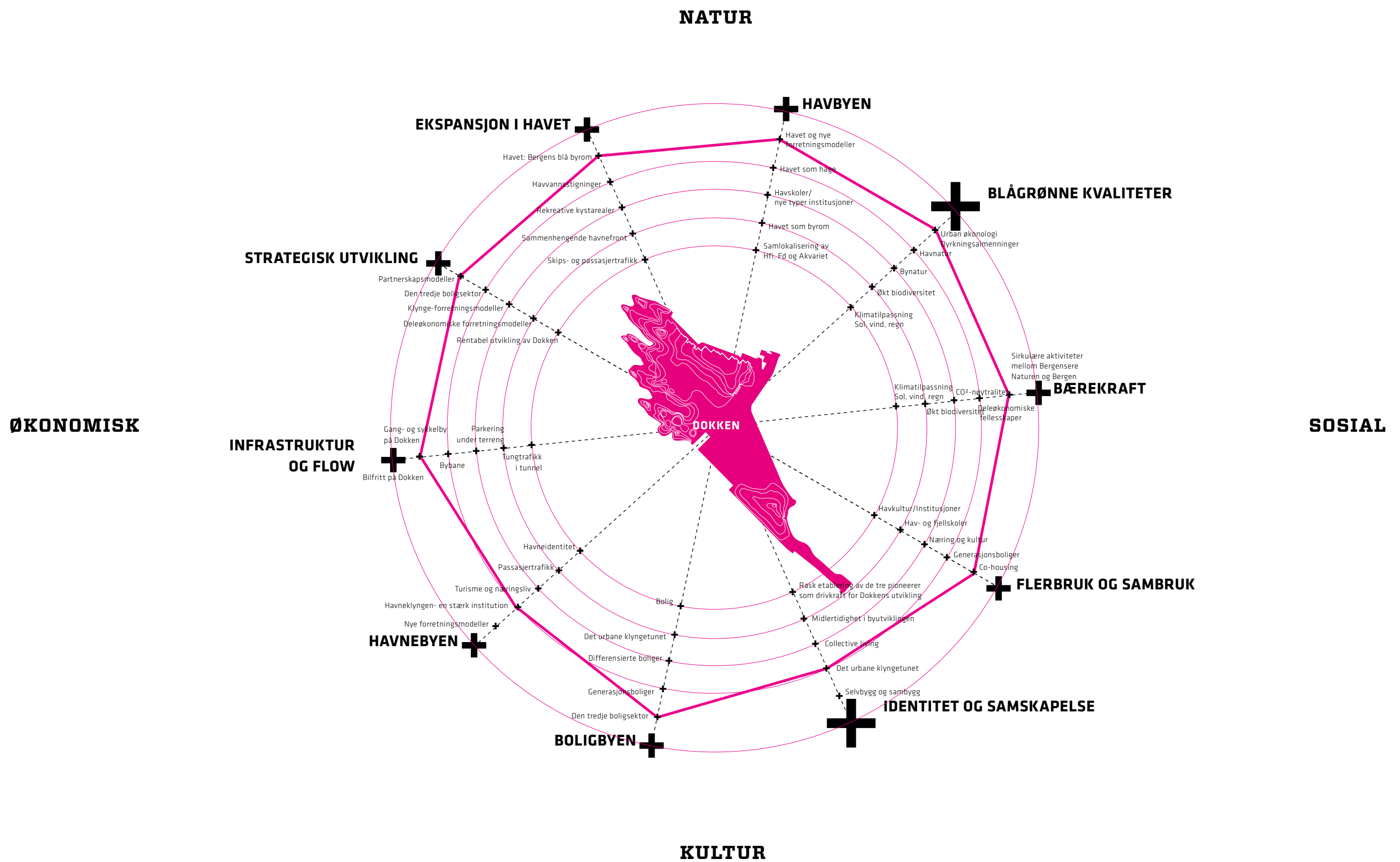
+ BLÅGRØNNE KVALITETER

Med et høyt ambisjonsnivå for Dokkens blågrønne utvikling og en full integrasjon av naturen på Dokken som utgangspunkt for utviklingen av den regenerative byen, gjør vi bruk av naturens egen intelligens i forhold til klimasikring og relasjonen mellom menneskets bruk av og væren i byen. De første tiltakene handler derfor om å klimasikre i forhold til vann, vind og sol og etablere sammenhengende byrom som tidlig i utviklingsprosessen henter deres identitet fra det naturbaserte og de avledede kretsløp herfra.

+ IDENTITET OG SAMSKAPELSE

Likeså har helt tidlige byutviklingsinitiativer rot i Bergens helt særlige identitet og ambisjonen om å skape en sterk sammenheng mellom det eksisterende Bergen og Dokken som en bærekraftig bydel i Bergen. Strategisk utvikling over tid og hurtig etablering av åpne og inkluderende byrom med et skarpt blikk inn i de stedbundne kvalitetene og den lokale kulturhistorien er noen av de grepene som vi foreslår frem mot å sikre at Dokkens fremtidige identitet skaper sammenheng til Bergens eksisterende kvaliteter og sikrer Dokken som fremtidens svar på en CO2 nøytral ny bydel i Bergen.





HVA HAR VI GJORT I 2050?

Dokken 2050 er Bergens nye CO₂-nøytrale bydel, som utnytter oppfyll i havnen til fordel for flere byggerettigheter og grønne klimalandskaper i menneskelig skala. Følgende strategiske trekk er foretatt i årene mellom 2030 og 2050:



FLERBRUK OG SAMBRUK

Utover næringslivets fulle integrasjon med klyngetunets boligstruktur er flere boligformer innenfor generasjonsboliger, co-housing mellom bolig og velferdsinstitusjoner utviklet.



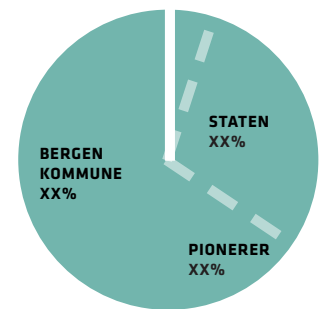
IDENTITET OG SAMSKAPELSE

Klyngetunets identitet er blitt varemerket for boliglivet på Dokken. Potensialet for å integrere næring, bolig og dele- økonomiske funksjoner har satt nye standarder for den CO₂-nøytrale by.



INFRASTRUKTUR OG FLOW

Dokken er en bilfri bydel i kraft av den omfattende parkeringsløsningen under terreng. Dette frigir gaten til å være en grønn oase, hvor byens beboere møtes på kryss og tvers.



STRATEGISK UDVIKLING

Utvikling av partnerskapsmodeller omkring den regenerative byen er Dokkens varemerke.



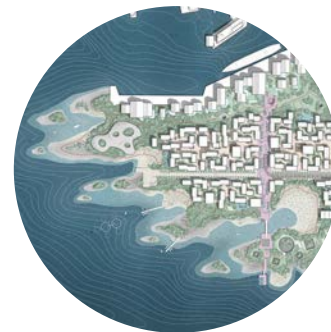
BLÅGRØNNE KVALITETER

Dokkens urbane byrom er utviklet med et sterkt fokus på økt biodiversitet i urban skala med klimasikrede løsninger og en full integrasjon av hav- og bynaturen. Allmenningene er fullt integrert med klyngetunenes differensierte og sosiale byidentitet.



BOLIGBYEN

Den tredje boligsektoren samt klyngetunet har skapt ny boligmasse på tvers av sosiale sirkler og satt nye standarder for boligutviklingen i Norge.



EKSPANSJON I HAVET

Dokken er fullt utbygget med rekreative og blågrønne landskaps- og byrom som bydelens møte med havet - den naturbaserte byen.



BÆREKRAFT

Boligkvarterene inneholder deleøkonomiske fellesskaper i form av delebiblioteker - alle de ting, som hver husstand ikke behøver å eie én av hver, kan lånes ut som nødvendig.



HAVNEBYEN

Havne og havklyngen omkring Akvariet, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet tegner Dokkens nye havneidentitet.



HAVBYEN

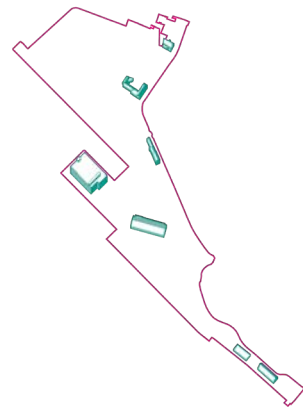
I den nye bydelen på Dokken har alle en relasjon til vannet - om man vinterbader, seiler, fisker, eller enkelt og greit liker å gå turer ved kysten, så er havet et sted for alle.

DESIGNPRINSIPPER



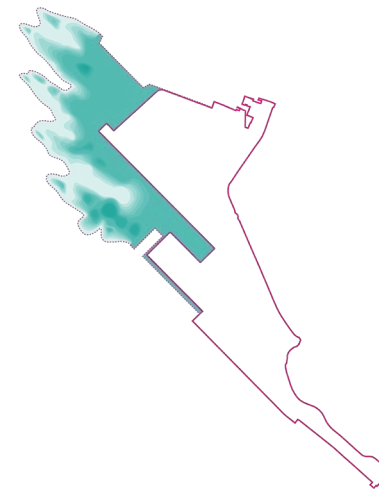
01. FORBINDELSER

Biltrafikken på Torborg Nedreaas' Gate graves ned for å gi adgang til Dokken. En ny sykkel- og bybanebro forbinder Dokken med resten av byen og fremmer bæredygtig mobilitet.



02. TRANSFORMASJON

Deler av den eksisterende bygningsmasse transformeres til å inneholde nye funksjoner. Industribygningenes unike karakterer skaper gjenkendelighet og former den nye bydelens identitet.



03. UTVIDELSE

Overskytende bergmasser brukes til å etablere nye kystnære, rekreative arealer. Forureningen i Puddefjorden dekkes til og bidrar til å gjenskape tapt biodiversitet. Fyllingen vil være en del av en naturbasert klimavernstrategi.



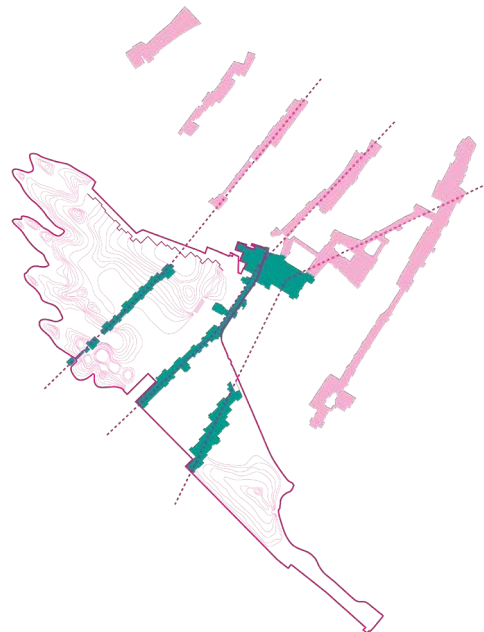
04. TERRENG

Byens karakteriske topografi med fjell- og daler forlenges i et kunstig anlagt bakkelandskap. Det menneskeskapte terrenget utnyttes til å gjemme vekk all parkering og trafikk til fergene under grønne, offentlige rommet.



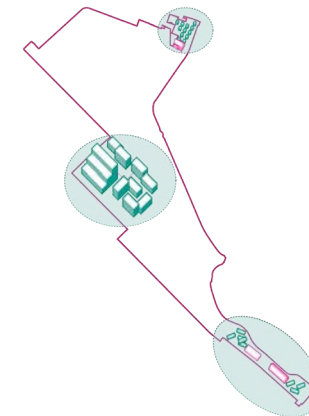
05. NATUR OG SJØFRONT

Den nye kystlinjen inngår i byens mål om en sammenhengende, rekreativ sjøfront. De grønne områdene fra Nygårdshøyden og Møhlenpris forlenges ut mod vannet og åpner et stort, rekreativt landskap for byens beboere.



06. ALLMENNINGER

Den nye bydelen bindes sammen med den gamle ved å forlenge de eksisterende allmenningene. De nye klimaallmenningene blir en stor brikke lokal klimasikring, men fungerer også som bydelens primære offentlige byrom.



07. PIONERER

Byudviklingen kickstartes av tre særlige innsatser. 1) Havkvartalet, som består av et nytt akvarium, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, 2) Sukkerhustorget, et hengsel mellom Dokken og byen, samt 3) Under Broen et alternativt byrom for unge, kreative og iværksættere.



08. KLYNGETUN

Boliger på Dokken henter inspirasjon i en nyfortolkning av det eldgamle klyngetunet. I fremtiden skal vi bo mer sammen, dele mer, og danne bedre muligheter for at fellesskabet blomstrer - og det starter med hvordan vi bor.

01. FORBINDELSER

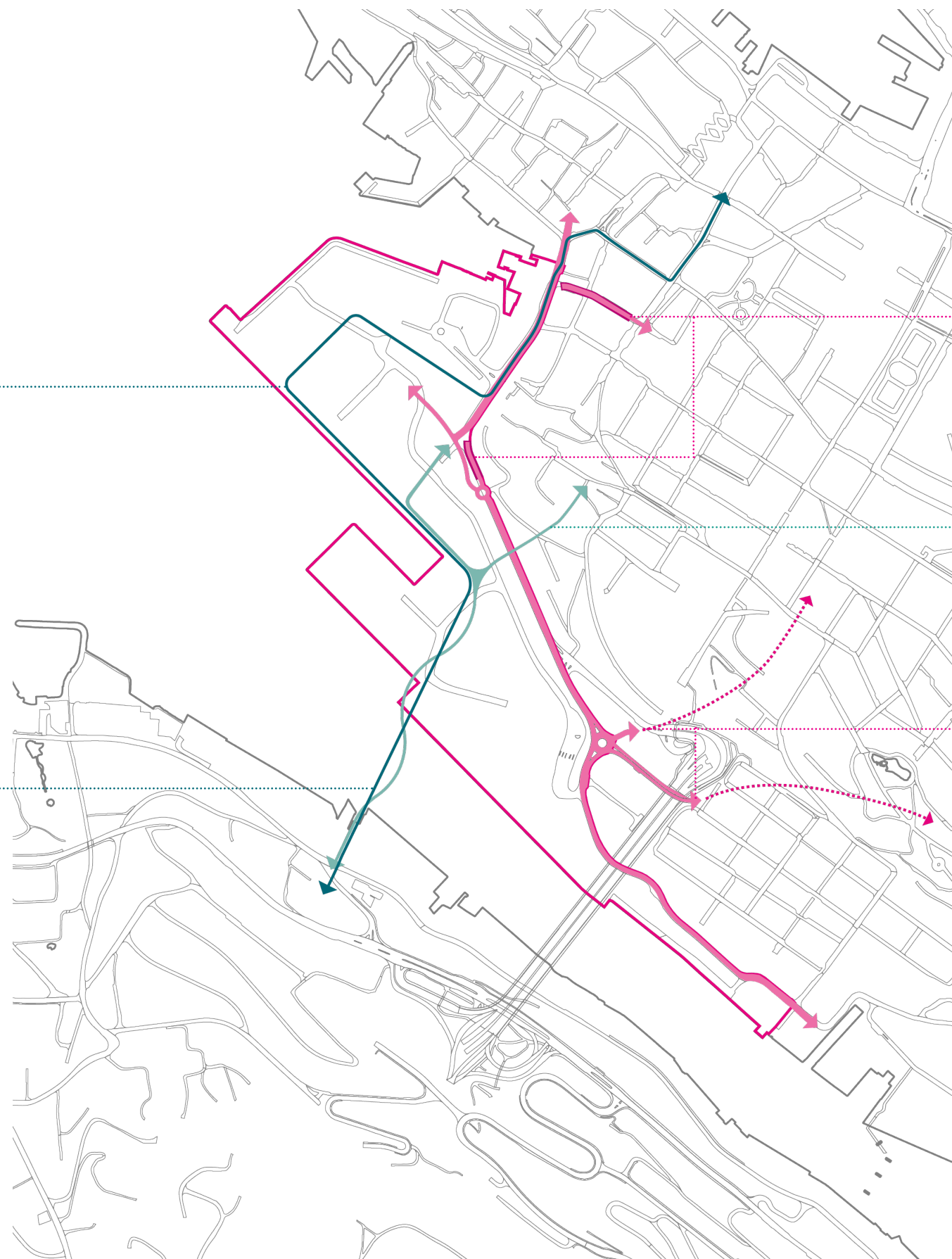
Etableringen av en ny og bærekraftig infrastruktur må nødvendigvis være en av de første åpningsfunksjonene for utbyggingen på Dokken. Slik situasjonen er nå, skjærer den sterkt trafikkerte Torborg Nedreaas' Gate seg som en kile ned mellom Dokken og resten av byen. Derfor foreslår vi gravlegging av veien mellom Dragefjellet skole og Sentralbadet. På denne måten kan det skapes en trygg og uhindret tilgang for både fotgjengere og syklister som kommer fra sentrum.

Fra sør foreslår vi å bygge en kombinert sykkel-, gang- og lettbanebro som gir adkomst fra Laksevåg. Å lede en ny bybanelinje gjennom Dokken er en viktig del av strategien for å fremme bærekraftige transportformer. På samme måte vil en sykkelvei med direkte kurs mot Bergen sentrum skape bedre forhold for både pendlere og de lokale innbyggerne.

For å avlede trafikken gjennom området videre, foreslår vi å gjenbruke den gamle jernbanetunnelen. Ved å koble dette til byens eksisterende nettverk av urbane miljøtunneler og underjordiske parkeringsløsninger, unngår Dokken å bli hardt påvirket av biltrafikk i fremtiden.

Ved hjelp av disse tre grepene kan Dokken generelt bli bilfri. Vi har imidlertid tenkt å opprettholde fergeterminalen i Dokken-området. Samtidig er det også vesentlig for inkluderingen i det nye området at personer med fysiske handicap kan kjøre helt til hjemmene sine - i tillegg til at det må være tilgang for flyttebiler, søppelarbeidere osv.

01



BYBANEN

En ny bybanelinje på tvers av Dokken sikrer adgang til offentlig transport.

NEDGRAVNING AV VEI

Torborg Nedreaas' Gate graves ned mellom Dragefjellet Skole og Sentralbadet.

SYKKELVEIEN

En direkte forbindelse mellom Laksevåg, Dokken og Sentrum skaper lettere adgang for syklister.

BYMILJØTUNNELER

Dokken skånes for yterligere biltrafikk ved å utnytte den gamle jernbanetunnelen og koble den på nettet av bymiljøtunneler.

GANG-, SYKKEL- OG BYBANE BRO

Nye forbindelsene skaper bedre muligheter for grønn og sunn mobilitet, samt ny aktivitet på Dokken.

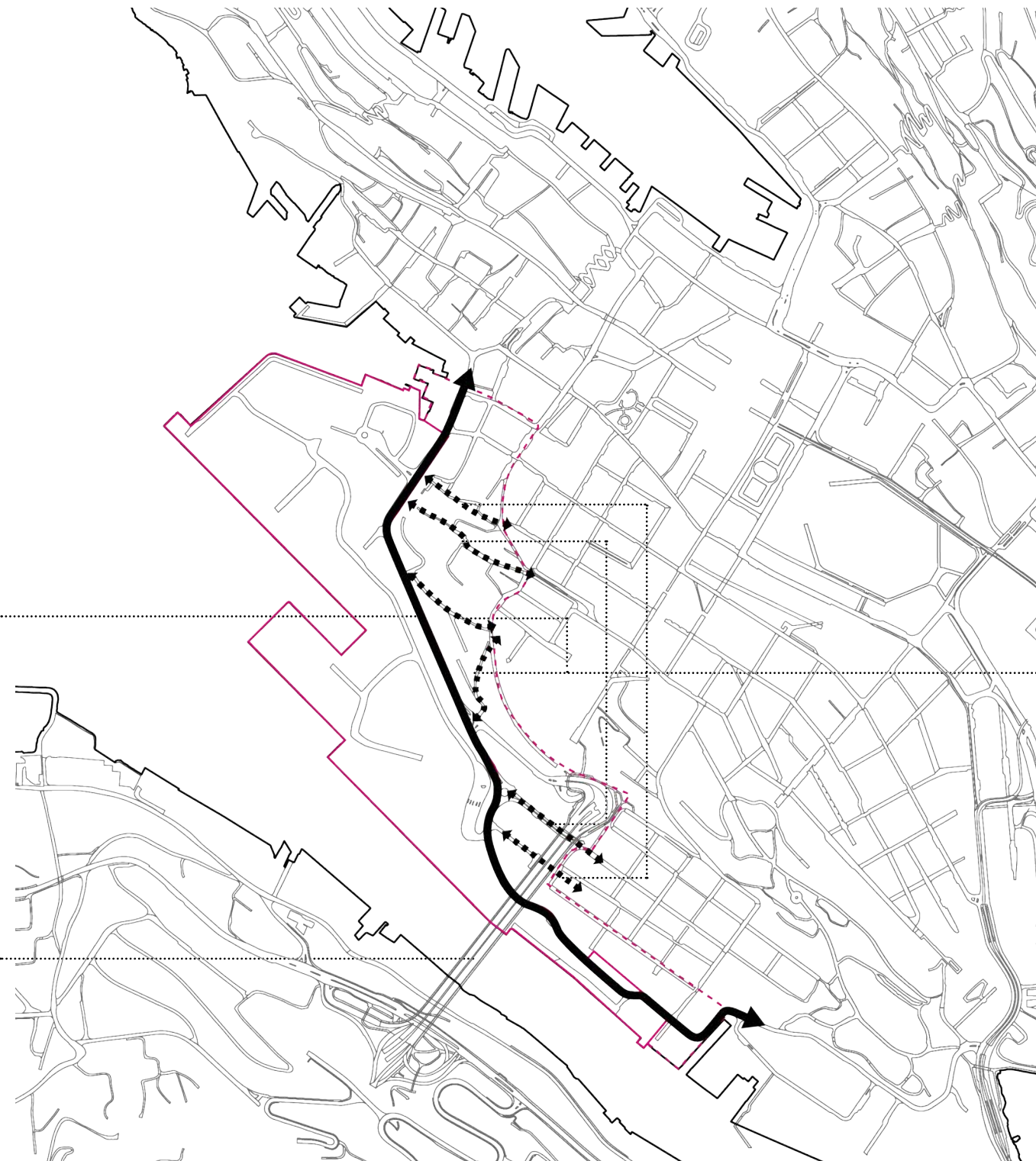
VEI OPPLEVES SOM BARRIERE

GANGFORBINDELSER

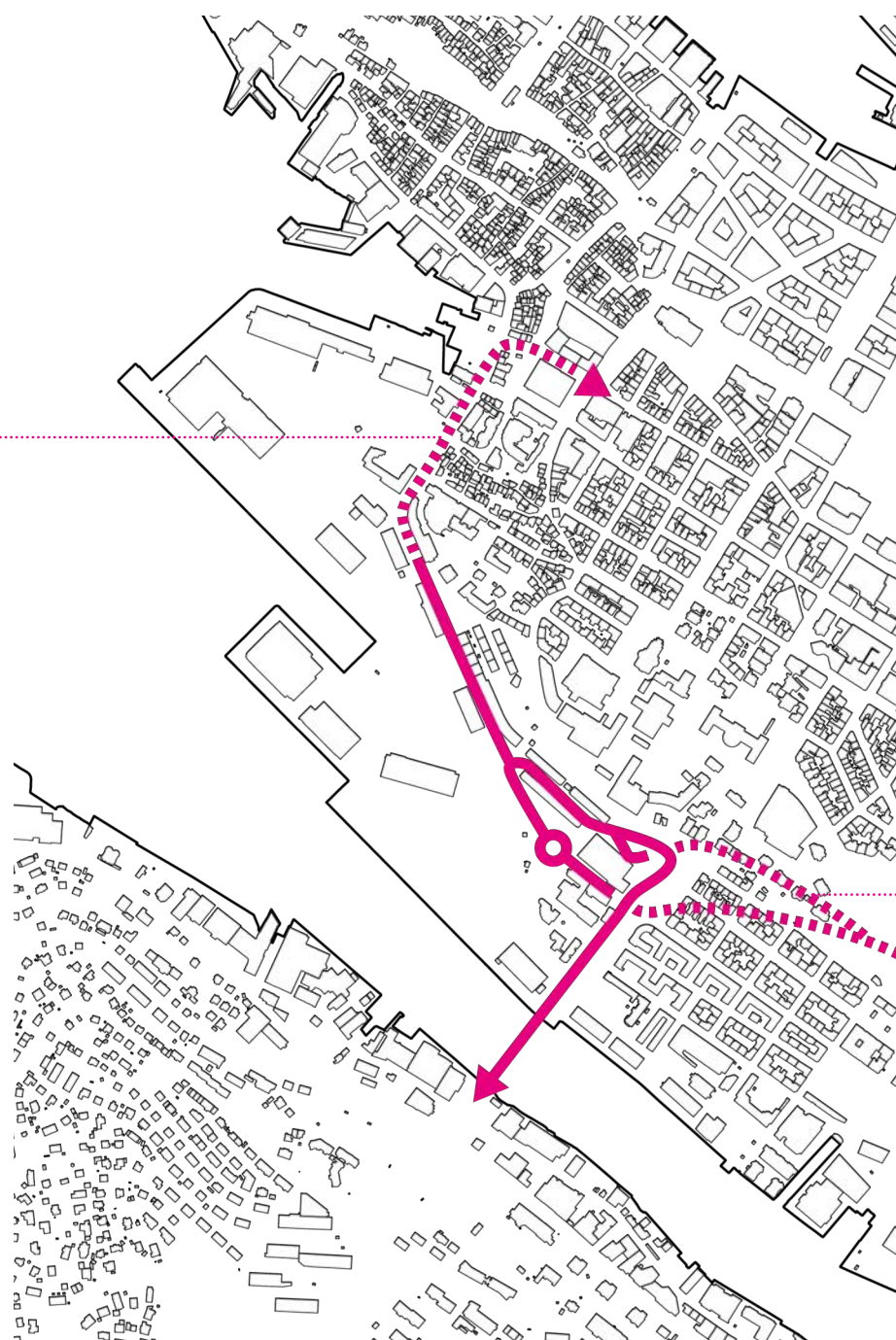
PUDDEFJORDSBROEN

EKSISTERENDE FORHOLD

Torborg Nedreaas' Gate er en sterkt trafikkert gate som for tiden er håndterer all trafikk mellom Laksevåg og Nøstet, men er også preget av trafikk til og fra containerhavnen og fergeterminalen.



