Odense indre havn

Bydelsudviklingsplan

Marts 2025

ODENSE KOMMUNE

Kolofon

Odense indre havn
Bydelsudviklingsplan/ UDKAST

Dato
17.03 .2025

Bydelsudviklingsplanen vedtages af Odense Kommune
og er udarbejdet af Partnerskabet Odense indre havn med
rådgivning fra Team Vandkunsten/SLA.

Partnerskabet Odense indre havn: A. Enggaard A/S, Odense
Havn A/S og Odense Kommune
Team Vandkunsten /SLA: Tegnestuen Vandkunsten, SLA, EKJ,
Linq Trafik og Briq.

Indholdsfortegnelse

Forord **side 3**

En fælles vision **side 5**

Introduktion **side 7**
Bydelsudviklingsplanens tilblivelse side 8
Hvad er en bydelsudviklingsplan? side 9
Odense indre havn - fortid og nutid side 10
Odense indre havn - omkringliggende kvarterer side 12

Hovedgreb **side 13**
Den bærende identitet side 14
Den fysiske plan side 17

Bæredygtighed **side 18**

Strategier **side 21**
Strategi for Bystrukturelle kvaliteter side 23
Strategi for By- og landskabsrum side 29
Strategi for Byliv side 36
Strategi for Vandliv side 42
Strategi for Kulturmiljø og transformation side 48
Strategi for Landskab og bynatur side 56
Strategi for Klima og vandhåndtering side 64
Strategi for Mobilitet og forbindelser side 71

Byrum og kvarterer **side 81**
Byrum **side 82**
Havnens ankomstrum side 83
Havnens by- og landskabrum side 85
Udflugtsmål på spidserne side 87

Kvarterer **side 88**
Byens Ø side 89
Bryggen side 91
Siloøen side 93
Skovkvarteret side 95
Havnegadekvarteret side 97
Promenadekvarteret side 99

Udbygningstakt **side 101**

Designprincipper **side 104**
Bylanskab side 106
Friarealer og byrum side 107
Fælles ophold og kantzoner side 108
Forbindelser, promenader og broer side 109
Nye bebyggelser side 110
Transformation og kulturarv side 111
Parkering side 112

Kreditering **side 113**

Forord

Forord

Odense indre havn: En port til verden og til Odenses fremtid
Land skiller, men vand samler. Sådan sagde man i gamle dage, før man kunne rejse med tog, bil eller fly.
Vandet var den trafikåre, der forbandt verden.
Havnen var Odenses port til verden. Det var en af byens store arbejdspladser, og hver dag var der et leben på kajerne, når skibe skulle lastes og losses, og gods skulle ind og ud pakhuse, på lastbiler eller togvogne. Det leben tiltrak mange nysgerrige, der gerne ville se på og underholdes af mylderet og aktiviteterne. Havnelivet pirrede nysgerrigheden. Her kunne man drømme om, hvor skibene mon kom fra eller hvor de skulle hen. De forskellige flag på skibene, deres navne og hjemstavne satte også fantasien igen, og mange har stået og drømt sig ud i verden fra kajerne i Odense.

Havnen var et samlingssted for mennesker, kultur, opfindelser og handelsvarer.
Sådan et samlingssted skal havnen være igen. Når vi udvikler Odense indre havn skal vi have tårnhøje ambitioner, og vi skal have øje for både hverdagslivet, fritidslivet og kulturlivet. Vi skal kunne mærke livet på havnen, og den skal være for alle – beboere, besøgende og erhvervslivet.

Sporet fra fortiden og porten til fremtiden
Da Odense i 1800-tallet lå langt fra fjorden, udgravede man en 8 kilometer lang kanal fra fjord til by. Det var et stort og krævende arbejde, men indsatsen var det hele værd, for havnen skabte grobund for Odenses rivende udvikling som industriby. Stadig i dag vidner siloer, stolte pakhuse og kraner om den gamle aktive industrihavns storhedstid og om havnen som Odenses omdrejningspunkt.
Målet for denne bydelsudviklingsplan skal være, at vi igen gør havnen til en katalysator for rivende udvikling i Odense.
Ambitionen må være, at vi skaber udviklingen med stor respekt for den historie, vi bygger videre på. En fortælling om ambitioner, verdensudsyn, vækst og velstand. Det historiske kulturmiljø er med andre ord helt centralt, når vi lægger planenerne for Odense indre havns fremtid.
Vi lader øjnene spejde mod Odenses fremtid men med fødderne solidt plantet i havnens og byens historie

Høj kvalitet og grønne løsninger
Odense indre havn skal være et sted, hvor fortid og fremtid mødes. En bydel der er kendt for sin høje arkitektoniske kvalitet, sin kreative puls og sine bæredygtige løsninger.
Vi stræber efter at skabe Danmarks grønneste havn, et forbillede for bæredygtighed og med omfattende grønne områder. Samtidig arbejder vi for at sikre, at Odense indre havn er godt forbundet med resten af byen gennem effektiv infrastruktur og tilgængelige forbindelser.
Vandet skal spille en aktiv rolle i bylivet, med muligheder for rekreative aktiviteter og naturoplevelser.
Nye byggerier og byrum skal være af høj kvalitet, som modtager beboere og besøgende med smukke og funktionelle rammer.

Udvikling i samarbejde
Bydelsudviklingsplanen er resultat af et omfattende samarbejde mellem mange aktører. Vi vil gerne takke alle, der har bidraget med deres tid, viden og engagement.
Jeres input har været uvurderligt i udformningen af denne plan, og vi ser frem til at fortsætte samarbejdet i de kommende år.
Vi sætter nu kursen for en spændende rejse, hvor vi sammen skal realisere visionerne for Odense indre havn.
Vi inviterer alle borgere og interessenter til at tage del i denne udvikling og bidrage til at forme fremtiden for vores by.

Vi ønsker jer rigtig god læselyst

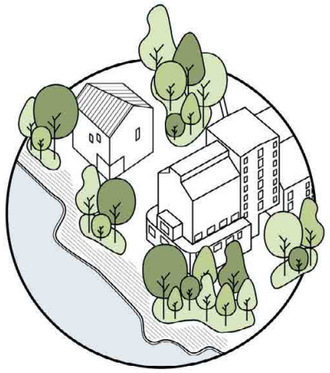
Søren Windell, by- og kulturrådmand
på vegne af partnerskabet Odense indre havn/
Odense Havn A/S, Odense Kommune & A. Enggaard A/S.