NEDGRAVING AV
EKSISTERENDE VEI



GJENSKAP KONTAKTEN TIL BYEN

Nedgraving av Torborg Nedreaas' Gate mellom Dragfjellsskolen og Sukkerhusbryggen gjør at gående og syklister har lett adgang til den nye bydelen.

TILKOBLING TIL
EKSISTERENDE
TUNNELNETTVERK

EKSISTERENDE
BYMILJØTUNNEL



OMDIRIGÉR TRAFIKKEN

Anlegg av bytunnel med inngang i den forlatte jernbanetunnelen avlaster trafikken langs Dokken ytterligere til fordel for hele byen.

02. TRANSFORMASJON

Arkitekturen til Dokken er sterkt påvirket av dens industrielle funksjon. Bygningene og byrommene er diktert av containere, kraner og lastebiler - alt i en skala som er helt fremmed for menneskekroppen. Men samtidig forteller disse bygningene også en historie om hvordan Dokken har blitt brukt over tid. Ved å utpeke noen av de gamle industribyggene til å bli identitetsskapende transformasjonsprosjekter, blir Dokkens karakter videreført.

I teamet har vi utpekt bygningene på motsatt side som viktige kulturminner, som hver forteller sin del av Dokkens historie. Bygningsmassen transformeres - noen steder med skånsom hånd og andre steder med dramatiske endringer - og kan dermed imøtekomme ny bruk i fremtiden.

De bevarte bygningene danner klare pejlemerker i området. Derfor bør de også inneholde funksjoner som definerer identiteten til den regenerative byen: en ny betydningsfull havskole, et nytt akvarium av internasjonalt kaliber, et bibliotek for delingsøkonomi og en grønn iverksetterskole.

02

GARASJEN
*Deleøkonomisk bibliotek
og fix-it-yourself-verksted.*

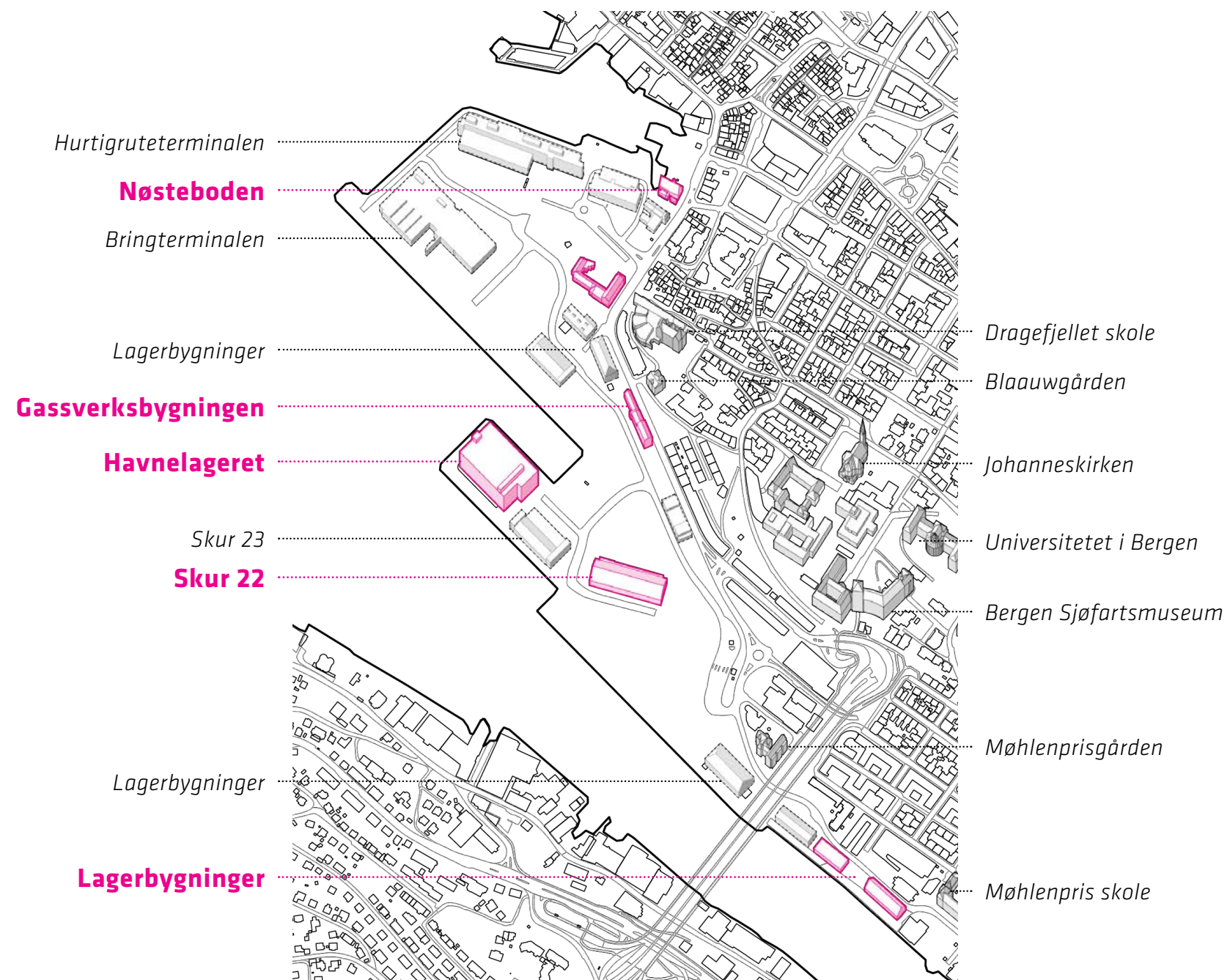
HAVNELAGERET
Det nye Bergen Akvarium.

SKUR 22
Havskolen.

NØSTEBODEN
*Kvarterets nye lokalhistoriske
formidlingssenter.*

GASSVERKET
*Eventlokaler og nye rammer for
Bergen Moské.*

SKUR PÅ MØHLENPRISKAJEN
*Inkubator for start-ups og
iverksetterskole.*



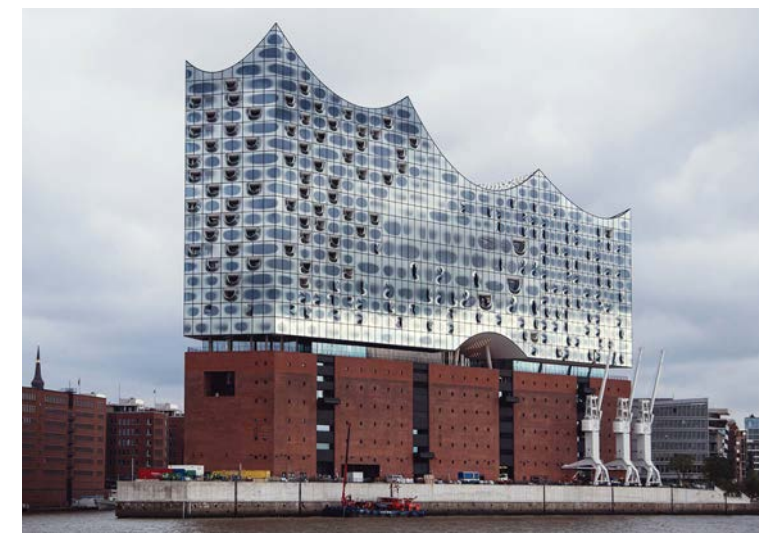
BEVAR, TRANSFORMÉR, GJENBRUK

Akkurat som Bergens viktige kulturminner forteller historien om byen igjennom tide kan transformasjonen av utvalgte bygninger på Dokken på samme måte bevare områdets identitet. De bygninger, som ikke transformeres, kan inngå i et nytt, sirkulært materialkretsløp.



DOKKENS HISTORISKE LAG

Området omkring Dokken er bygget opp over flere omganger - dette kommer i høy grad til uttrykk både i arkitekturen og infrastrukturen.



TRANSFORMASJON

Over hele verden omdannes gamle industriområder til ny bruk. Disse eksemplene viser Elbphilharmonien i Hamburg, Roskilde Festival Højskole i Roskilde, og et transformert workspace i Arzignano.



03. UTVIDELSE

Utvidelsen av fremtidens Dokken er en omfortolkning av det fjellrike kystlandskapet som er så karakteristisk for Bergen, og ved å jobbe med en naturskjønn havnekant opprettes en direkte tilgang til vannet. Dette regenererende prinsippet har et enormt potensial, siden du kan få rekreasjonsområder og klimabeskyttelse i samme løsning.

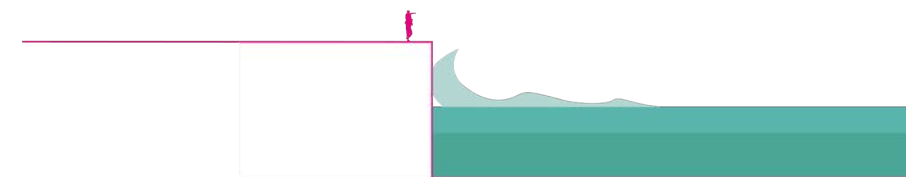
Tilbakefyllingen i Puddefjorden kan til og med være en økonomisk motor for hele byutviklingen, da du kan ta betaling for å bruke overskuddsmateriale fra andre byggeprosjekter i nærheten. Det kan for eksempel være granittbrudd fra bygging av tunneler.

Det skapes også muligheter for en koordinert restaurering av biologisk mangfold i fjorden dersom tilbakefyllingen dekker de urene massene som finnes på havbunnen.

På denne måten blir utvidelsen av kystlinjen et naturlig neste trinn i Dokkens utvikling - på et estetisk, funksjonelt og økonomisk grunnlag. Omfanget av fyllingen har ikke en eksakt størrelse, men er dynamisk og kan over tid tilpasses gjeldende opsjoner for å legge til fyllingen.

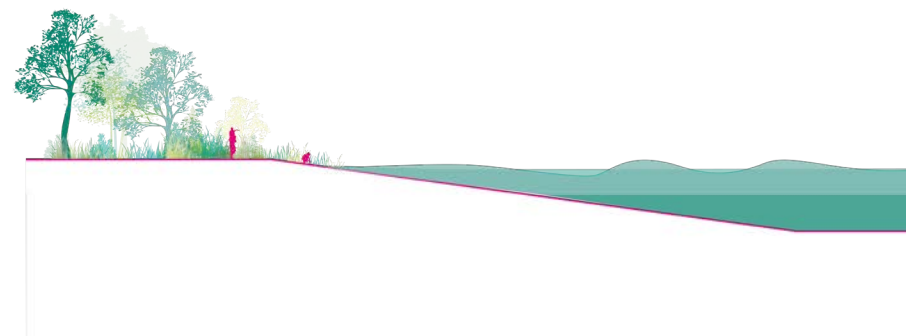
REFLEKTERENDE KANT

Et lodret møte med havet vil nødvendiggjøre en høyere kajkant, da bølgen reflekteres av den harde flaten.



ABSORBERENDE KANT

En naturbasert, svakt hellende kajkant vil gradvist absorbere bølgenes energi og muliggjøre en lavere høyde.

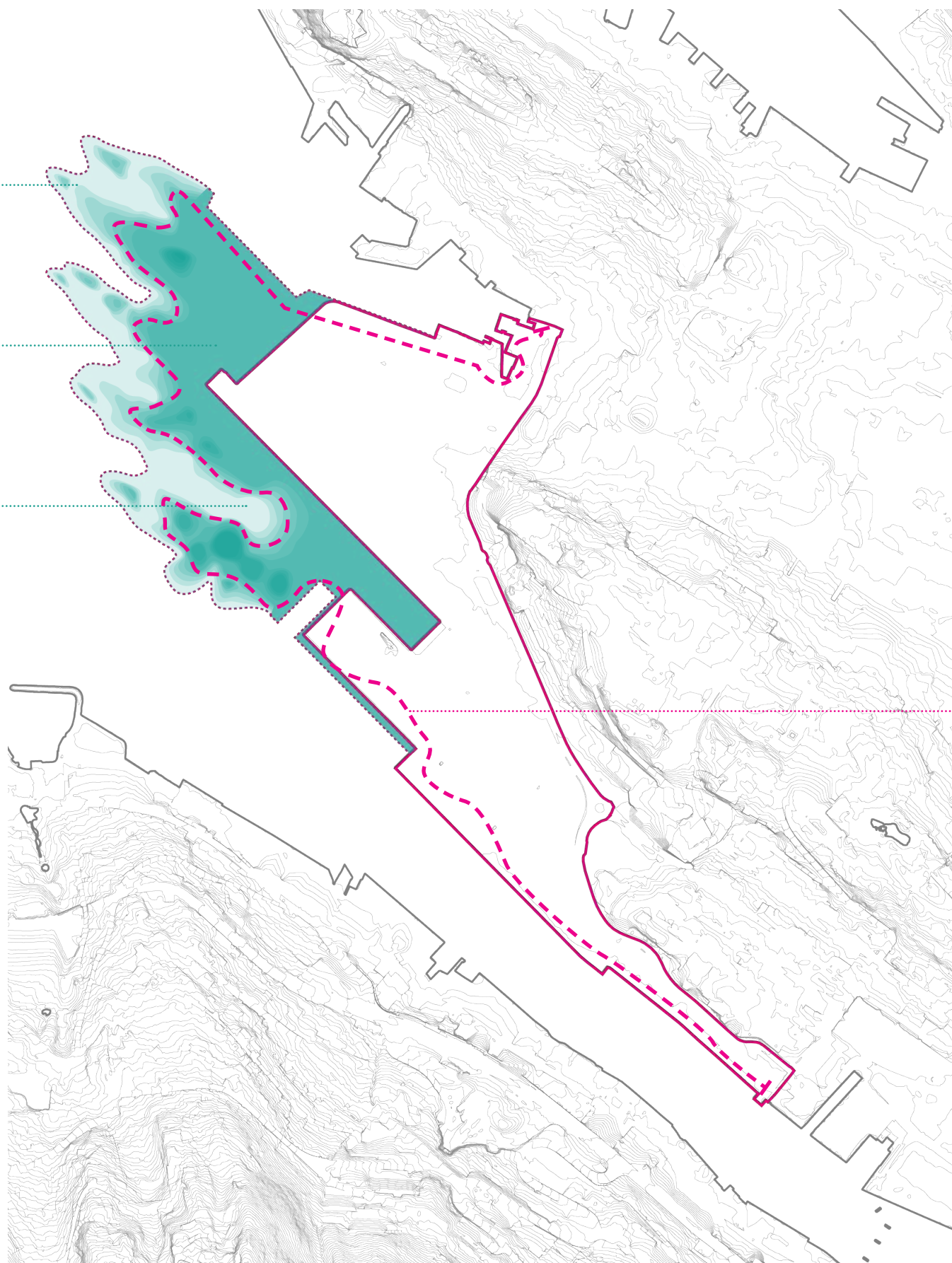


03

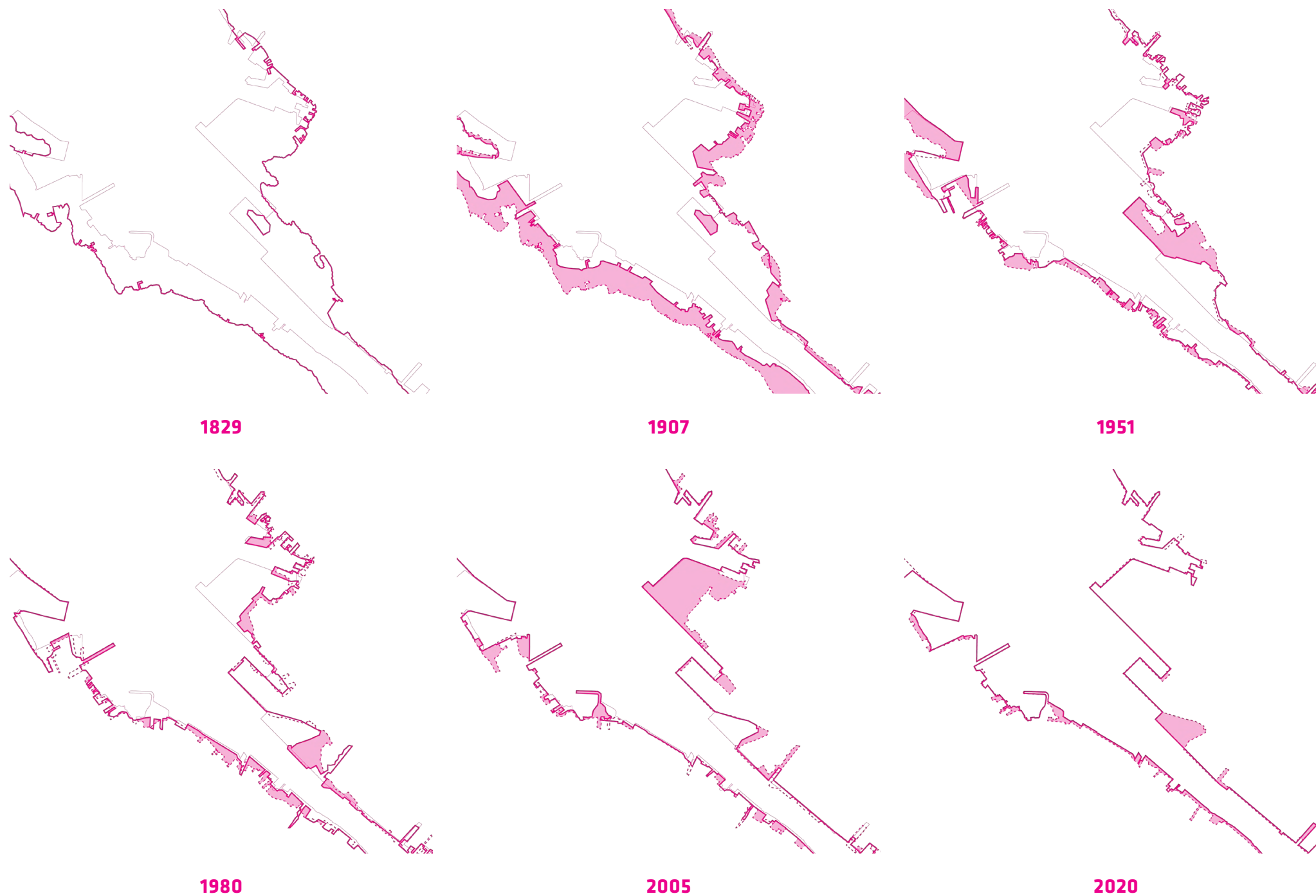
SYDNESSPIDSEN
En menneskeskapt motsetning til spissen av Nordnes.

NYTT BYUTVIKLINGSAREAL
En dramatisk forøkning av arealet utnyttes til byutvikling og naturområder.

JEKTEVIKSSTRANDEN
Et åpent og imøtekommande offentlig byrom for hele Bergen.

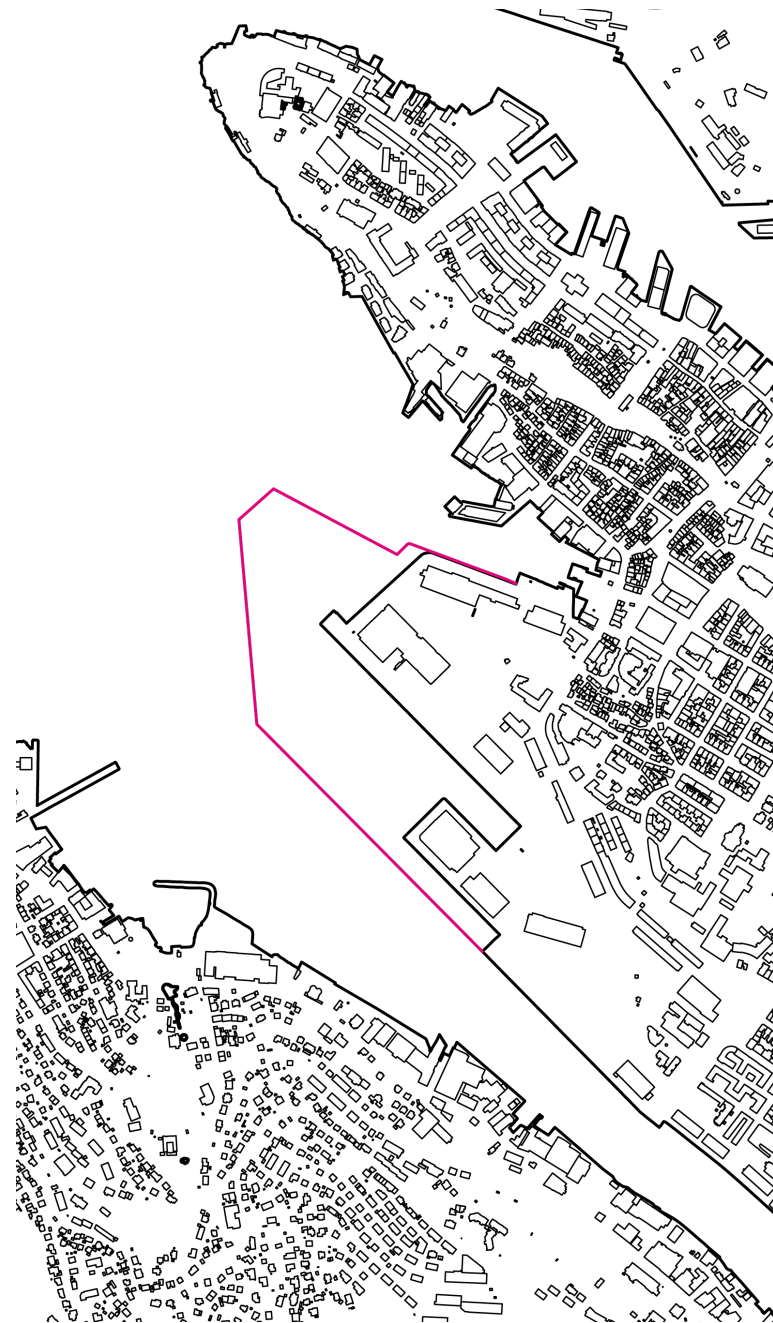


STORMFLOSKOTE
Det naturbaserte klimavernsprinsip tillater en lavere kotehøyde.

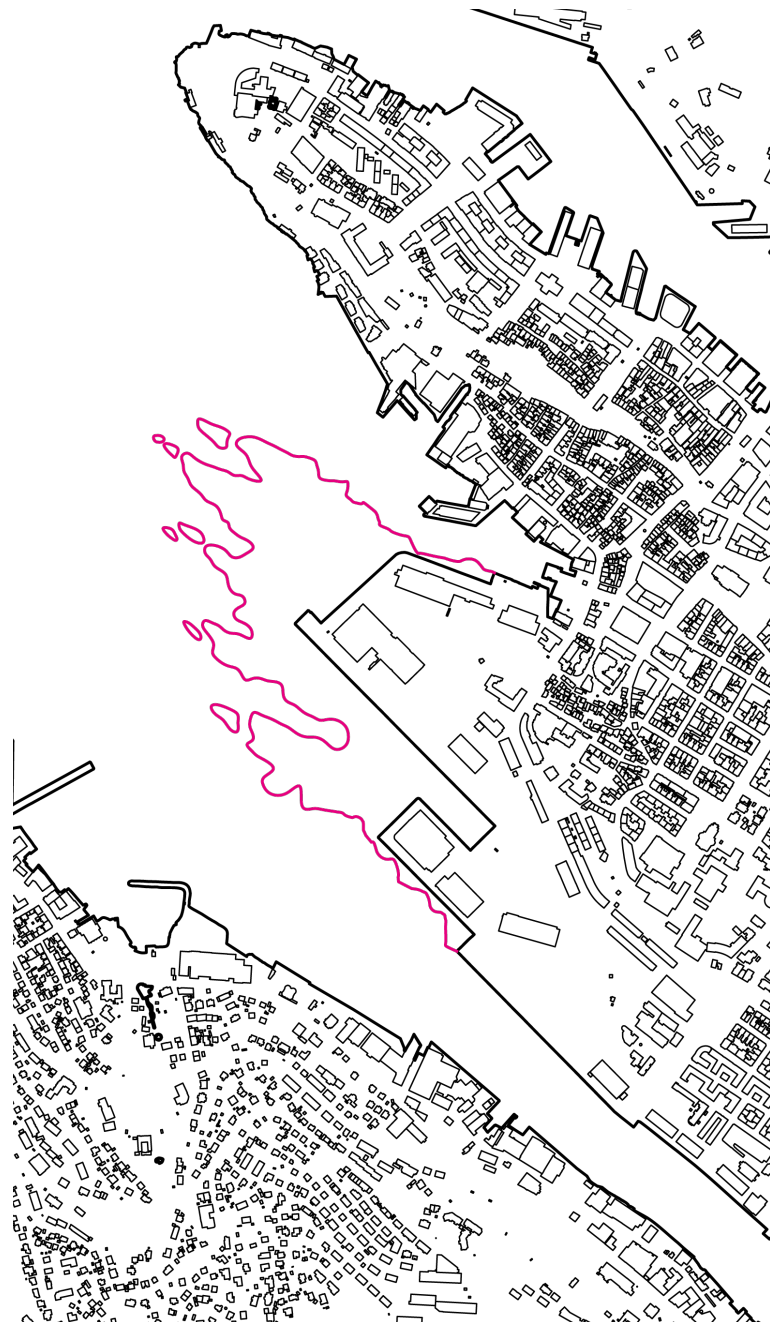


KYSTEN I UTVIKLING

Igjennom tiden er Pudefjorden gått fra en naturlig slyngende kystlinje til en rasjonel havnekaj. Utvidelsen av Dokken fører denne fortellingen videre til fremtidens regenerative klimalandskap.



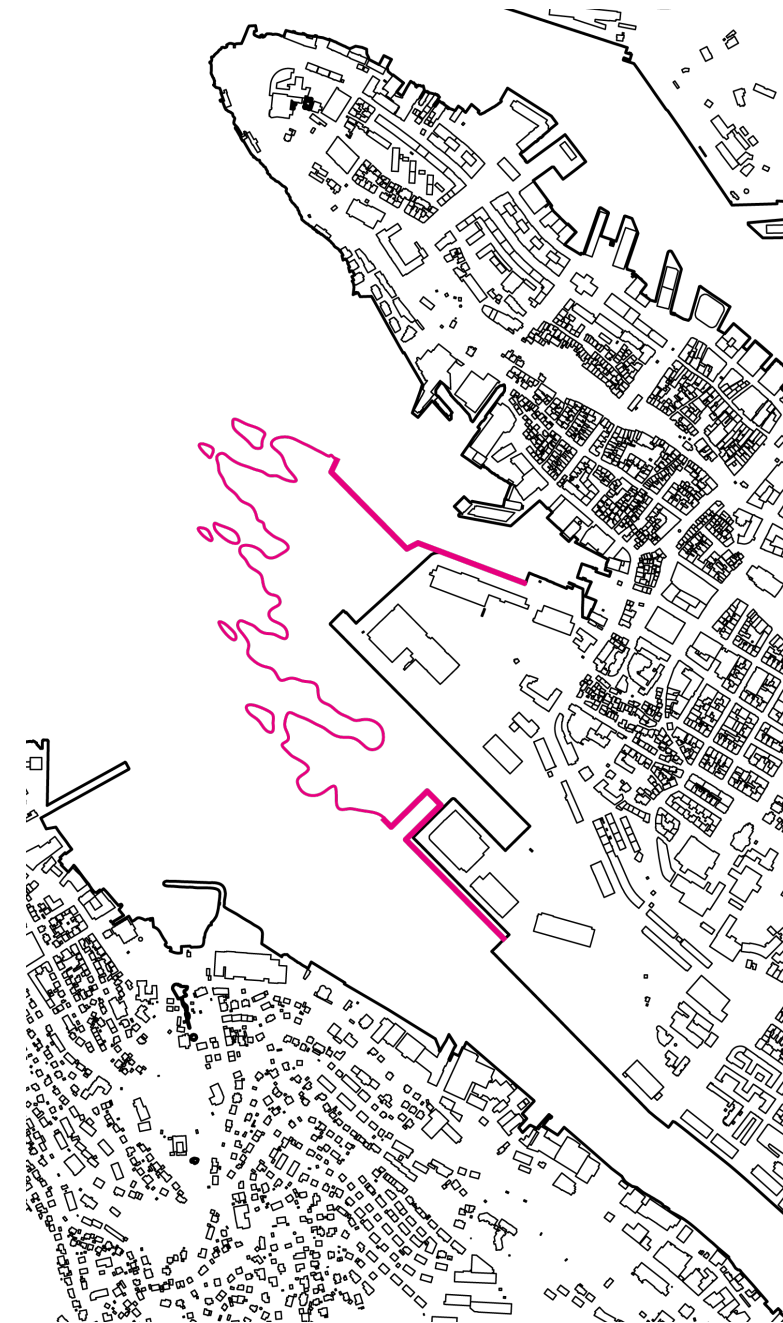
INDUSTRIELL



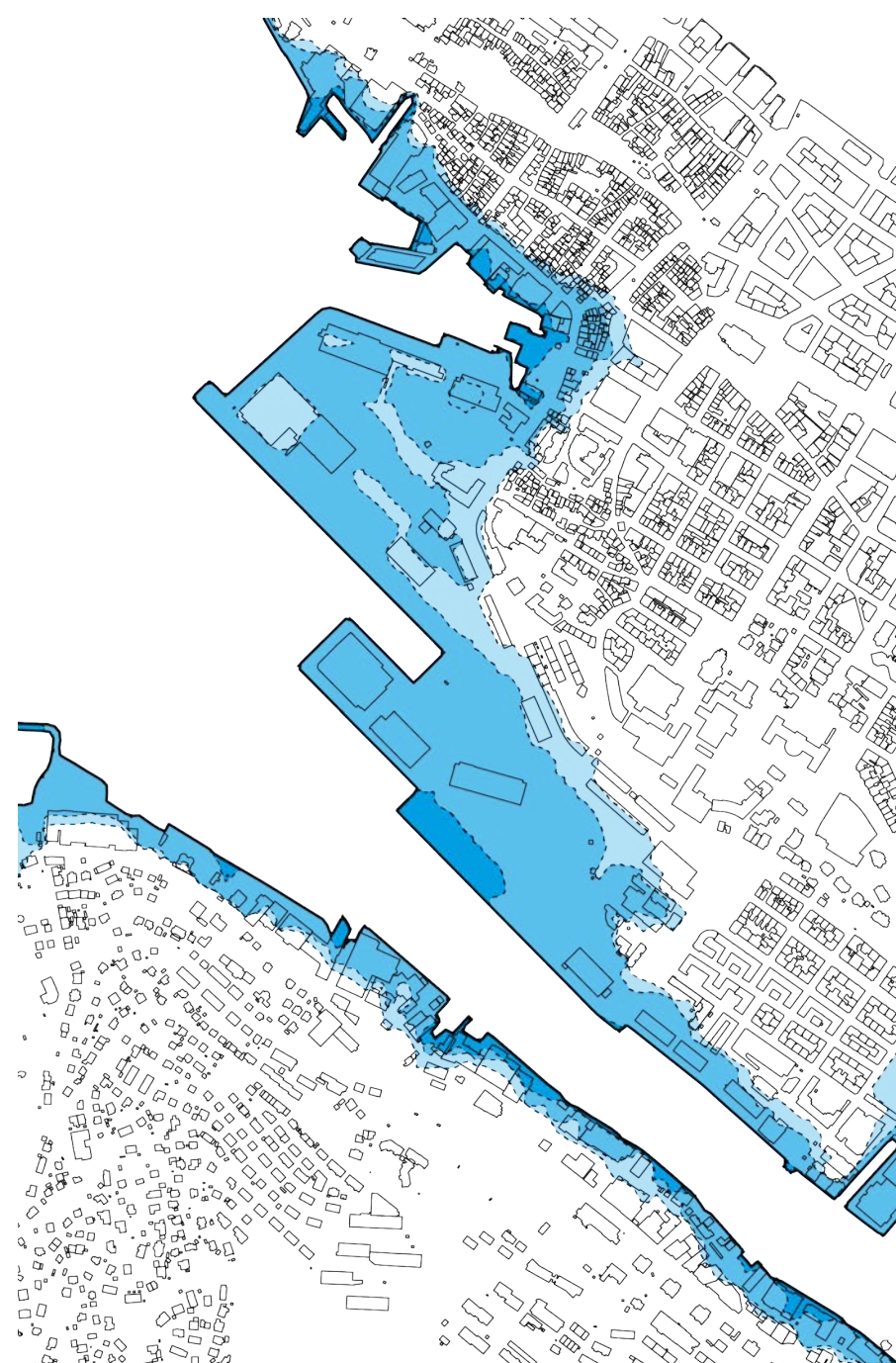
NATURLIG

REGENERATIV KYSTLINJE

Den regenerative kystlinjen er en hybrid mellom den industrielle kajkant og det bølgete kystlandskapet.



HYBRID



STIGNING PÅ 1 METER

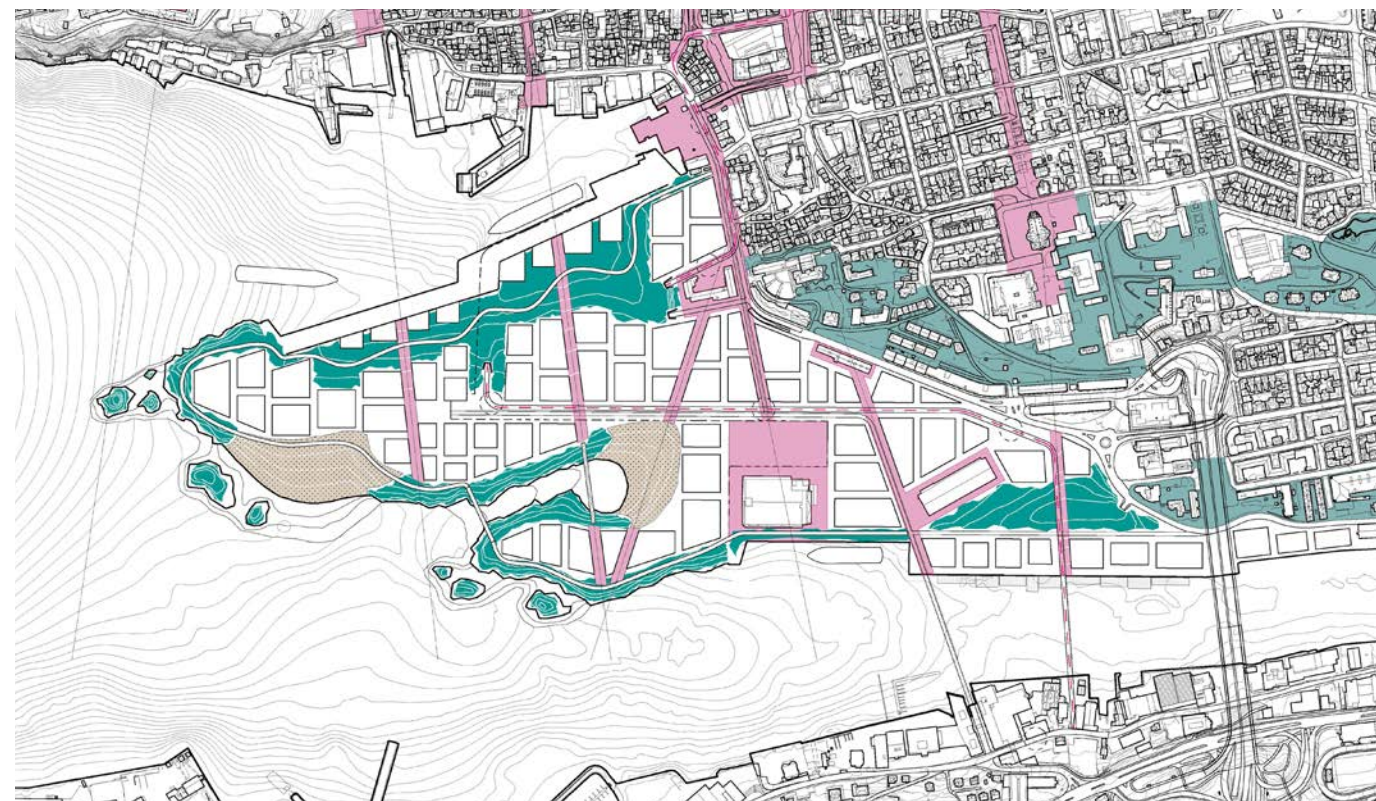
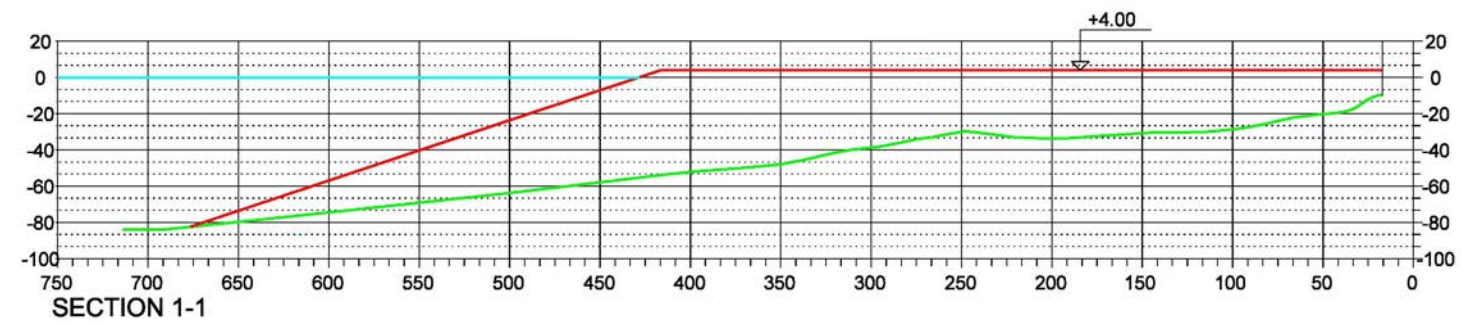
STIGNING PÅ 2 METER

Dette er nivået for en 20-årshendelse ifbm stormflod inkl. prognosen for havnivå i år 2100

STIGNING PÅ 3 METER

HAVET STIGER!

Som det ses på kartet vil hele området på Dokken være udtatt for oversvømmelse ved havvandsstigninger på over 3 meter. Etableringen av en ny kystlinje kan derfor være første skritt mot å klimasikre den nye bydelen.



OPPFYLLNING MED MASSER

Ovenstående tegninger viser en beregning av mengden fyll, som skal brukes for å utvide Dokken i samme grad som vist på denne tidlige utgaven av planen. Lengst ute er det 80 m til havbunnen. Samlet er oppfyllningen på 10 mio. m³, hvis det anlegges skråninger med helning 1:3.

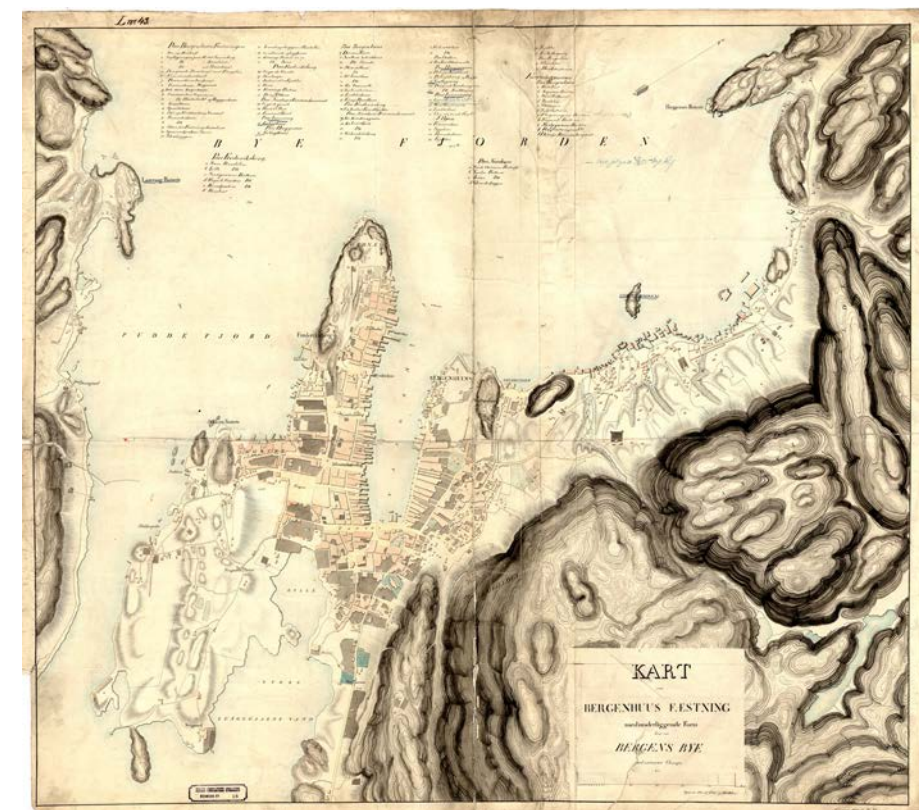
Der er ikke foretatt en beregning med utgangspunkt i inneværende forslag, men mengden av fyll anslås å være redusert med 30-40%.

04. TERRENG

Den karakteriske Bergenske fjelltopografien har dannet rammerne for byens utvikling i århundreder. Ved å konstruere en kunstig forlengelse av Nygårdshøyden og den mindre åsen ved Møhlenpris, skaper vi særegne grønne byrom med infrastrukturell verdi. Det nye terrenget vil være slik vi holder bilene ute av gatene og gir byrommet tilbake til folket.

Fergeterminalen og parkeringsmulighetene for hele området kan gjemmes vekk under de nye høydene, slik at fergetrafikken kan beholde sin beliggenhet nært sentrum. Samtidig kan flertallet av Dokkens innbyggere parkere veldig tett på hjemmet sitt - hvis ikke bare under det.

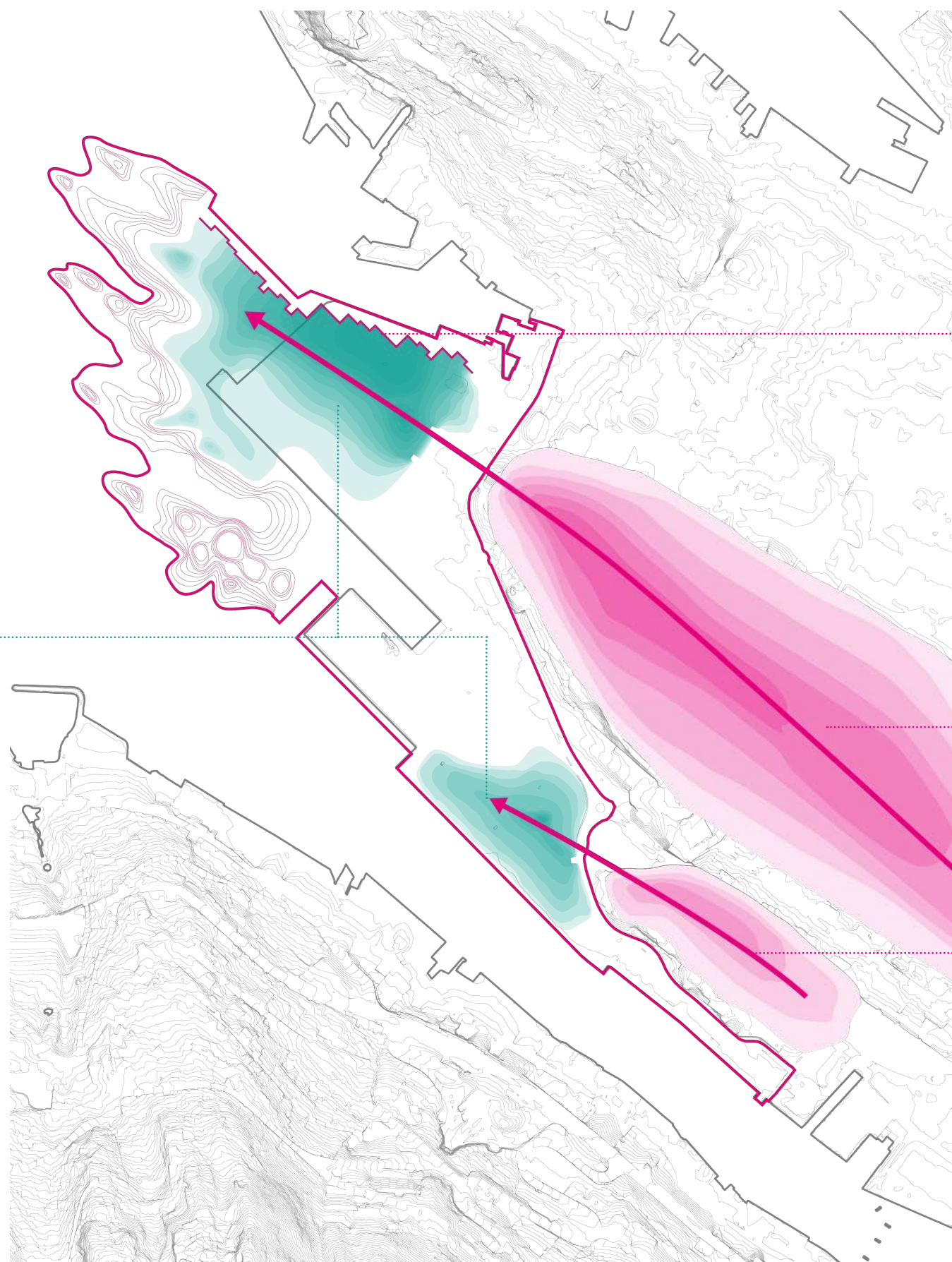
Det nye terrenget har ikke bare en infrastrukturell funksjon. Ved å friholde de høyeste bosettingspunktene, blir hele området bundet sammen med det nylig anlagte kystlandskapet.



HISTORISK KORT, 1829

Bergens topografi har formet byen igjennom hele dens historie, hvilket også ses på vektningen av fjellene i dette kartet.

04



DET NYE TERRENGET

Etableringen av Dokkebakken og Frielenesbakken skaper muligheten for å gjemme alle parkeringsfasiliteter og fergeterminalen under et generøst, grønt byrom.

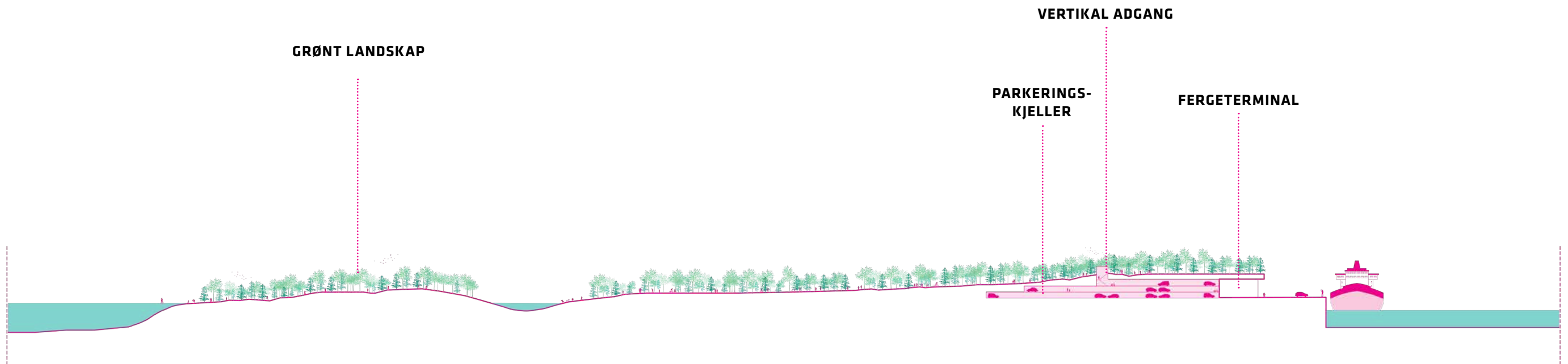
FERGETERMINAL OG PARKERING

NYGÅRDHØYDEN

Den karakteristiske bergenske topografien videreføres.

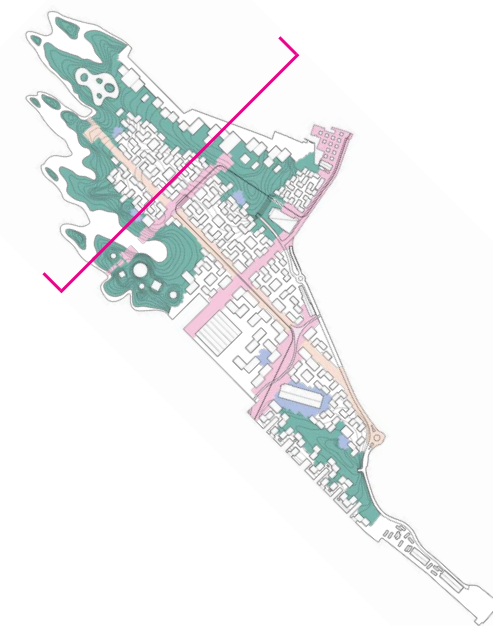
MØHLENPRIS

Det mindre høydedraget ved Møhlenpris forlenges langs Frieleneskajen.



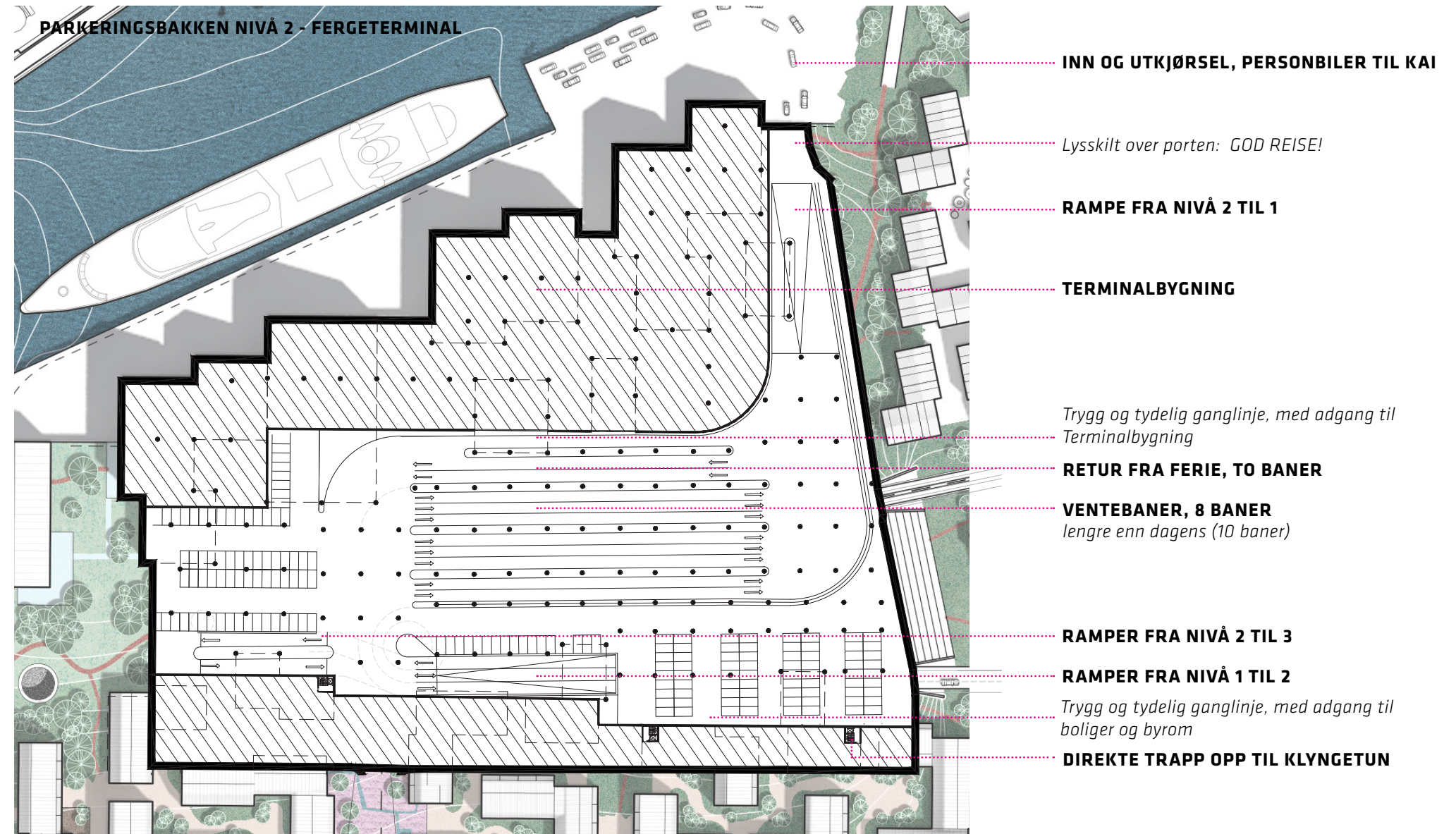
SNITT, 1:2000

Det fremgår i snittet hvordan det kunstigt anlagte bakkelandskapet utnyttes til både fergeterminal og parkeringsfasiliteter - på denne måten kan Dokkens funksjon som hub for fergetrafikken fortsette.



DOKKEN SOM BILFRI BY - BÅDE/OG

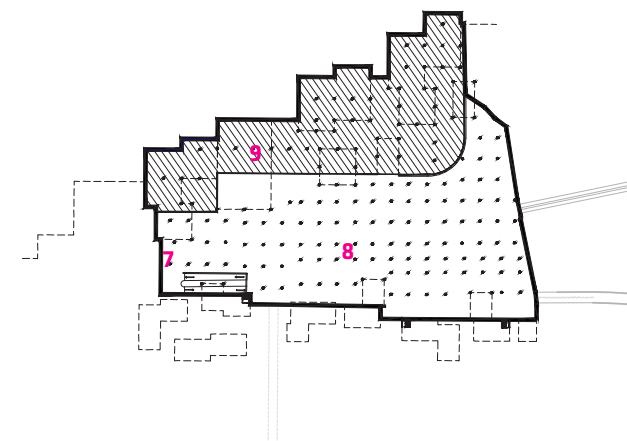
Her vises hvordan området under Dokkebakken kan utnyttes til fergeterminal med ventebaner. Det store parkeringsarealet hjelper også med å holde Dokken bilfri - nesten da.



PARKERINGSBAKKEN NIVÅ 1 - ADGANG



PARKERINGSBAKKEN NIVÅ 3 - PARKERING



- 1: Inn og utkjørsel - Bybanen
- 2: Inn og utkjørsel - Biler
- 3: Bilsone: rampe til neste nivå, vendeplass, parkering, adgang til boliger og byrom på bakken
- 4: Interaktiv kunstvegg langs Bybanen
- 5: Logistikk senter - Kaifunksjoner
- 6: Rampe ned fra nivå 2, ferge - privatbilister
- 7: Rampe til nivå 3
- 8: Parking med direkte adgang til boliger og byrom mot sør, og til kontorbygninger og terminalbygning mot nord.
- 9: Samlet underetage til kontorbygning på bakkekanten.

05. NATUR OG SJØFRONT

Et av hovedgrepene i den nåværende planen for Dokken er å skrive sjøpromenaden inn i en sammenheng med resten av Bergen. Ved å lage et grønt loop som forbinder de grønne områdene på Nygårdshøyden og i Møhlenpris sammen med det nye byområdet, skaper vi en naturlig forbindelse med byen.

Den uhindrede tilgangen til sjøen for både innbyggere og besøkende tilfører byen enda et unikt naturområde. Bergen er byen ved fjellene, men også byen ved fjordene, og denne planen går tilbake til dette eldgamle motivet.

I et større perspektiv er Dokken en del av målet om å binde hele Bergens havnefront sammen. Tilgangen til vannet er mange steder hindret av aktiv industri eller upassende boligbygging, men på Dokken er havet for alle!



SJØFRONTEN

Dokken bør inngå i et sammenspil med den overordnede sjøfrontsstrategien for Bergen Kommune.

05

KYSTNÆR NATUR

Det grønne loop friholdes for større bebyggelse og gir Bergen en ny, direkte adgang til sjøfronten.

VIK OG SKJÆR

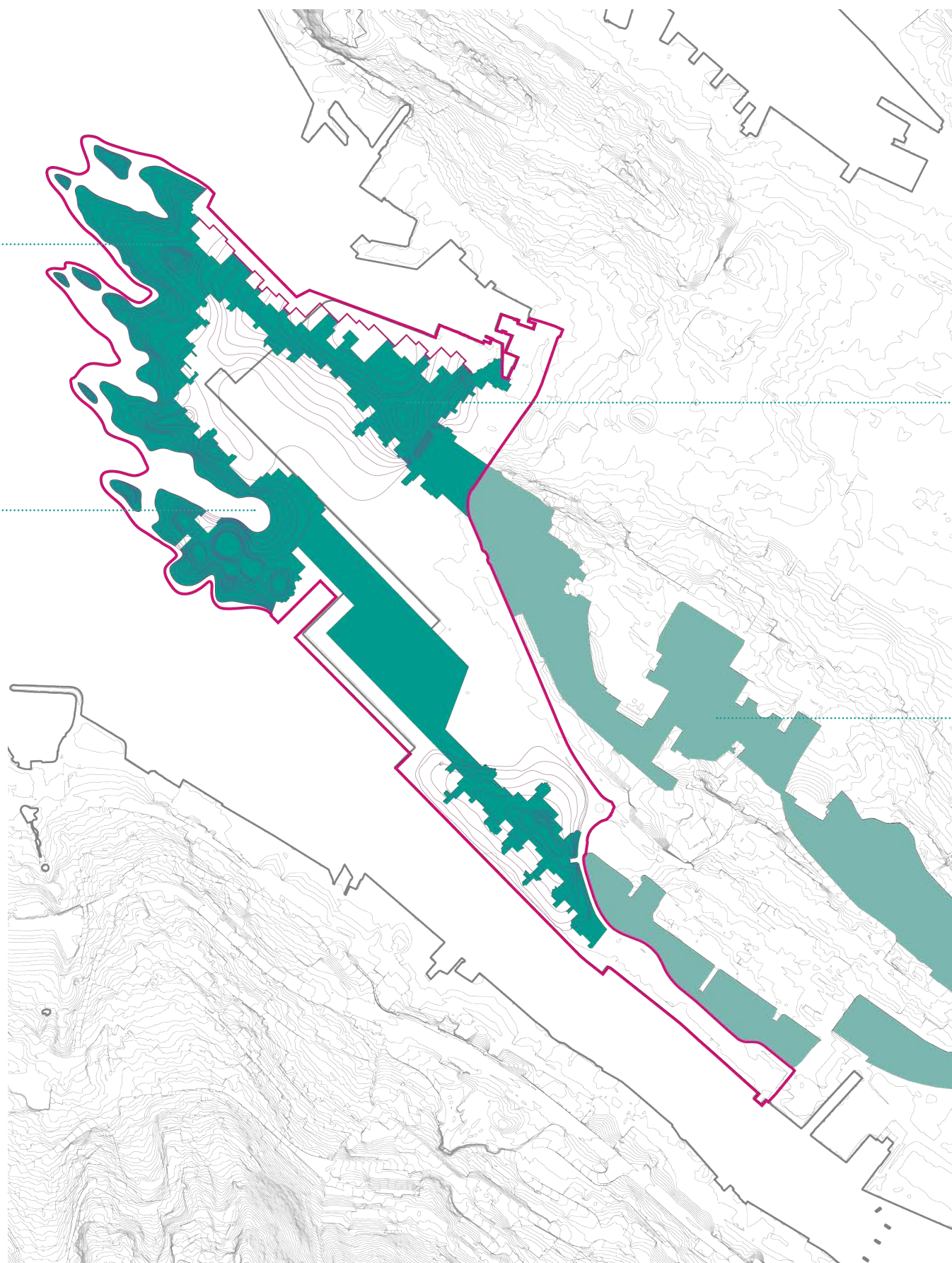
De klassiske naturtypene for regionen fortolkes i et menneskeskapt landskap.

GRØNNE HØYDER

Et stort, tett bevokset område friholdes som et offentlig pusterom.

NYGÅRDSHØYDEN

Det grønne området langs hele Nygårdshøyden forlenges ut mod kysten.





PÅ KANTEN AV NATUREN

Ved enden av Dokkeboulevarden møter vi fjorden. Himmelen og vannet har en ny farge hver dag, og på de klare dagene kan vi se helt til Holsnøy. Sist det var storm stod vannet høyt, men kom ikke inn til byen.



06. ALLMENNINGER

Dette hovedgrepet skaper en sterk forbindelse med Bergens historiske byplanlegging. I gamle dager hadde byens allmenninger en praktisk funksjon, da de forhindret brann i å spre seg over hele byen, men i dag fungerer de først og fremst som infrastrukturpassasjer eller rekreasjonsområder. Vi foreslår å gjeninnføre den praktiske funksjonen gjennom en *klimaallmenning*, som både skaper et bedre mikroklimatiske forhold, men samtidig inngår i klimasikringen av det nye bydelen.

De store, tverrgående gatene skaper også et hierarki i bystrukturen, som naturlig er delt inn i mindre nabolag og byggeplasser. Ved å ligge over den dominerende vindretningen oppnås et bedre, mer komfortabelt gatemiljø, der inviterer folk til å opphold og leke.

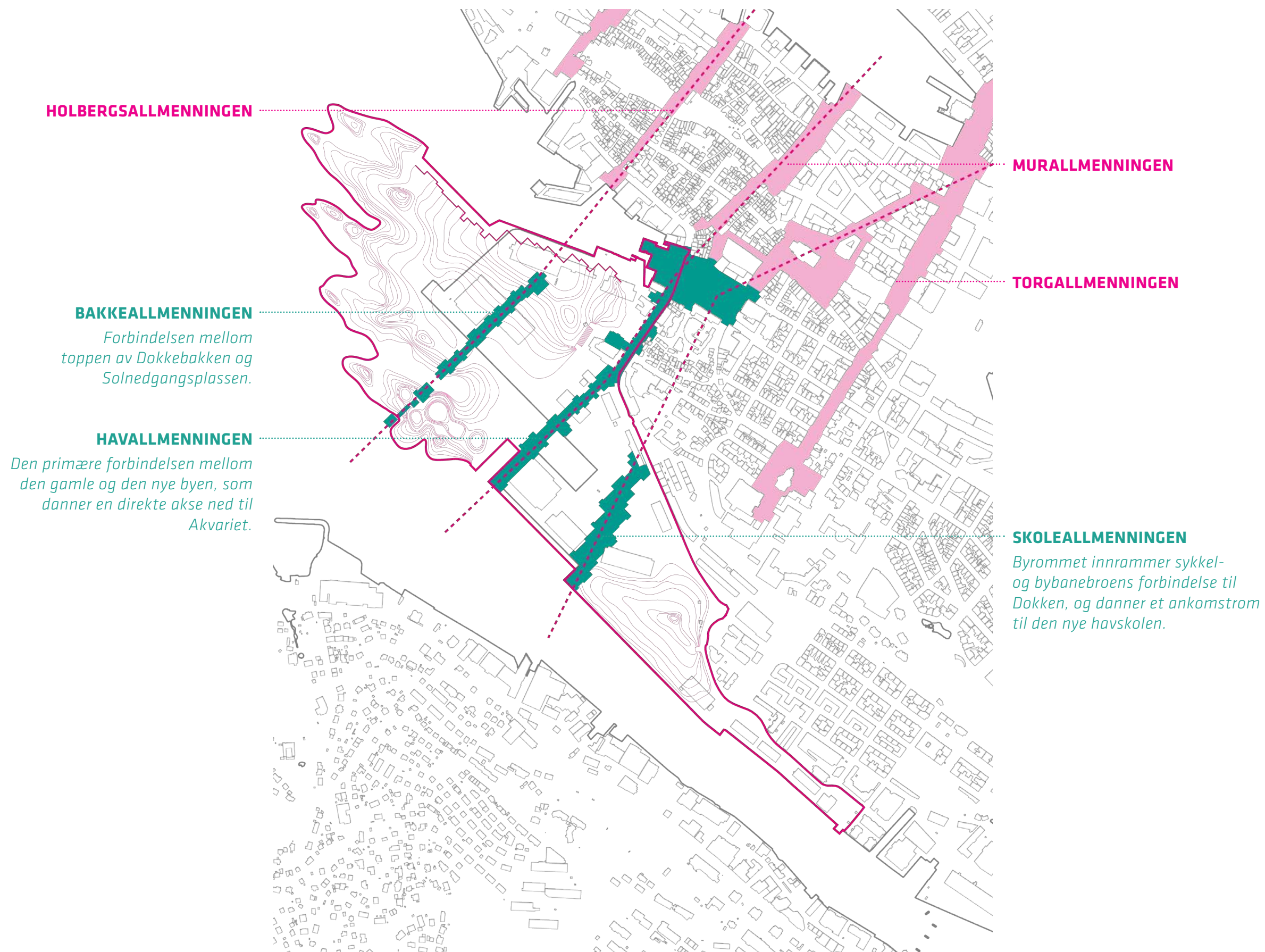
Klimaallmenninger rummer beplantning som bidrar til å absorbere regn og overflatevann lokalt, på samme måte som en rekke forsinkelsesbassenger bidrar til å minimere presset på byens vannsystem. På denne måten er vannet som strømmer gjennom allmenningene også med på å synliggjøre virkningen av klimaendringer på hverdagen vår.

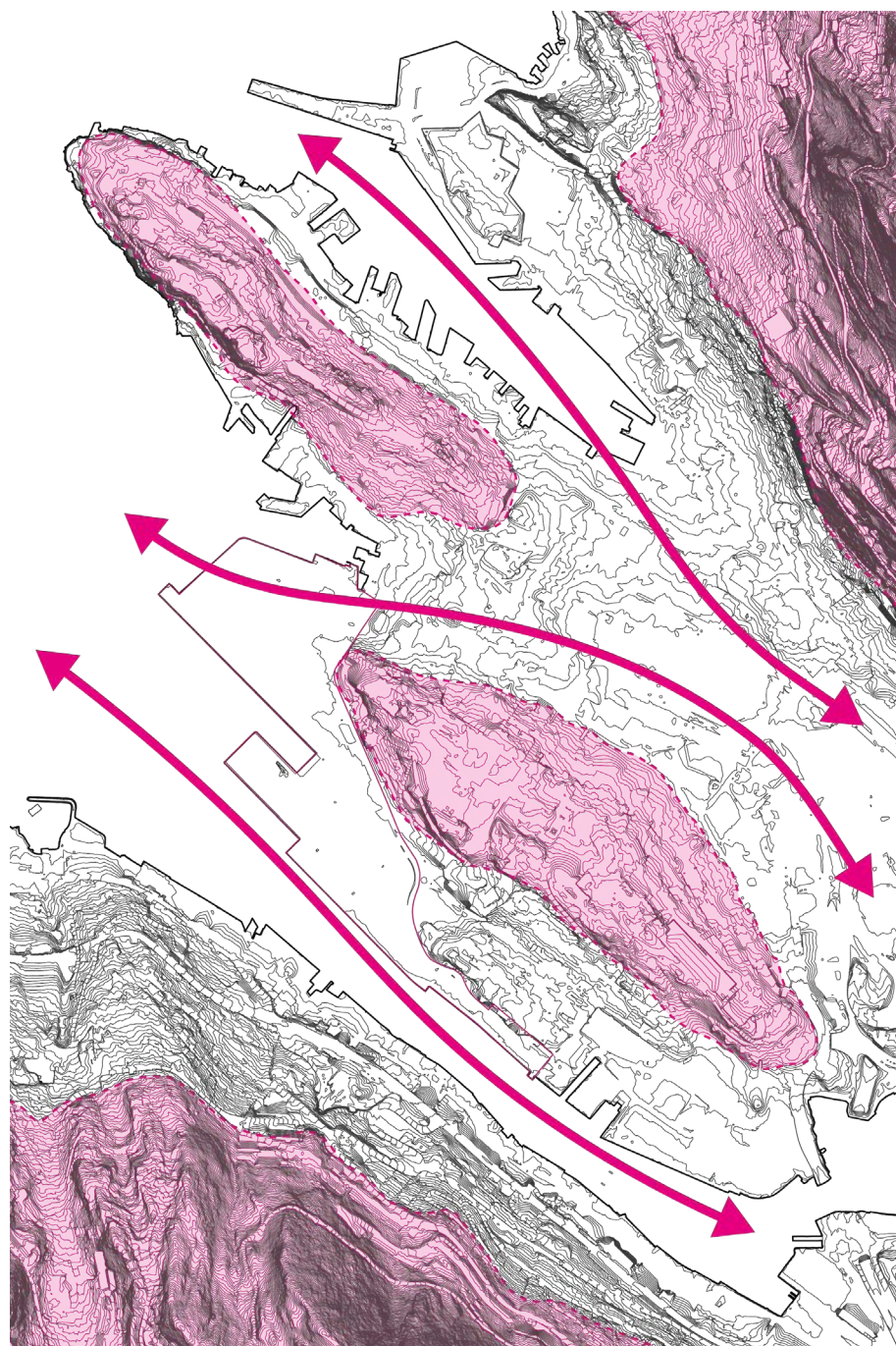
KLIMAALLMENNING

Allmenninger inngår i den overordnede planen for klimasikringen av Dokken. Via beplantning tilbakeholder de mest mulig overflatevann, og i tilfelle av oversvømmelse forsinker de vannet på dets vei mod et sentralt oppsamlingsbasseng.



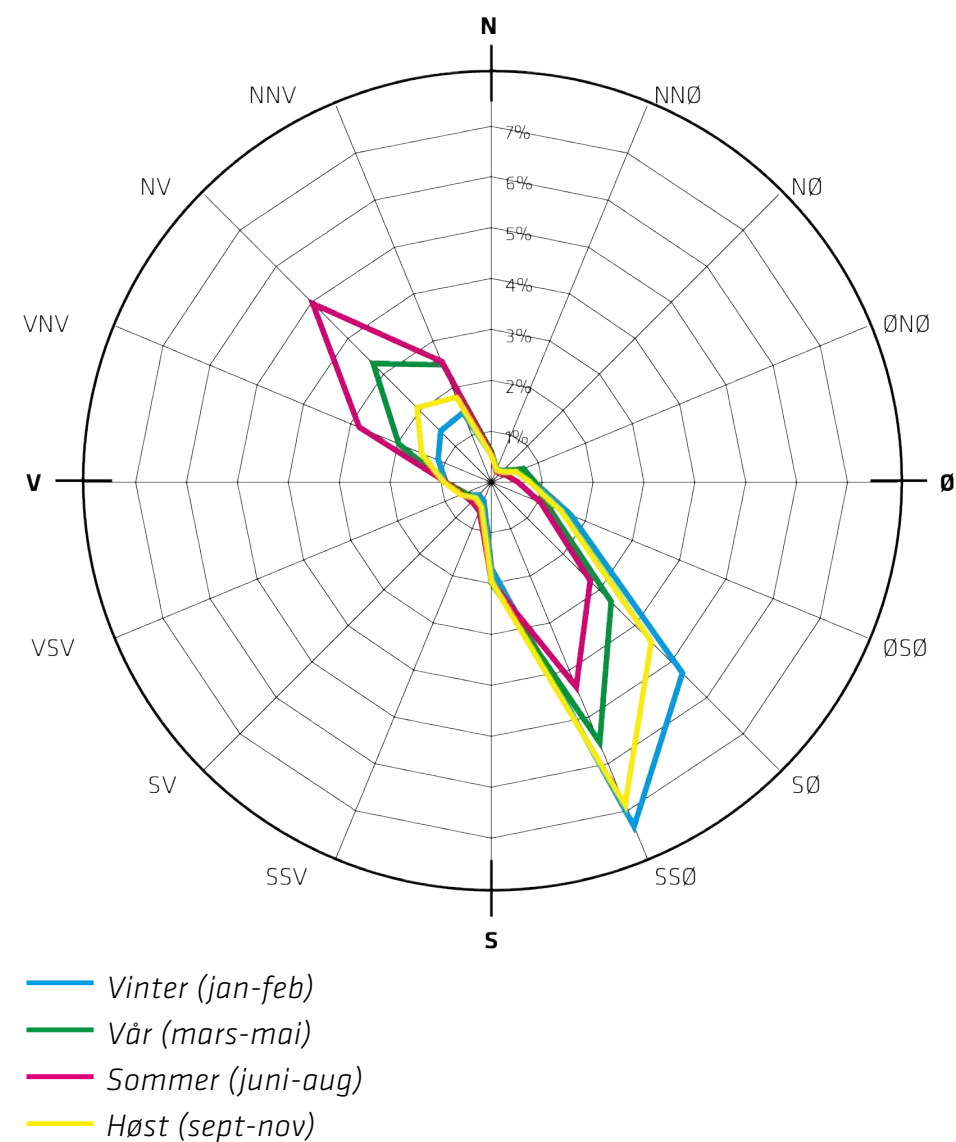
06





VINDEN MELLOM FJELLENE

Nordnes og Damgårdshøyden, samt fjellene nord og syd for sentrum, former en naturlig vindtunnel, som skaper en fremherskende nordvestlig og sydøstlig vind.



VINDROSE

Som det kan avleses på vindrosen kommer den dominerende vinden fra nordvest om sommeren og sydøst om vinteren.



KLIMAALLMENNING

Regnvannet gjøres klart i
byrommet og tydeliggjør
effekten av klimaendringer
på byrommet vårt.

07. PIONERER

Som en kickstarter for byutvikling på Dokken, har vi utpekt tre lokasjoner som på sin egen unike måte kan bli pionerer i det nye, regenerative bydelen. Ved å prioritere rask utvikling kan Dokken, vil bydelen tiltrekke seg de viktige felleskapene og bedriftene som er nødvendige for å skape liv og aktivitet helt fra starten.

Omdannelsen av området rundt det gamle havn-lageret til et nytt **Havkvartal**, som favner både Bergens Akvarium, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, danner grobunn for interaksjon, samskaping og innovasjon innen marin sektor. Ved å gi disse aktørene et fremtredende sted fra begynnelsen av, får Dokken en klar identitet som en del av Havbyen Bergen!

Hengslet mellom den nye og gamle byen består av **Sukkerhustorget**, der en rekke paviljonger inneholder alt fra infobokser om den nye bydelen, midlertidige utstillinger, showroom for bærekraftige byggematerialer og kanskje til og med ByLabs nye lokaler.

Under broen ved Møhlenpris får en helt annen og mindre formell karakter. Enorme disser hengt fra broens betongstruktur skaper aktivitet i et oversett rom, og en containerlandsby skaper inklusive rammer for grønt iverksætteri og kreative verksteder.

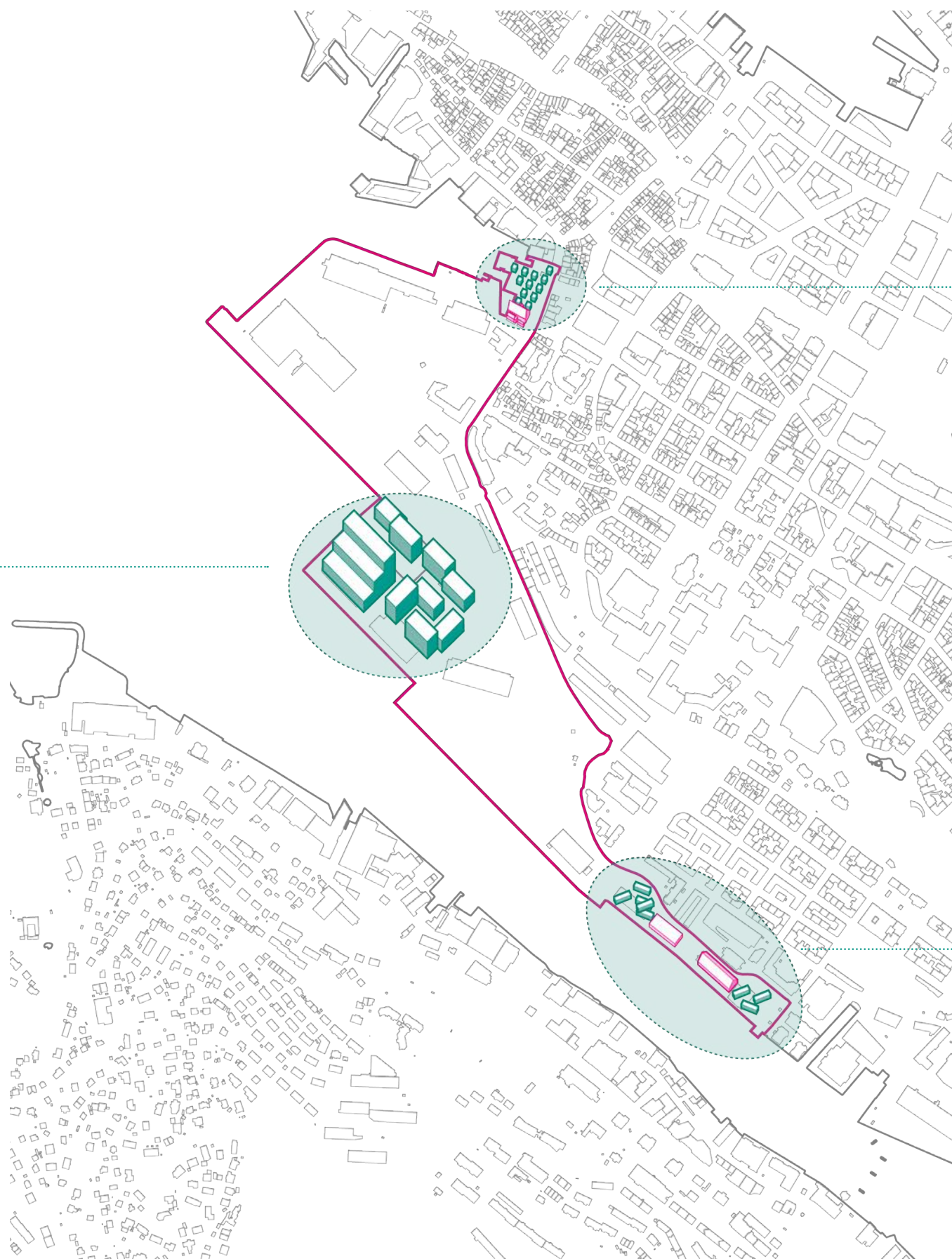


DOKKENS DISSEDARIUM

Visualisering av pioneren under Puddefjordsbroen.

07

HAVKVARTALET
Bergens Akvarium,
Havforskningsinstituttet
og Fiskeridirektoratet giver
Dokken en klar identitet som
en del av Havbyen Bergen.



SUKKERHUSTORGET

På Sukkerhustorget utgør
en rekke paviljonger et
formidlingsrom omkring
den nye bydelen, der
bliver et hengsel til resten
af byen.

UNDER BROEN

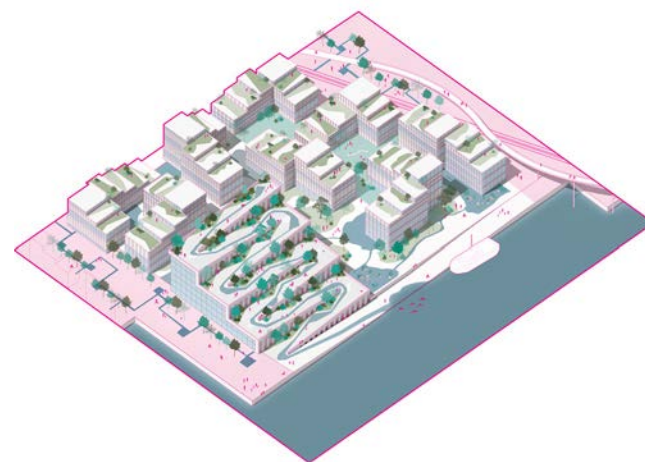
Gigantisk dissepark og
kreative verksteder skaper
en hub for lek, innovasjon
og iverksætteri.





BYENS AKVARIUM

En joggetur på morgenen til toppen av akvariet er nesten som byversjonen av Fløyen. Den bærekraftige transformasjonen av det gamle Havneleret er en stor suksess, og Bergen har virkelig tatt det nye kvartalet til seg.



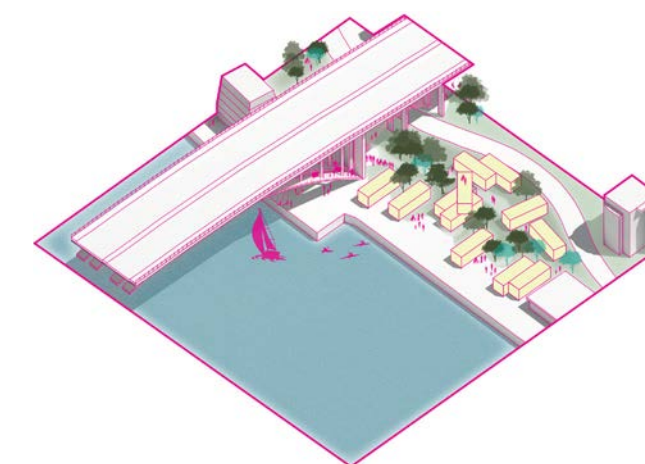
HAVKVARTALET

Akvariet, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet



SUKKERHUSTORGET

Bylaboratoriet, showrooms, borgerinndragelse



MØHLENPRISKAJEN

Dokkens Dissearium, iverksetterby, lokale grorøtter

+ Blå grønne kvalitetene Havbyen Bærekraft Identitet og samskapelse Flerbruk og sambruk Strategisk utvikling

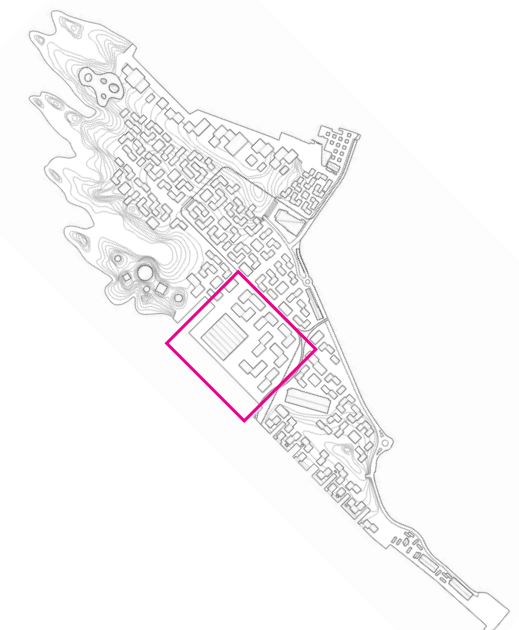
+ Erhvervsklynger
Akvariet
Havforskningsinstituttet
Fiskedirektoratet
Klynge-næringsliv
institusjoner
Havskolen

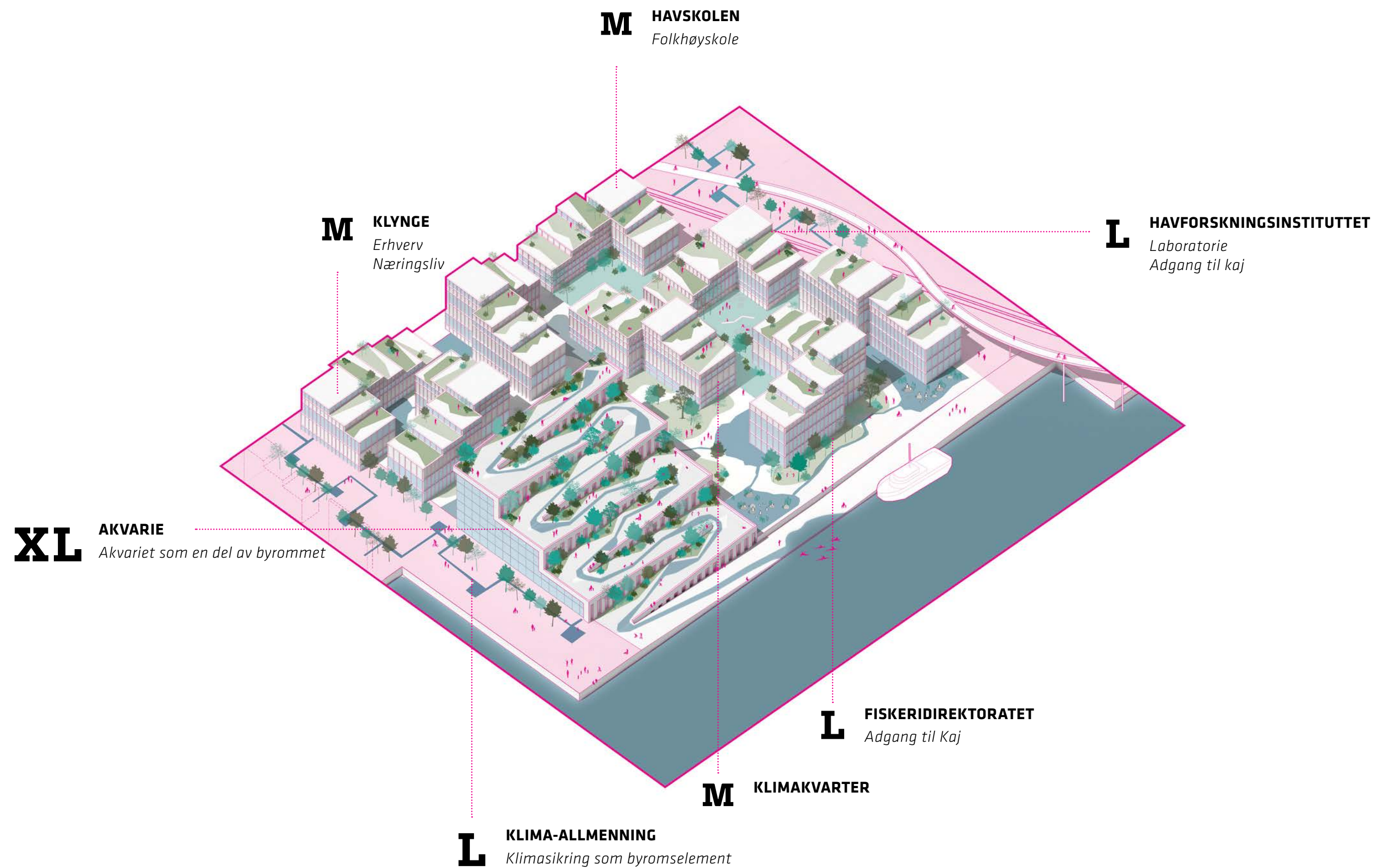
Området omkring Havnelageret utpekes som pionerområde og kan utvikles allerede i 2021, og kan huse Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet og Akvariet. Av de foreslåtte plasseringene mener vi dette er den beste, da forbindelsen til Sukkerhustorget skaper en klar bymessig struktur i planen. I tillegg er en transformasjon av Havnelageret en spennende idé å jobbe videre med. Det mest bærekraftige utgangspunktet er den direkte transformasjonen av det gamle bygget.

I dette første skisseforslaget reduseres det store volumet mot havnen i et 640 meter langt byromsforløp. Dette skaper både en monumental og folkelig gestus mot syd, hvor dagslys, sunnhet, regnvann, himmel og hav forenes, og en ny destinasjon i verdensklasse er tilføyet fortellingen om Bergen. En del av Dokkens kaikant kan fremdeles betjene de mange skip som tilhører forskningen, slik at man fortsatt kan ta i mot skip fra hele verden. Kvartalet integreres med den øvrige byen og huser relaterte erverv innenfor den marine sektoren, havskolen, kontorer med mer.

Som det første bygget på Dokken og som et partnerskap mellom stat, kommune og private investorer har Havkvartalet gode forutsetninger for å løfte visjonen om Dokken. Ikke bare i arkitektur og funksjon, men også innenfor byggets klimatiske fotavtrykk. Vi anbefaler at pioner-området i noen grad etableres som et regulert frirom, hvor det er fokus på å endre de reglene som i dag står i veien for å bygge fossilfritt.

HAVKVARTALET





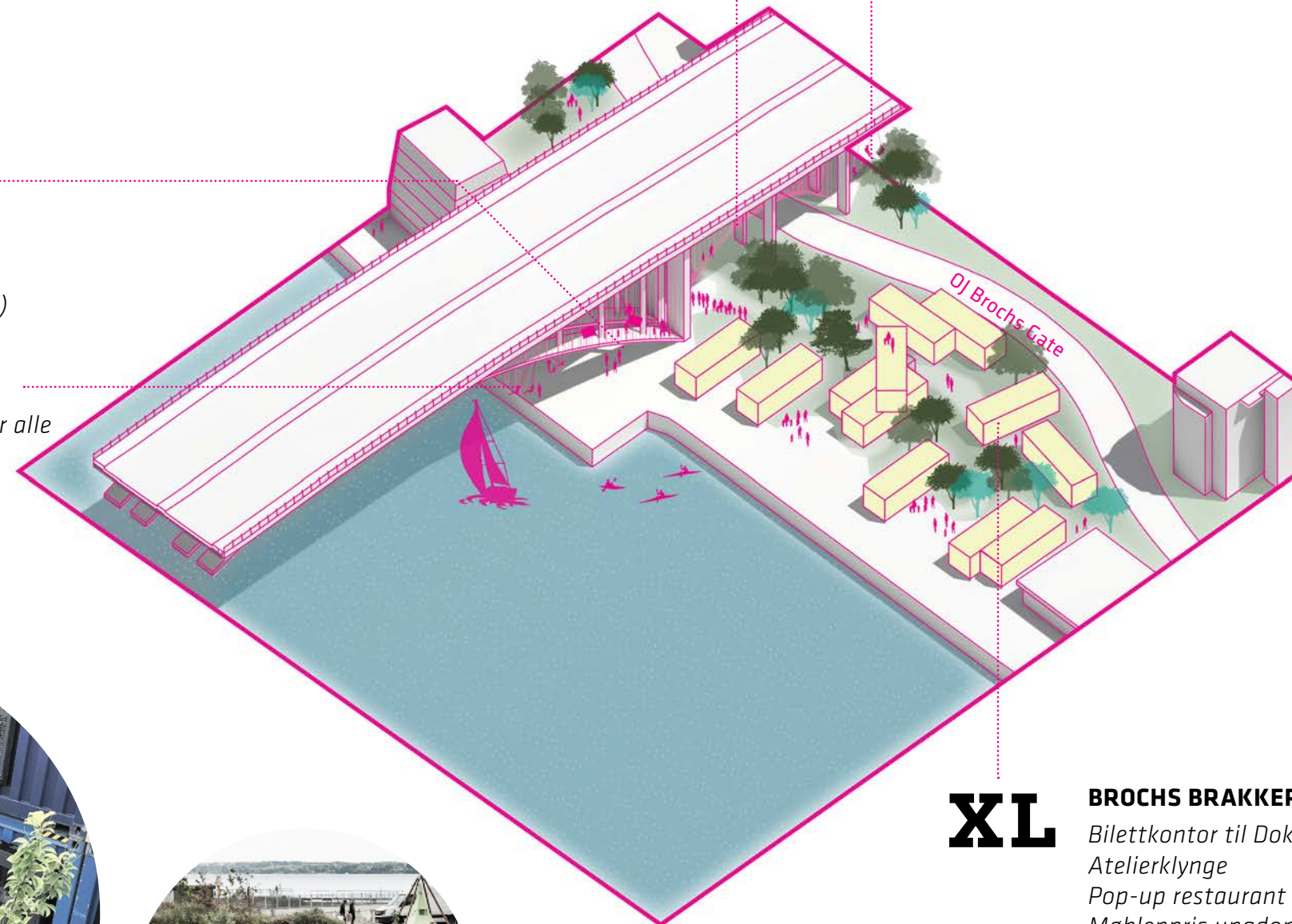
L DISSELANDSKAB
 Turistattraksjon
 Unge
 Familiier
 (bilett og åpningstider)

S FJORDDISSER
 Gratis tilbud for alle

S HENGEBRU
 I form som brobuen (bilett)

S SLENGEDISSER
 Gratis hangout for unge

XL BROCHS BRAKKER
 Bilettkontor til Dokkens Dissearium
 Atelierklynge
 Pop-up restaurant tun
 Møhlenpris ungdomsklubb
 Stipendværksteder til kreative, korttids



UNDER BROEN



PIONER PUDDEFJORDSBROEN

Den sydligste *pioner* skapes ved Møhlenpris-festet av Puddefjordsbroen. Her kobles en campus av uformelle og rimelige leiemål, med en attraksjon som tiltrekker både unge, barnefamilier og turister: Europas modigste dissepark. Stemningen i dette *pioner* landskapet er uformell. Det er et low-cost initiativ, med målsetning om å invitere og holde fast på de brukere som ikke kan betale leienivå svarende til en nybygget bydel ved sjøen.

DOKKENS DISSEARIUM

Puddefjordsboens fantastiske konstruksjon står synlig fra hele Damsgård, Møhlenpris, Solheimsviken, Laksevåg, Sydnes og Dokken. Den nye attraksjonen vil flette lys og liv inn i konstruksjonen og gjøre den til et enda mere spektakulært skue, både på avstand og på nært hold.

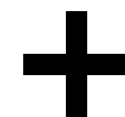
Disseparken på broens bue, er en spennende romlighet som avgrenses av lette metalmesh flater spendt ut på broens konstruksjon. Her kan man krøpe billett for å komme inn. Porten ligger mellom brostøylene mot parken. Hvis man er modig og god til høyder, kan man også prøve forhindringsbanen på hengebroen som krysser over til landskapet på motsatt side av O. J. Brochs gate. I hver ende finnes et område med henholdsvis slengdisser og fjorddisser til gratis glede for alle.

BROCHS BRAKKER

O. J. Brochs gate har fått navn etter en norsk matematiker, fysiker, samfunnsøkonom. En mann med politiske ambisjoner, internasjonalt utsyn,

og stor engagement i ny læring som grunnlegger av en skole.

Brochs Brakker er en frodig campus aviverksetere og innovatører, som har huse i en klynge av containere på kaikanten. Bergen bugner av kreative, musikalske, politiske krefter - fra undergrunnsmiljøer og etablerte organisasjoner. De inviteres til Dokken som first-movers og pionerer - en invitasjon som ikke utløper når byplanen er fullt utbygget, men nettopp sikrer at de unge og uetablerte har sin plass i bydelen til evig tid.



Identitet og Samskapelse Flerbruk og Sambruk Boligbyen Strategisk utvikling



Atelierklynge
Møhlenpris ungdomsklubb
Stipendværksteder
Turistattraksjon

+ Identitet og samskapelse

Boligbyen

Flerbruk og sambruk

Strategisk utvikling

Infrastruktur

- + Sukkerbitene**
- Bybanen
- Historisk bebyggelse
- Gåbyen Bergen
- Trafikkhåndtering

PIONER SUKKERHUSTORGET

Den nordligste *pioner* skapes ved den naturlig ankomst fra sentrum via almenninger, gater og smau. Og hvilken ankomst! Kvalitetene på Nøstet kan i dag forsvinne litt bak parkeringsplasser og trafikkåren inn og ut av sentrum, men bak dette sløret finnes et sted med imponerende kvaliteter og herligheter: Historisk bergensk trehusbebyggelse, nøstebod, kaikant og utsikt ut byfjorden mot kveldssolens sted på himlen.

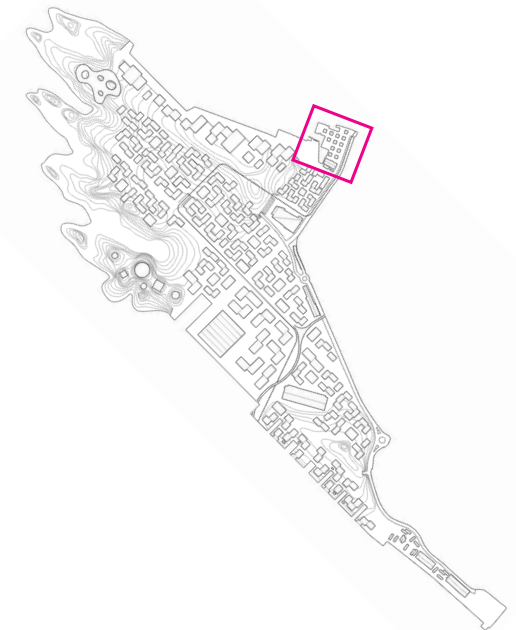
SUKKERHUSTORGET

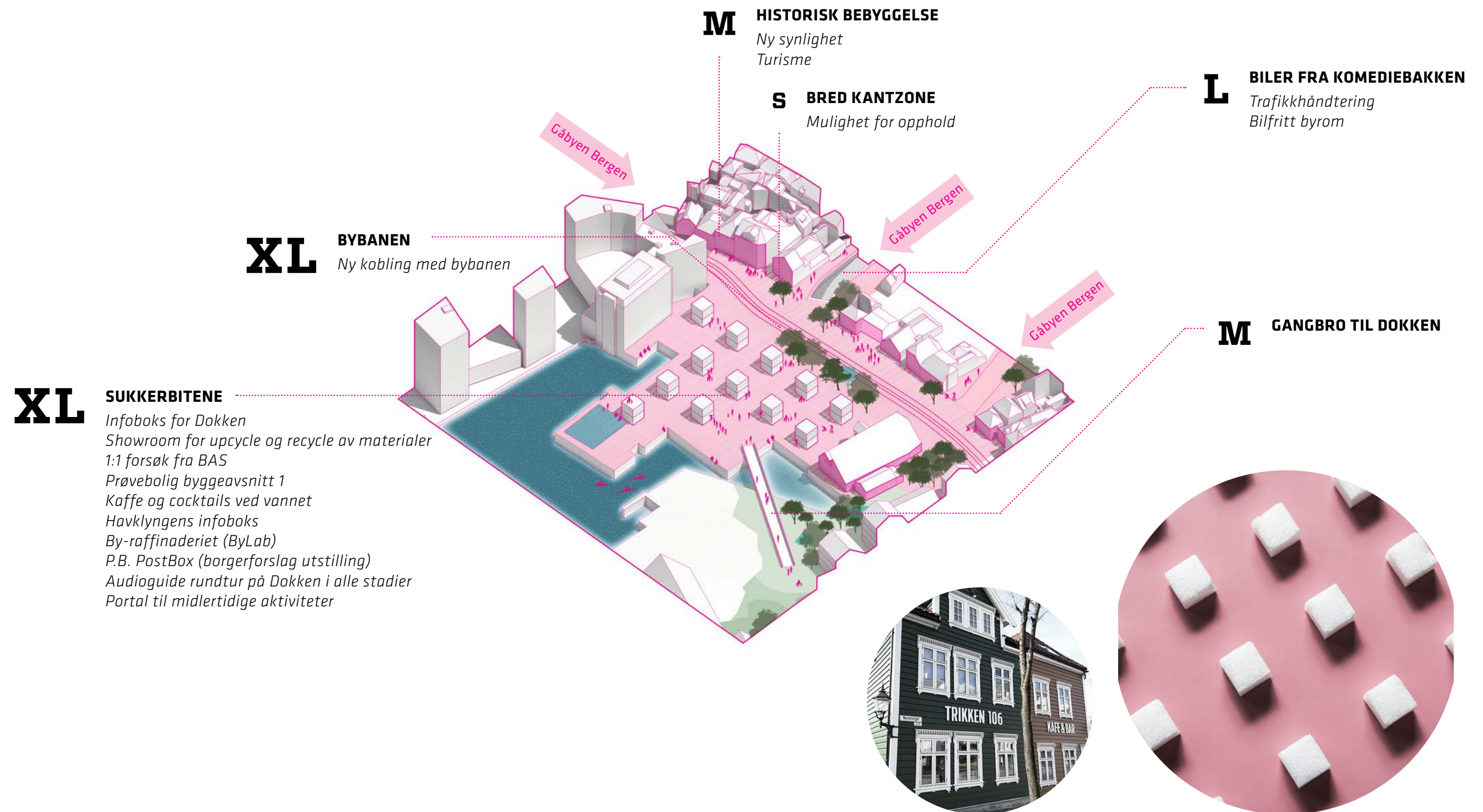
Forslagets håndtering av trafikk, betyr at Sukkerhustorget kan bli et bilfritt byrom, hvor det kun er kjørsel til lokalområdet og varelevering til butikker som kjører over byflaten. Det betyr at den historiske fasaderekken får ny synlighet og potensiale, med bred kantsone for gående og mulighet for opphold (og turister med kameraet hevet). Et urbant dekke strekker seg fra kaikant til fasaderekken, og danner bunn for en oppstilling av paviljonger som på hver sin måte knytter seg til utviklingen av Dokken.

SUKKERBITENE

Sukkerhustorget er et formelt byrom, og paviljongene bygget i blivende kvalitet. Den eneste fellesnevner for paviljongene er sukkerbitreferansen: de ytre kubiske mål, og den hvite fargen. Felles for leietakerne i paviljongene er deres aktive rolle i å skape bredt eierskap og høyt kommunikasjonsnivå om Dokkens utvikling i hele Bergen.

SUKKERHUSTORGET





08. KLYNGETUNET

En fortolkning av en eldgammel boligtypologi

Et klyngetun var som et samfunn for seg, ja mer enn det. Tunfolket kjente seg som en huslyd.

- Halldor O. Opedal

Livet på en norsk klyngetun i det 19. århundre var sosialt basert i et sterkt og til tider komplekst arbeidsfellesskap. 2 - 15 familier kunne bo sammen i et klyngetun og til tider med opptil 200 innbyggere i relasjoner på kryss og tvers. Klyngetunet kunne bestå av mellom 50 - 100 bygninger representert i hjem og produksjonsbygninger, som alle understøttet landbruksliv og produksjon på tilhørende felt.

Opprinnelig var klyngetunet en stor gårdsdrift på kollektive vilkår, men med den store befolkningsveksten i årene 16 - 1700, ble flertallet av de mange klyngetunene delt inn i mindre gårder. Klyngetunets hjem var delt mellom mange familier på samme måte som tunets produksjonsbygg ble delt mellom de forskjellige delte gårdene.

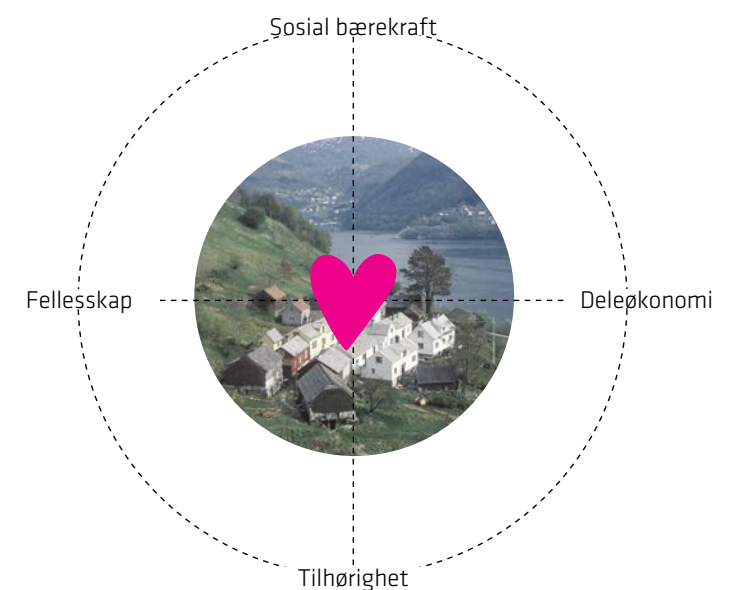
Klyngetunet var selvstyrende i forhold til produksjon og dermed i en moderne betydning en forretningsenhet, hvor folk bodde og jobbet i deler - økonomiske enheter, der det felles balanserte og det private var delt.

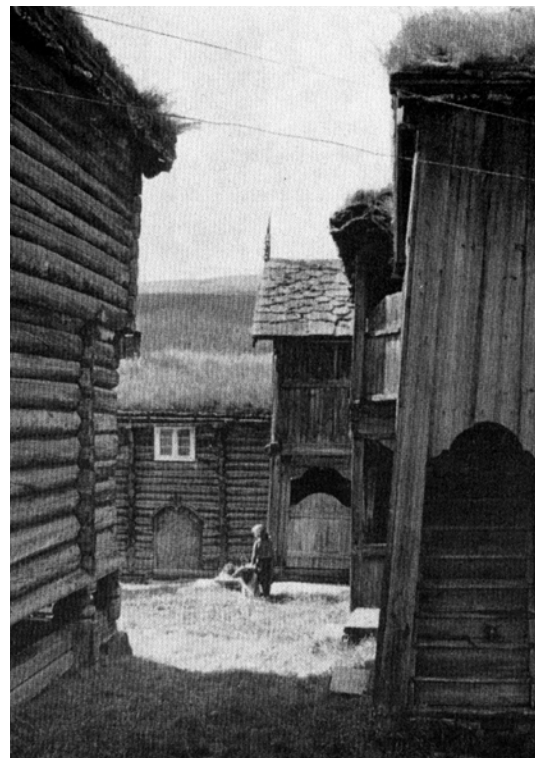
Balansen er viktig å fokusere på når vi foreslår klyngetunet som en moderne analogi til fremtidens sunne liv i byen. Det er noe som står på spill her, og transformasjonen fra det historiske klyngetunet til det urbane klyngetunet må skje så nær de historiske prinsippene for delingsøkonomi som mulig.

I den urbane klyngetunet er balansen mellom å bo og jobbe altavgjørende for utviklingen av bydelen. Her bor, bor og deler innbyggerne i nær tilknytning til rytmen i Dokken, - i nærheten, i nabolaget og i bydelen. Her deles ressurser i møtet mellom mennesker og i møtet med naturen i byen.

Det urbane klyngetunet er et oppgjør med den nukleare boligmassen og familiesammenheng, som preger det 21. århundre. Det urbane klyngetunet viser hvordan mennesker lever gjennom generasjoner i et ressurssterkt og regenerativt samfunn.

Det urbane klyngetunet skapes i balansen nettopp der i mellom.





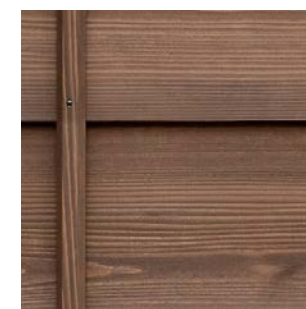
DET HISTORISKE TUNET

I disse gamle bildene ser man klyngetunets tette og beskyttende karakter, som danner en ramme for det nære fellesskapet.



EN SAMMENSATT FASADE

Klyngetunets facader er eklektiske og sammensatte, med smalle passasjer gjennom husene.



MATERIALITET

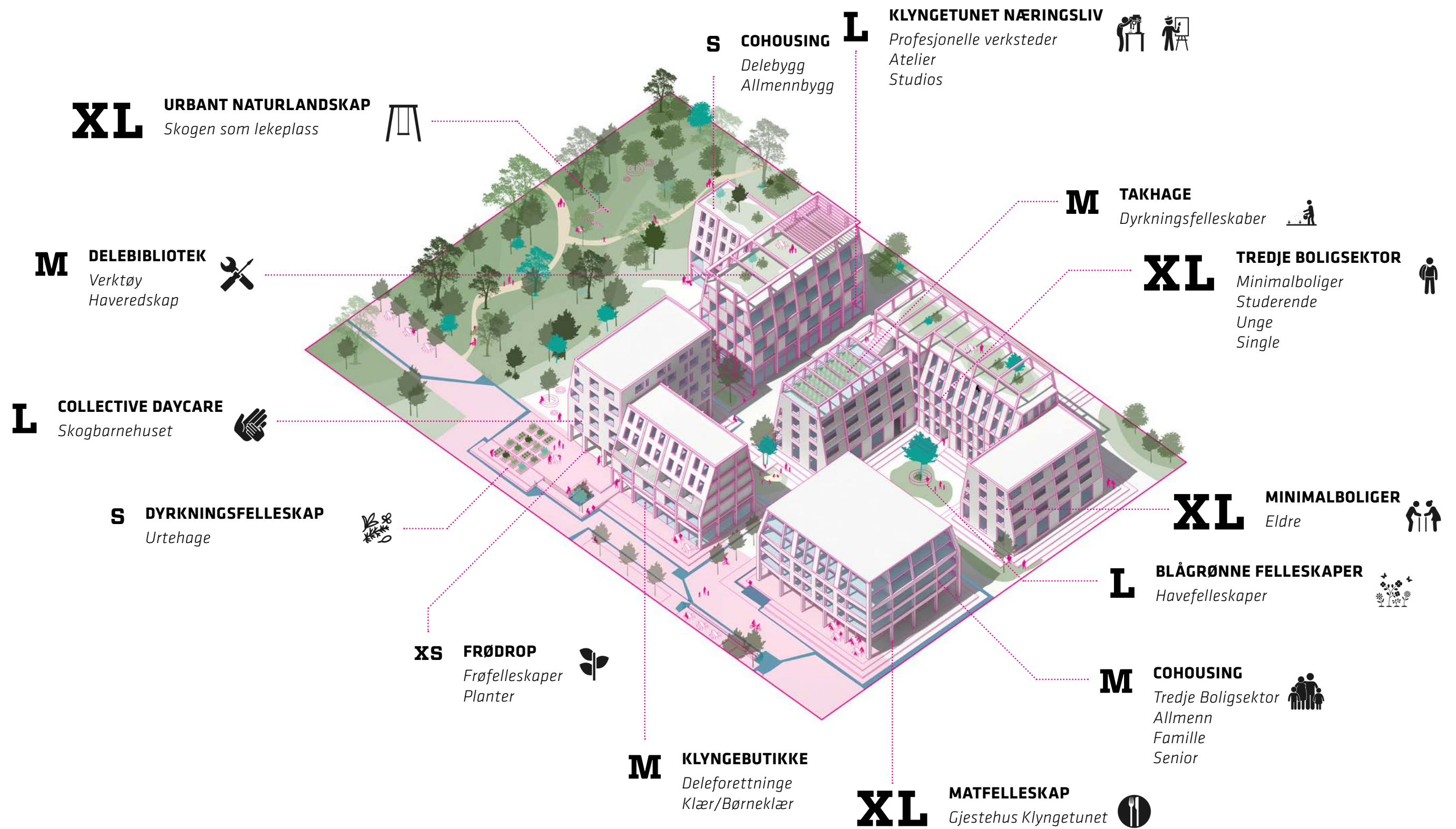
Fortolkningen av en konstruksjon som står synlig i fasaden har potensiale til å innramme gjenbrukte materialer i større og mindre partier, og videreføre Dokkens overflater og fortellingen om et aktivt havneliv og rå materialepalett.



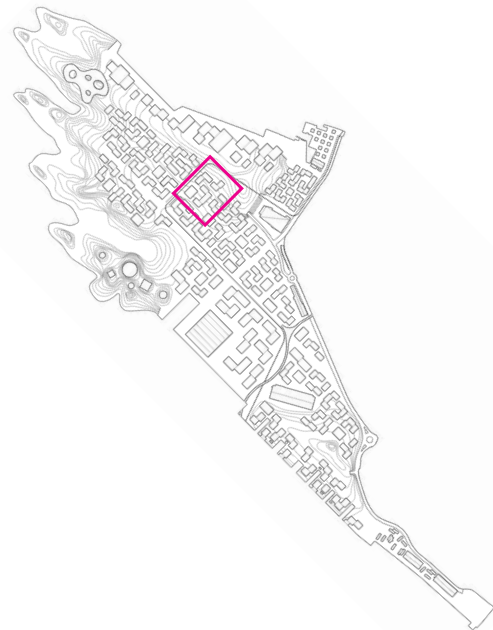


GATELIV OG FELLESSKAP

Allmenningene leder regnvannet fremover og ned til plantene. Kantsonene langs bygningene skaper rom til oss alle. Vi møtes ofte ved ressursstasjonen eller beboerhuset, og vi har et godt naboskap.



TUNET PÅ BAKKEN



Det blir ikke vanskelig å selge boliger med utsikt til vannet på Dokken. Ved å sikre kontakt med et variert og sammenhengende landskap på Dokkens indre arealer, får vi det beste fra begge verdener. Skogen tilbyr ly, fordampning, ro og fordypning, som kan erstatte de vindfulle dagene langs vannet. Ved å dekke parkeringsarealer med grønne dekk, blir situasjonen omgjort til noe mer positivt og multifunksjonelt, som skaper verdi for både borgerne, bygningene og biologien.

For å sikre godt byliv fokuserer Dokken på de nederste 7 meterne av byen. Her møtes folk daglig i deres fritid, og derfor har byen fokus på det møtet ved å tilrettelegge for opphold og møtesteder. Allmenningene tilbyr sosiale flerbruksrom, der naboer og besøkende møtes rundt delte felleskaper, kaféliv og byromsaktiviteter. Rommene mellom husene er mer private og tilhører de lokale felleskapene, hvor du kan skape de funksjonene man i felleskapet ser verdi i. Alle bygninger er bygget med en høy første etasje, slik at funksjonene endres over tid mellom næring, fellesrom, vaskeri eller ressursentre.

Kantsonen er den viktige rommet på 3-7 meter omkring bygningens føtter, der folk spontant møtes eller oppholder seg. Alle bygninger oppfyller byrommene med en presis utforming av kantsoner som kan bidra til opphold eller som buffersone mellom det offentlige eller private. Ofte er kantsonen hevet 1/2-1 meter, og sikrer derfor mot innsyn fra gaten, samt terrengkanter som skaper volum til beplantning og tilbyr sitteplasser i hele byen.

Noe helt særegent for boligområdene på Dokken er at de har fokus på offentlige takhager som tilbyr dagslys og fellesskap. Her kan du dyrke yoga, dyrkning eller skapes orangerier, slik at utesesongen kan nytes lenger og over tid kan pop-up-restauranter eller foreningshus dukke opp.

+ Blå-grønne kvaliteter Bærekraft Identitet og Samskapelse Boligbyen Strategisk utvikling

- + Urbane dyrkningsfelleskaper
- Økt biodiversitet
- Deleøkonomi felleskaper
- Collective Living
- Cohousing
- Generasjonsboliger
- Urbant Klyngetun
- Deleøkonomi forretningsmodeller
- Klynge forretningsmodeller

+ Blå-grønne kvaliteter Havbyen Ekspansjon i havet Bærekraft Identitet og samskapelse Boligbyen Strategisk utvikling

- + Felles næringsliv**
- Barneinstitusjoner
- Deleøkonomiske forretningsmodeller
- Klynge forretningsmodeller
- Økt biodiversitet
- Deleøkonomsike felleskap
- Collective living
- Cohousing
- Social housing
- Tredje boligsektor

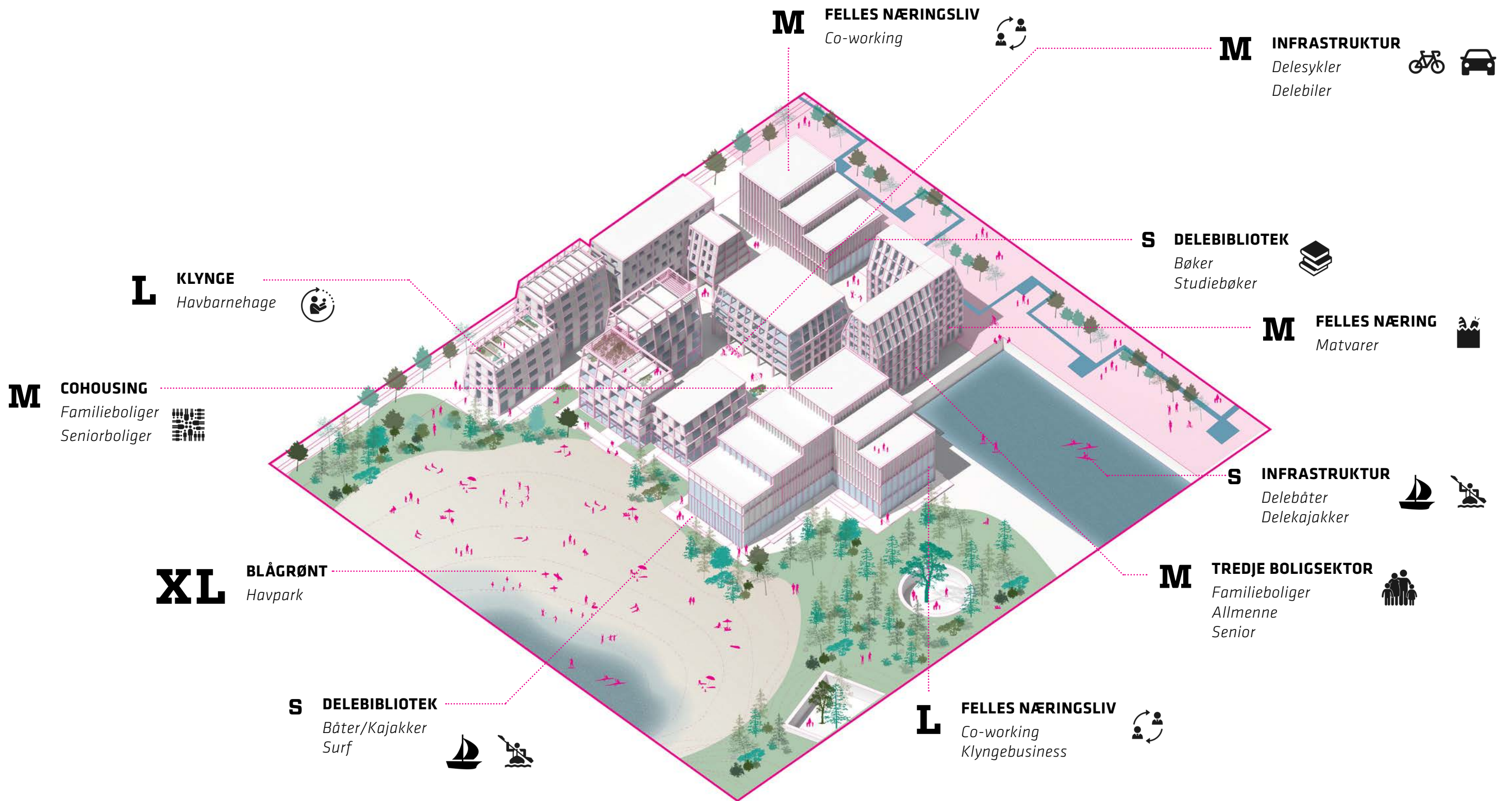
Kontakten til vannet på Dokken er ikke bare for de nye beboerne. Jekteviksstranden er en stor bystrand som på en varm sommerdag kan ta imot tusenvis av Bergensere. Det generøse byrommet flettes gradvist sammen i de mer private områdene hvor innbyggere og bedrift avløser hverandre dagen lang. Ved å blande ernæring, undervisning og variert beboelse, skapes det en aktiv utnyttelse av byrommene hele dagen. Krav om varierte boligstørrelser helt enkelt en mer variert by. Samtidig vil det særlige livet som tilhører Havkvartalet smitte av på omgivelsene med forskningsboliger, start-up bedrifter i inkubatorkontorer, felleskontorer og allment entreprenørskap. Det skaper en annen type byliv som Dokken her imøtekommer. Dele-sykler, dele-kajaker og dele-boliger skaper en dynamisk og kollektiv stemning i tunet.

For å bygge tett uten å gå på kompromiss med dagslys, foreslår vi å ha fokus på varierte bygghøyder og lave gesimslinjer som slipper dagslys inn i byen. Det er et prinsipp at byggherrer tilbys en høyere bebyggelsesgrad av tomten, dersom den bygges av høyere kvalitet og varierte funksjoner, samt dynamiske kantsoner og tett bynatur i de nederste 7 meterne av byen.

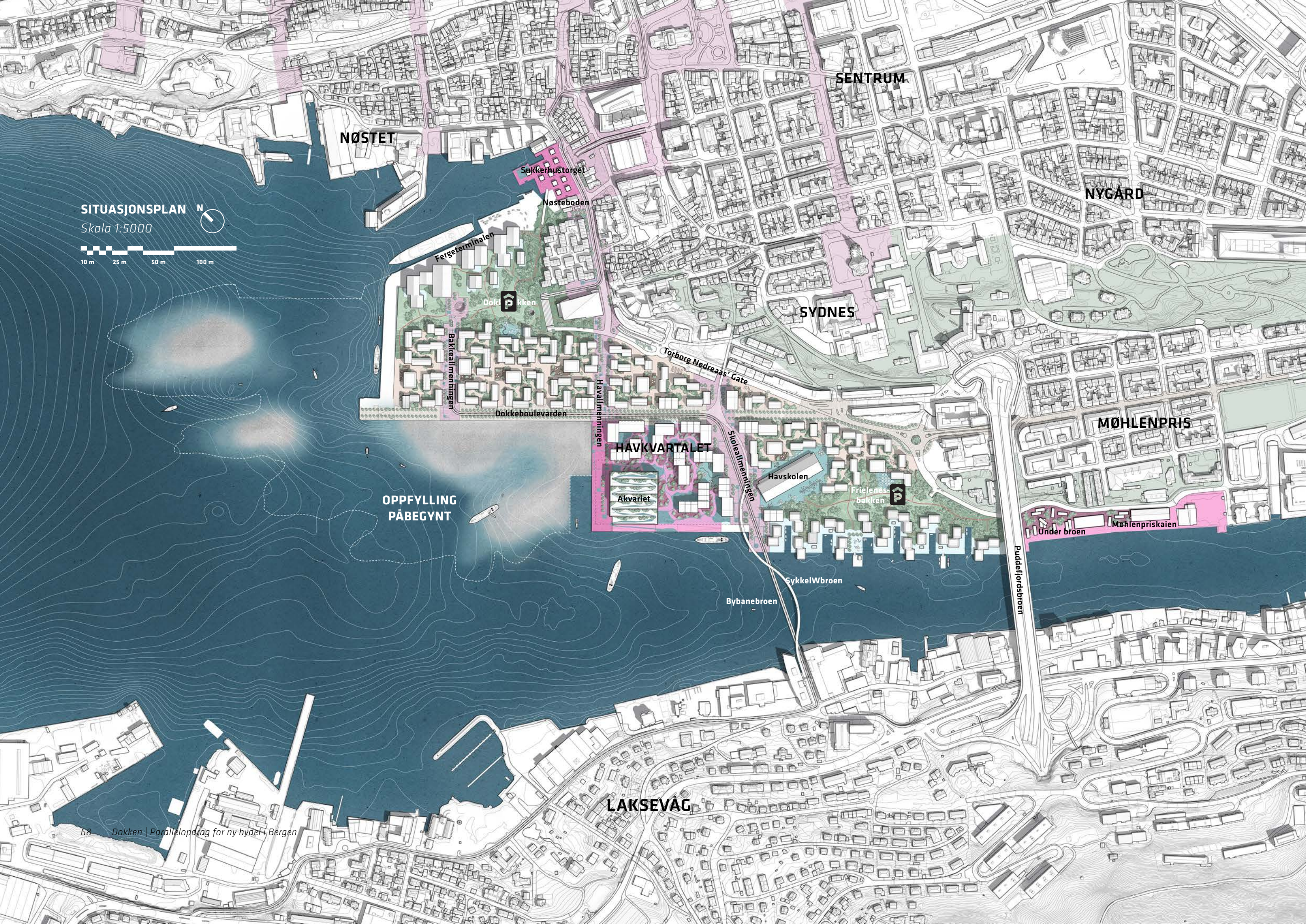
De havnære boligene er plassert forskott og unngår lineære gateforløp, slik at den sterke vinden dempes fra vinklene. Sammen med bearbeiding av terrenget, beplantning og fasader har Dokkens havnære boligkvartaler fokus på et godt mikroklima, hvor dagslys, vind og bruksrom forlenger utesesongen. Dermed skapes en sunnere og mer bærekraftig by.

TUNET VED FJORDEN





DOKKEN 2030



SITUASJONSPLAN



Skala 1:5000



NØSTET

SENTRUM

NYGÅRD

SYDNES

MØHLENPRIS

HAVKVARTALET

LAKSEVÅG

OPPFYLING
PÅBEGYNT

Sukkerhusetorget

Nøsteboden

Fergeterminalen

Dokkebaulevarden

Bakkeallmenningen

Havallmenningen

Torborg Nedreaas' Gate

Sjøhallmenningen

Havskolen

Frielenes bakken

Sykkelbroen

Bybanebroen

Puddefjordsbroen

Under broen

Møhlenpriskaien

DOKKEN 2030

En fortelling fra nær fremtid

Havkvartalet er nesten fullt utviklet, med Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet og Akvariet som samlet sett er en kraftfull driver av innovasjon, besøkende og arbeidsplasser. Området har blitt et episenter for by-integrert synergi mellom institusjoner, opplevelsesøkonomi og økonomisk utvikling omkring havets mange aspekter og ressurser. Kvartalet involverer også undervisningen i den ny skolen.

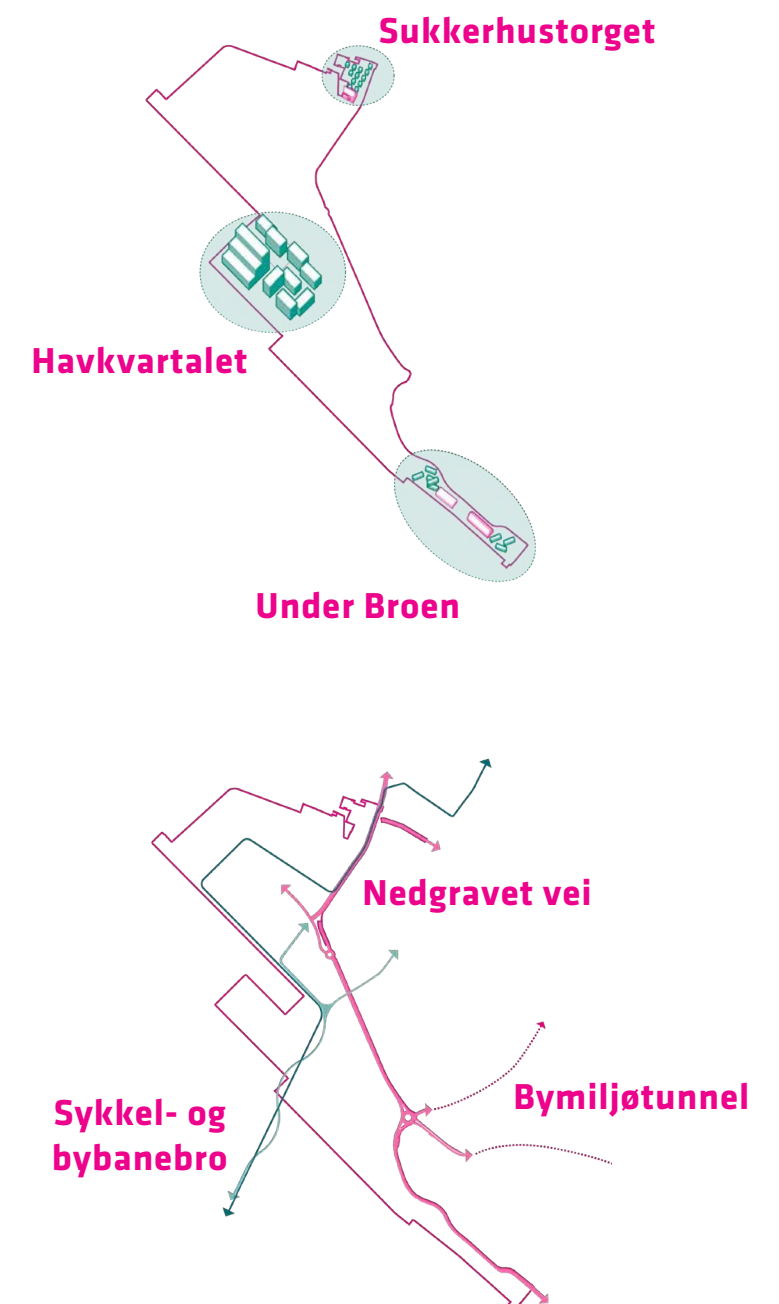
Akvariets bygninger har blitt et skoleeksempel på sirkulær økonomi og klimavennlig transformasjon av eksisterende industribygg. Det innovative partnerskapet mellom kommune og stat omkring havkvartalet er en suksess, og mange av pionér-resultatene innenfor livssyklusbasert byutvikling inngår nå formelt i landets lovgivning og nasjonale strategi for å gjøre hele Norge fossilfritt og regenerativt.

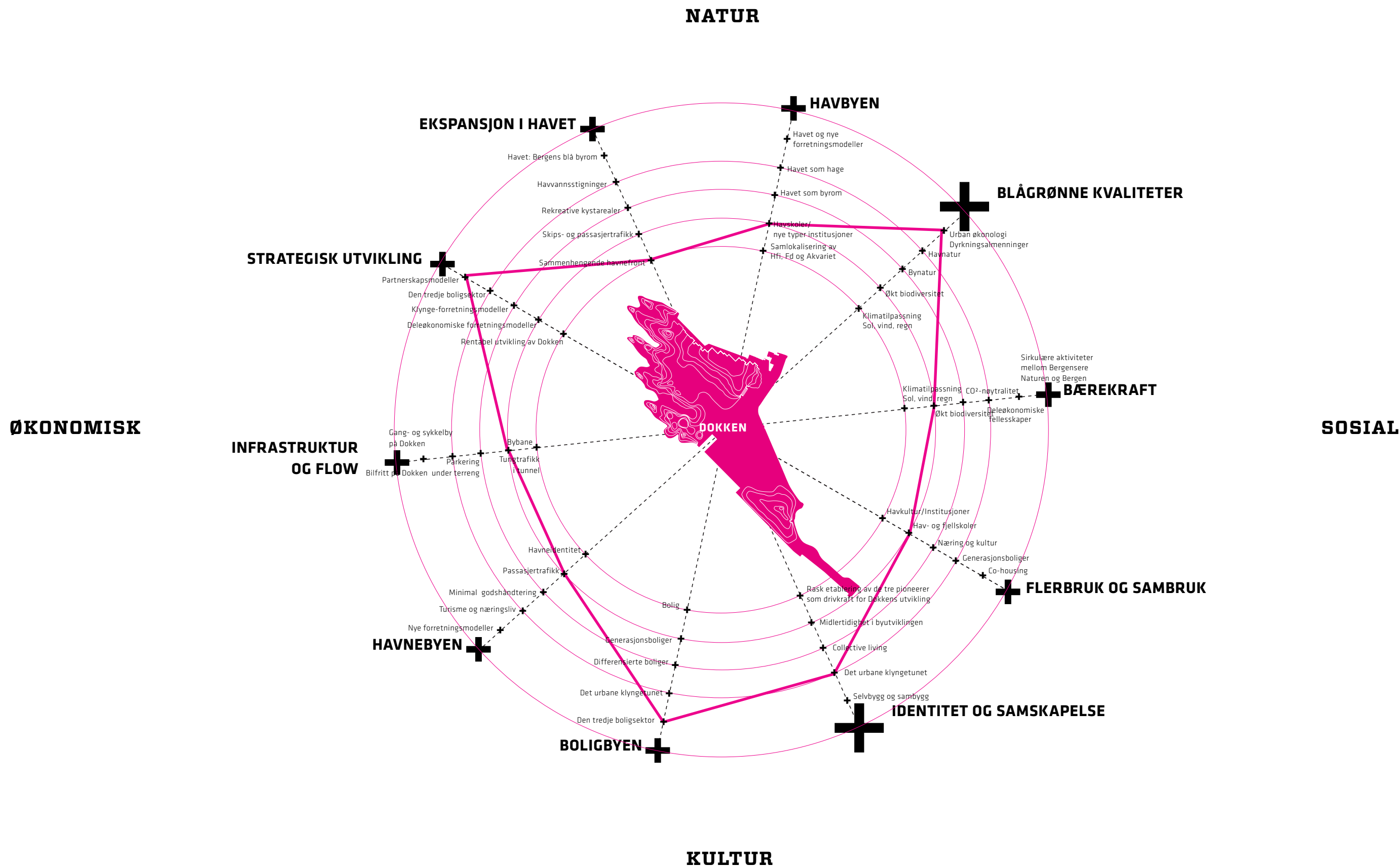
Havallmenningen mellom Sukkerhustorget og Akvariet er nå en godt benyttet akse mellom det gamle og det nye Bergen. Ved å lede bilene under terrenget ved Nøstegaten er Nøstebukten igjen blitt en tydelig sammenheng til det historiske Bergen sentrum. Dermed sikres også en sunn og bærekraftig sammenheng til Dokken. Lettbanen sikrer behagelig og bærekraftig kobling mellom kvartalene for dem som ikke sykler eller når til jobben. De første allmenne boligene er nå etabler, og konklusjonene danner grunnlaget for en nasjonal allmenn boligreform som bygger på likhet og diversitet.

Sukkerhustorget mange utstillinger og eksperimenter med å formidle og teste Dokkens fremtidsscenario er blitt en suksess, og har skapt både kritisk og folkelig debatt om Bergens utvikling fremover. Grorøttene fra Under Broen har bidratt til å eksperimentere seg fram, med mange gode poenger om bofelleskap, selvbygg, byggefelleskap, biodiversitet, kommunale lekeplasser og studieboliger. De realiserte prosjektene viser veien for den permanente utviklingen av Dokken.

Første fase av den nye integrerte havneterminalen er nå anlagt, og vi får nå fornemmelsen av det nye bilfrie og naturintegreerte byområdet som anlegges mellom parkeringsdekkets naturpark og boulevarden langs sydkaien. I Syd ved siden av Havkvartalet er nye boligområder under oppføring, hvor vann og land kobles sammen i en moderne fortolkning av klyngetunet. Om 100 år vil disse kanskje være like så eksemplariske som den hanseatiske arkitekturen på Bryggen i Bergen havn.

Oppfyllingen av havnen er godt i gang. Grundige analyser har vist at ved å samle opp alt materiale på Dokken spares mest CO₂ i hele regionen, og med fokus på havmiljø og vannstrømmen vil det på sikt kunne dannes varierte havbiotoper, enestående bynære arealer og ikke minst en effektiv stormflodsløsning, som sammen med kommunens sjøfrontstrategi giv sjøen tilbake til Bergen.





HVAD HAR VI GJORT I 2030?

Ambisjonskompasset setter ut fra strategiske overveielser retningen for de første 10 årene av Dokkens utvikling.
Følgende strategiske trekk iverksettes innenfor:



BLÅGRØNNE KVALITETER

Allmenningen mellom Sukkerhustorget forbinder Dokkens sjøfronter med byen og iscenesetter strøket til Sydnes og Møhlenpris.



BÆREKRAFT

Gatebildet på Dokken er definert av klimaallmenningene, som via forsinkelsesbasseng og beplantning formidler klimaforandringenes påvirkning av byen.



FLERBRUK OG SAMBRUK

Havkvartalet, som består av Akvariet, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet, etablerer seg som sentral aktør. Hav-, barne- og ungdomsskolen i og omkring Skur 22 oppstartes.



IDENTITET OG SAMSKAPELSE

Tre pionertrekk: Havkvartalet omkring Havneleret, Sukkerhustorget og Under Broen ved Møhlenpris. De første klyngetunene oppføres som urbane boliger og næringslivsbebyggelse.



BOLIGBYEN

Utvikling av den tredje boligsektoren og klyngetunet skaper en unik form for boliger i den nye bydelen.



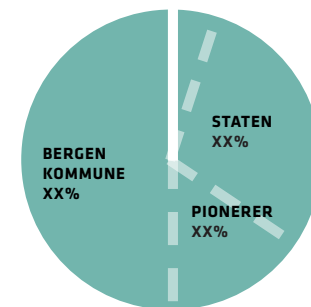
HAVNEBYEN

Passasjertrafikken i forbindelse med havnens fergetrafikk er sikret sin plass på Dokken.



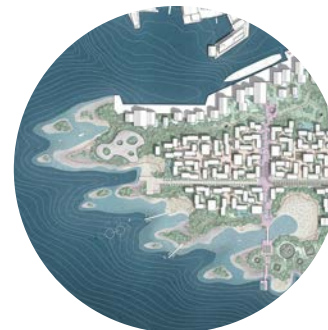
INFRASTRUKTUR OG FLOW

Anlegg av tunnelløsning og etablering av bybanen skaper sammenheng på kryss og tvers.



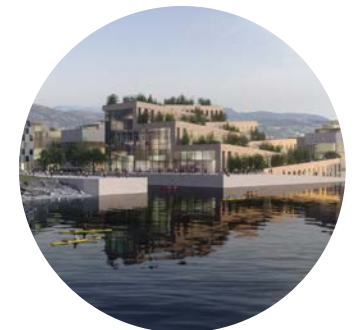
STRATEGISK UDVIKLING

Utvikling av partnerskapsmodeller frem mot deleøkonomiske forretningsmodeller og nye boligtyper i form av den tredje boligsektoren og klyngetunet.



EKSPANSJON I HAVET

Sikring av en sammenhengende og urban havnefront ved å prioritere den naturbaserte kystlinje.



HAVBYEN

Pioneren Havkvartalet setter det marine næringsliv og kontakten til vannet øverst på dagsordenen i den nye bydelen.

PARTNERSKABSMODELLER





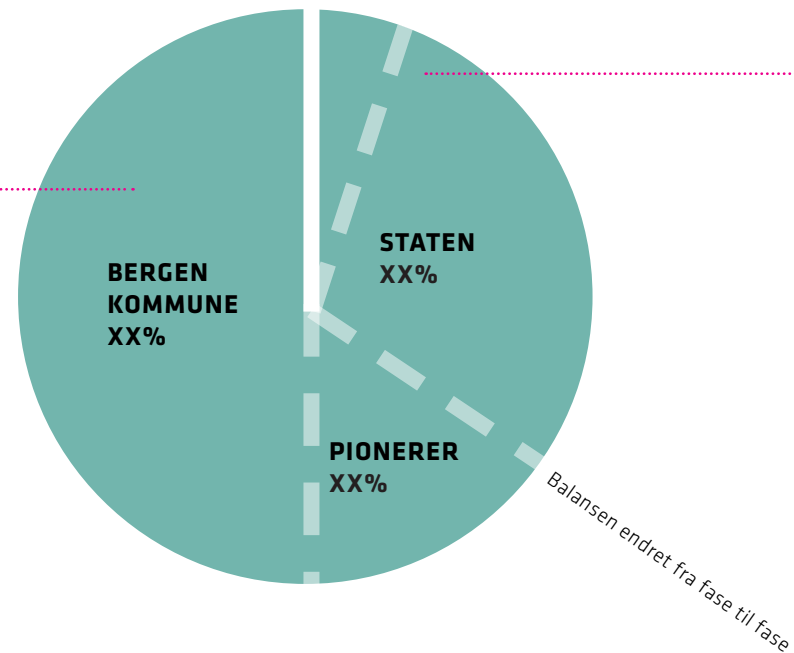
KORT OM MODELLEN:

Dokken Utviklingsselskap ble opprettet i 2021 til å ivareta utviklingen av Dokken og sikre en langsiktig og helhetsorientert utvidelse av Bergen by. Partnerskapet ble etablert på et tidspunkt hvor Bergen Kommune var grunneier på 95% av området. Det ble tidlig besluttet å skape et partnerskap hvor staten og viktige pionerer var representert i utviklingsselskapet. Det var viktig for selskapets struktur og ambisjoner å få Staten med på en større andel fra starten.

Selskapet ble senere omdøpt til Havn&Hav Utvikling, i forbindelse med organisasjonens rolle i utviklingen av andre havnearealer under utvikling.

Havn&Hav utvikling er i dag eiet i fellesskap av Bergen Kommune (95 prosent) og Staten (5 prosent) og drives på et forretningsmessig grunnlag. Selskapets historie, hvor Staten var med på en større andel, gjorde det mulig å nå banebrytende mål for sosial- og miljømessig bærekraft - som Bergen Kommune nå kan føre videre på et fundament av nye statlige regulativer, og høy kommunal viten og ambisjon.

DOKKEN UTVIKLINGSSKAP



I PARTNERSKAB MED STATEN

Dokken, Bergens nye bydel og stolthet, er formet over prinsipper hvor allting fletter og vever seg sammen. Sånn er den blitt en levende og blandet bydel, og en utvidelse av sentrum og omkringliggende kvarterer, som fremstår like sammensatt og urban som den historiske byen.

På samme måte har Bergen Kommune valgt å organisere partnerskapet. De så tidlig, at skulle man nå denne fulle integrasjon, en regenerativ og holistisk by, så skulle partnerskapet avspeile bydelens sammensatthet 1:1.

Kun med kommune, stat og pionerer flettet sammen ble det mulig for Dokken å være first-mover på en rekke viktige samfunnssemner:

- De første byggede og integrerte eksemplene på Tredje boligsektor, almenboliger.
- Innfrielse av høye mål for en fossilfri bydel
- En regenerativ og holistisk byutvikling

Ved å utvikle visjonene parallelt med nye regulativer på statlig nivå, har Dokken på denne måten vært frontløper, og satt nye standarder for Norges byer som helhet.

EKSEMPEL Å FØLGE EIERSKAP OG LOKAL FORANKRING

BERGENS DNA

Prosjektet på Dokken viser en eksepsjonell forståelse av hvordan Bergens arkitektur kan fortolkes og fornyes i en bydel av gjenkjennelig skala, gatestruktur og tetthet. Bergens DNA er også bergenserne selv:

INNDRAGELSE OG EIERSKAP

Bergenserne har et særlig godt engasjement i saker de brenner for, og har også sunn skepsis før denne 'ilden' tenes. Dokken har via inndragelse, åpne møter, prioritering av innflytelsesrike pionerer, ByLab og infoboksen på Sukkerhuskaiaen, opplevd en usedvanlig sterk oppbakning blant bergenserne, som har ført til at Dokken er blitt hele Bergens nye kvartér.

DOKKEN

Bergens frontløper

ÅR	20XX-2050
LOKATION	BERGEN, NORGE
BYGHERRE	BERGEN KOMMUNE, STATEN
AREAL M²	535.000 M² + 137.000 M² LANDSKAP

EKSEMPEL Å FØLGE: IDENTITET SOM HAVBY

Dokken har via sin plassering lyktes med å skape en veldig klar identitet - et brand som tiltrekker både beboere, virksomheter og turister. Det sterke fokus på Havbyen har ført til helt nye måter å bo ved vannet, å besøke museer, å ta del i forskning, å arbeide og å gå på skole på.

EKSEMPEL Å FØLGE: TREDJE BOLIGSEKTOR

Dokken ble Norges første eksempel på en fullt integrert tredje boligsektor, med 10% almenne boliger. Med dette som vellykket startskudd har Norge på nasjonalt plan kunne løfte kravet til 25%, for alle utviklingsprosjekter på over 5.000 m²

En enorm seier for den sosiale bærekraft og byenes sammenheng og boformer.

CARLSBERG BYEN P/S

KORT OM MODELLEN:

Prosjektet startet med Carlsberg som eneaksjonær.

Den utviklede byplanen gjennom en åpen internasjonal konkurranse hvor de mottok 231 forslag fra hele verden.

I 2007 ble det vinnende forslaget omdannet til en rammelokalplan.

På dette tidspunktet har områdets verdi naturligvis steget, og med bakgrunn i en rekke forhold i markedet beslutter Carlsberg seg for å inngå en partnerskapsmodell som vist på digrammet til høyre.

Eierforhold i Carlsberg Byen ApS: Carlsberg Byen P/S er et selvstendig selskap, som eies av Carlsberg (25%), resterende eierandeler er (etter utarbeidet rammelokalplan) solgt til 3 pensjonskasser.

Forretningsmodellen baserer seg på å utvikle hvert bygg og byrom innen salg. Carlsberg-byen har dermed byggherrerollen på alle bygg i området.

EKSEMPEL Å FØLGE: MIDLERTIDIGHET

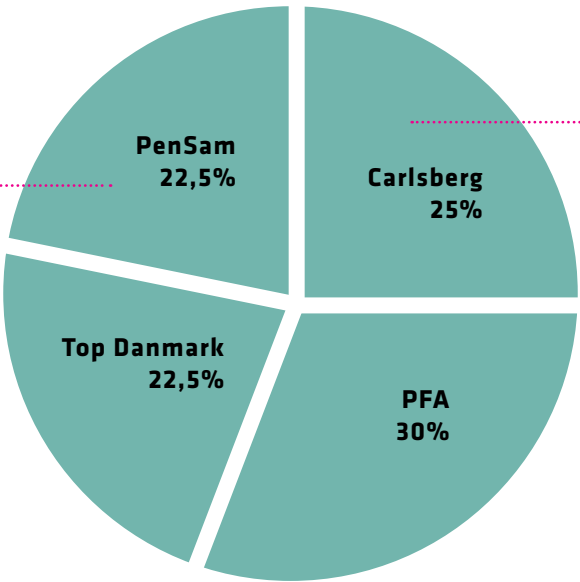


Carlsbergtomten var inngjerdet av et tollgjerde, og lå som en propp i et tett byev som hadde vokst seg tett omkring bygningene fra 1900-tallet og fremover.

Da området ble åpnet var det allerede en flyt av nysgerrig publikum som passerte området.

Carlsberg tilbød fra første stund nye byrommene, møte-steder, begivenheter og midlertidige leiekontrakter. Københavnerne fikk fra start et formål og forhold til bydelen, og det var allerede et massivt 'kundegrunnlag' og byliv den dagen det første bygget sto ferdig.

Bildene er fra en overdekning (til bruskasser) som ble omdannet til en tau-skog.



PLANFORHOLD

Åpen international konkurranse

rammelokalplan udarbejdet af entasis 2007

derefter lokalplanstillæg for hvert delområde fortløbende

rammelokalplan forholder sig til Københavns Kommunes Kommuneplan

EKSEMPEL Å FØLGE: RÅDGIVERMODEL 'CARLSBERG-MODELLEN'

Carlsberg-modellen er en organisasjonsmodel for utførelse av hvert bygg, som går ut på å sikre best mulig forhold mellom kvalitet, pris og tid, gjennom blant annet å sørge for:

kontinuitet i persongalleriet i hele organisasjonen. Byggherre, arkitekt, ingeniør og entreprenør sitter sammen ved bordet fra første skisse.

at den som har de beste forutsetningene for fasen, kontrollerer den.

FASE 0

Skisseforslag t.o.m disposisjonsforslag

Projekteringsledelse hos Arkitekten

FASE 1

Prosjektforslag (evnt. t.o.m hovedprosjekt)

Projekteringsledelse hos Ingeniøren

FASE 2

Hovedprosjekt og byggeperiode

Projekteringsledelse hos Totalentreprenøren

Gevinst: Entreprenøren er med fra starten av, og bidrar til prosjektets utvikling med erfaring og veldig spesifikke konstruksjonsteknikker og leverandørvalg. Avtalen er betinget av at prosjektet treffer en forhåndsbestemt målpris kjent fra dag 1.



læs mere: carlsbergbyen.dk

CARLSBERGBYEN

Bryggerigrund, København

ÅR	2007-2027
LOKATION	VESTERBRO/VALBY, KØBENHAVN
BYGHERRE	CARLSBERGBYEN (SE. ORG DIAGRAM)
AREAL M²	618.000 M²

PARTNERSKABET

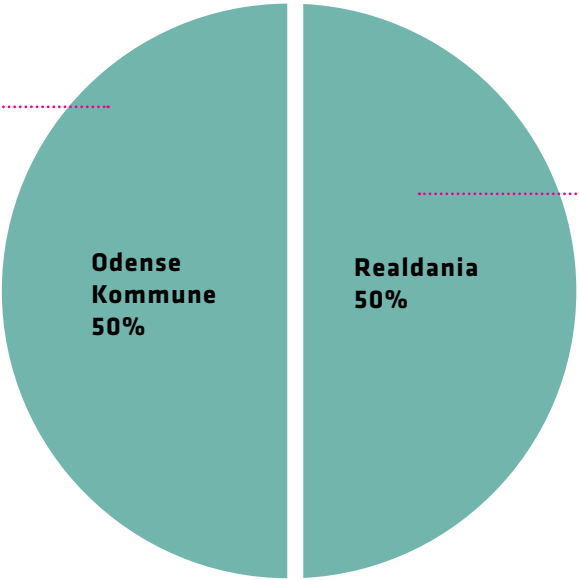
KORT OM MODELLEN:

Prosjektet har i stor grad blitt muliggjort av en donasjon fra Realdania på 255 millioner danske kroner.

Tidligere konkurranser og forsøk på å koble sentrum hadde falt i bakken, men med det store innskuddet av resp. Realdania og Odense kommune, ble prosjektet endelig en realitet fra 2011 og fremover.

Prisene på bygningsrett har vært svært fordelaktige i Odense, som et resultat av denne økonomiske spaken, og den omfattende bygningsutviklingen gjennom kjelleren på parkeringsplassen.

Prosjektøkonomi:	
Realdania innskudd:	255 mio.kr.
Odense Kommune innskudd:	
(kommunens innskudd kommer fra salg av Odense Energi)	
Salg av byggeretter og p anlegg, est. salgspris per januar 2015:	462 mio.kr.
Disponibelt beløp til oppføring av p-anlegg, byrom, infrastruktur, arkeologi, prosjektledelse mm. pr januar 2015:	972 mio.kr.
Eksterne investorer oppfører ca. 53.000 m2 bygninger est. verdi:	1.042 mio.kr.
Prosjektøkonomi total:	2.014 mio.kr



PLANFORHOLD

1 - 2 - 3 - 411 - 12 konkurranser om byens sammenlapping, som aldri ble til noe

investering fra Realdania endrer betingelsene

konkurranse nr. 13 avholdes

lokalplan på bakgrunn av konkurranseforslag utarbeides av entasis, partnerskapet og kommunen i 2011

løses i totalrådgivning 2011-2022, dvs. veldig konsekvent styring og kontinuerlig persongalleri

lettbane og kontinuerlig parkeringsplass som kontrollerende infrastruktur



EKSEMPEL Å FØLGE: INFOBOKSEN, KOMMUNIKATION OG INDDRAGELSE

Midt i Odense, og midt i det fremtidige byutviklingsområdet, hadde Partnerskapet en paviljong bygget kalt INFOBOKSEN. En signalrød rute med store vinduer og lange åpningstider.

INFOBOKSEN er åpen for befolkningen i Odense og stiller ut en kontinuerlig oppdatert bymodell innen tre, film, plakater - og en engasjert medarbeider som kan svare på spørsmål og motta innspill.

Prosjektet var en veldig stor endring av Odense sentrum, og det var mye motstand - så stor at et politisk parti ble dannet bare med det formål å få begravet prosjektet.

Infoboksen, den åpne kommunikasjonen og invitasjonen, har absolutt bidratt til den store positiviteten knyttet til transformasjonen av sentrum i dag.



THOMAS B. THRIGESGADE Sammenbygge bymidte henover 4 spors biltracé

ÅR	2011-2026
LOKASION	ODENSE BYKERNE
BYGHERRE	PARTNERSKABET ODENSE KOMMUNE + REALDANIA
AREAL M²	57.000 M² + 28.000 P-KÆLDER + BYRUM



EKSEMPEL Å FØLGE: FORDELER VED UP-FRONT INNVESTERING

Veldig spesielt for Thomas B. Thrigesgade-prosjektet er at hele distriktet er bygget opp på en kontinuerlig parkeringskjeller, i stedet for en firefelts vei, og langs en ny lysbane-rute.

Infrastrukturens premisser har betydd store investeringer på forhånd, og har videre betydd at hver byggeplass er planlagt ned til minste detalj på forhånd. Denne forutsetningen kunne fryktes for å stå i veien for en levende plan som kunne utvikle seg etter hvert som tiden går, men i ettertid må det konkluderes med at den store millimeterpresisjonen har gitt et solid og velutstyrt bymiljø, uten mulighet for kompromissøkende unntak i siste øyeblikk.

Hvert tomt hadde ved kjøp av byggerett både fordeler og ulemper beregnet på en bestemt vekt / høyde og installasjoner fremført og dimensjonert.



læs mere: fragadetilby.dk

BY & HAVN

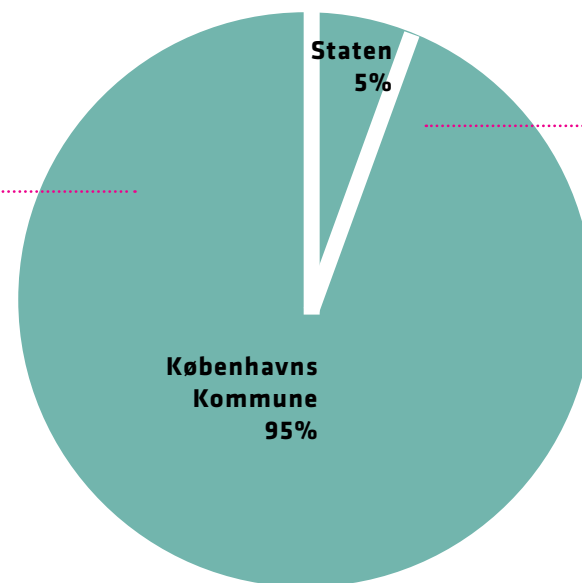
KORT OM MODELLEN:

By & Havn er et utviklings- og driftsselskap som leverer langsiktig og helhetlig byutvikling og tar ansvar for å skape sammenhengende og velfungerende bydeler, f.eks. Ørestad og Nordhavn.

Inntektene fra By & Havns aktiviteter går til vanlige varer som å betale for større infrastrukturprosjekter i København - inkludert metro så vel som byrom, kaier, brygger, parker og tiltak i de nye bydelene.

By & Havn eies i fellesskap av København (95 prosent) og staten (5 prosent) og drives på kommersiell basis. Dette eierskapet gir By & Havn et langsiktig perspektiv og betyr at By & Havn sikrer at byen ikke utvikler seg fra grunnen av, men for fremtiden - bydel for bydel.

Eierskapet har endret seg underveis - Av og Havn startet under navnet 'Metroselskabet' og staten hadde den største eierandelen.



PLANFORHOLD

Konkurranse om hovedplan 2008
rammeplan for lokalplan: Nordhavn hele, COBE 2011
deretter tillegg til lokale planer for hver sone fortløpende
lokal plan, pågående, entase 2017-
nye konkurranser for delområdene
2018 - Levantkaj - entasisvinner
lokal plan under utarbeidelse
metroforbindelse og moderne utviklingsprosjekter i havnen

EKSEMPEL Å FØLGE: MODIG KARAKTÉRFULLHET



Havnekarakter og ny bytypologi - By og havn etterstpurte i konkurranseprogrammet en ny bytypologi. Københavns byutviklingsområder hadde på dette tidspunktet utelukkende blitt utformet som versjoner av karre-byen, med en semi-privat / semi-offentlig gårdsrom.

Til tross for direkte oppfordring, ble fire av fem forslag designet som en karreby. Det siste forslaget, fra entasis, ble bygget rundt motiver fra containerterminalen, og krevde en helt ny urban utforming av offentlige og private, urbane og grønne områder.

By og Havn valgte karakteren og en bypolitikk som vokser ut fra havnemiljøet den erstatter. Et modig valg, og et berikende bidrag til utvalget av bymiljøer i København.



LEVANTKAJ

Bryggetomt, København

ÅR	2017-20XX
LOKATION	NORDHAVN, KØBENHAVN
BYGHERRE	BY OG HAVN (SE. ORG DIAGRAM)
AREAL M²	505.000 M² + LANDSKAB



EKSEMPEL Å FØLGE: MODELL FOR FØRSTEETASJE

Hva tilbyr en spasertur nedover gaten?

Enten du bor, jobber eller besøker et nytt byutviklingsområde, er det avgjørende for potensialene i bylivet at det er liv og bevegelse. Mennesker på gaten avler flere på gaten. Folk på gaten sørger for god butikk. God butikk gir flere på gaten. Det handler om hva som skjer på øyehøyde. Og sittehøyde.

For Nordhavnen er ganske eksepsjonell at hver kjøpsavtale inneholder en passus som By og Havn kjøper tilbake viktige områder i første etasje. NREP utvikler deretter handelskonseptet sammen, og kan koreografere det 'perfekte' strekningen med butikker, restauranter og andre tilbud.

- En avtale som dette er ikke sett før. I Århusgade-kvartalet er fordelene ved en handlegate som for eksempel Gl. Kongevej med koselige, uavhengige butikker og kafeer - med fordelene ved kjøpesenteret, som typisk har felleseie, en variert blanding av butikker, felles markedsføring og så videre.



læs mere: byoghavn.dk

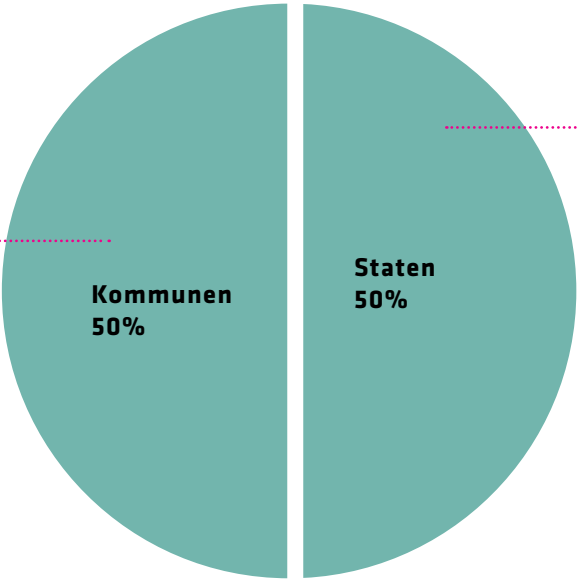
LYNETTEHOLMEN I/S

KORT OM MODELLEN:

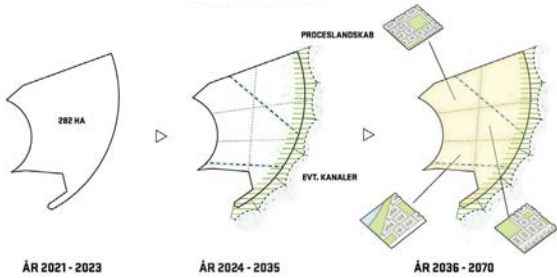
Lynetteholmen er et Københavns kinderegg, med flere sammenkoblede løsninger: deponi, klimavern, utvidelse av land, peri-byutvikling, rekreasjonsområder, biologisk mangfold og infrastruktur.

Med en prinsippavtale mellom staten og København kommune om Lynetteholmen, er de første skritt tatt mot en helhetlig og langsiktig plan for Københavns utvikling.

Et nytt selskap etableres, Lynetteholmen I / S, som eies 53% av By & Havn (eid av Københavns Kommune 95%, staten 5%) og 47% av den danske staten. Dermed er eierskapet likt fordelt mellom København og staten.



PLANSTRATEGI



konkurranse om hovedplan 2008

rammeplan for lokalplan: Nordhavn hele, COBE 2011

deretter tillegg til lokale planer for hver sone fortløpende

lokal plan, pågående, entase 2017-

nye konkurranser for delområdene

2018 - Levantkaj - entasisvinner

lokal plan under utarbeidelse

metroforbindelse og moderne utviklingsprosjekter i havnen

EKSEMPEL Å FØLGE: KOSTNADSNØYTRAL LANDUTVIDELSE

Det er ca. 2,7 millioner tonn land som skal deponeres i København-området. Det vil ta 30-40 år å møte Lynetteholmen.

Bygging av øya er finansiert ved å motta landet mot betaling under normale markedsforhold.

Det nye landområdet skaper areal og inntjening i mange tiår med byutvikling, og gir også rom for betydelige trafikkforbedringer for hele København.

Øya gir plass til rundt 35 000 innbyggere på sikt og like mange arbeidsplasser. 20 000 boliger forventes å bli bygget og 25% vil være offentlige boliger.



LYNETTEHOLMEN

Klimasikring og jorddepot, København

ÅR	2020-2070
LOKATION	ØRESUND, KØBENHAVN
BYGHERRE	KOMMUNE OG STAT (SE ORG. DIAGRAM)
AREAL M²	2.820.000 M²

EKSEMPEL Å FØLGE: KLIMASIKRING OG REKREATIVE AREALER

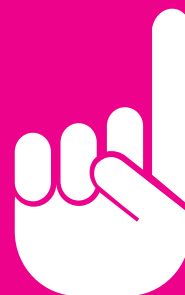
For å sikre København mot stigende havvann og stormflod, må kysten heves flere meter. Ved å heve kysten på det nye området, kan den historiske kaikanten bevares i indre København,

Samtidig skaper øya muligheter for store nye rekreasjonsområder for alle københavnere, og gir rom for naturutvikling og nye typer bærekraftig byutvikling.



læs mere: byoghavn.dk

5 SKARPE RÅD TIL PROSESSEN VIDERE



UTPEG PIONERAREAL OMKRING HAVNELAGERET TIL DET NYE HAVKVARTALET

Det er veldig positivt at det allerede er så stor interesse fra sterke first-movers, som vil skape et nytt episenter for havforskning og formidling. Staten og kommunen skal derfor vise nye måter å skape samskapelse på, der utnytter synergien. De skal fra start involveres i prosessen og kunne råde over et helt konkret område på Dokken allerede fra 2021.



SANER ALL TRAFIKK FRA SUKKERHUSTORGET OG NØSTEGATEN

Det som er godt for Bergen, er også godt for Dokken. Ved å prioritere lettbane og myke trafikanter langs Nøstegaten, styrkes sammenhengen mellom Dokken og Nøstebukten. Dermed kan Dokken utvikles uten å være avhengig av regionale trafikkinvesteringer.



STILL KRAV OM LIVSSYKLUSANALYSE SOM GRUNNLAG FOR ALLE AKTIVITERER PÅ DOKKEN

Dokken skal være et regulert frirom, hvor det eksperimenteres med ny teknologi og teknikk for å skape en fossilfriog regenerativ bydel basert på livssyklusanalyser. Det betyr høyere risiko, men også høyere innovasjon, som skal danne grunnlaget for livssyklusbasert lovgivning i nybyggeri.



SETT I GANG POLITISK PROSESS OM EN TREDJE BOLIGFORM

Sosial boligbygging på Dokken som reguleres og støttes av kommune og staten sikrer større diversitet i boligutbyttet, samt sosial balanse i bydelen. Den danske modellen for allment byggeri og strategier for Bedre Billige Boliger kan tjene som inspirasjon.



FORTSETT MED ET EKSTERNT RÅDGIVERTEAM UNDER HELE PLANLEGGINGEN AV DOKKEN

Det er vår erfaring fra andre store og komplekse oppgaver at det er nødvendig kvalifisere og grundig detaljere flere parallelle scenarier løpende, for kunne skape den maksimale verdi i prosessen. Derfor er det vår anbefaling å løpende involvere eksternt rådgivning i kommunens planlegging, før planen låses og delområder utbedes til salg.

AREALSKJEMA

SITUASJONSPLAN

N

Skala 1:5000



DOKKEN 2030

OVERORDNET		MEDIUM	LARGE
Areal i alt		254.394 m²	254.394 m²
Offentlige grønne områder		46.938 m²	46.938 m²
Etasjemeter		358.821 m²	432.384 m²
Utnyttelsesgrad, brutto		141%	170%
Areal til offentlig infrastruktur, allmenninger, gårdsrom, etc.		133.893 m²	133.893 m²
BYGGERI		Fotafttryk	Etasjemeter
Eksisterende		15.318 m²	73.312 m²
A - Nøstehusene		3.795 m²	15.315 m²
B1 - Ferghusene		6.580 m²	41.759 m²
C - Frieleneskajen		7.890 m²	38.142 m²
D - Havkvartalet		9.000 m²	46.655 m²
E1-E4 - Klyngehusene		30.980 m²	143.638 m²
I ALT		73.563 m²	358.821 m²

Parkering er integrert under grønne områder.

Beregnet på det totale arealet.

FLEKSIBILITET

I det nåværende planforslaget (**MEDIUM**) arbeides det med bygningshøyder på gjennomsnittlig 5 etasjer. Planen inneholder allikevel en høy grad av fleksibilitet ifht. å øke utnyttelsesgraden, fx ved punktvis å øke bebyggelseshøyderne ytterligere (**LARGE**). På denne måten kan planen for den regenerative, bærekraftige byen justeres til hver enkelt business case.

Parkering er som nevnt integrert i det kunstige anlagte terrenget. Kapasiteten kan justeres til å passe med gjeldende planleggningsnormer.

DOKKEN 2050

OVERORDNET		MEDIUM	LARGE
Tilføjet areal (opfyld)		145.065 m²	145.065 m²
Areal i alt		399.459 m²	399.459 m²
Offentlige grønne områder		137.127 m²	137.127 m²
Etasjemeter		535.039 m²	640.187 m²
Utnyttelsesgrad, brutto		134%	160%
Areal til offentlig infrastruktur, allmenninger, gårdsrom, etc.		252.332 m²	252.332 m²
BYGGERI		Fodafttryk	Etasjemeter
Eksisterende byggeri		15.318 m²	73.312 m²
A - Nøstehusene		3.795 m²	15.315 m²
B1-B2 - Ferghusene		11.345 m²	66.353 m²
C - Frieleneskajen		7.890 m²	38.142 m²
D - Havkvartalet		9.000 m²	46.655 m²
E1-E5 - Klyngehusene		47.800 m²	265.262 m²
F - Kulturbygg		10.000 m²	30.000 m²
I ALT		105.148 m²	535.039 m²

Parkering er integrert under grønne områder.

Beregnet på det totale arealet. Utnyttelsesgraden vil avta mot 2050, ettersom offentlige, grønne områder blir prioritert på det fylte området.

Kulturbygg er integrert i landskapet, og deres areal regnes derfor også inkludert i "Offentlige grønne områder."

TREDJE NATUR entasis MATTER^{hybrid} HOE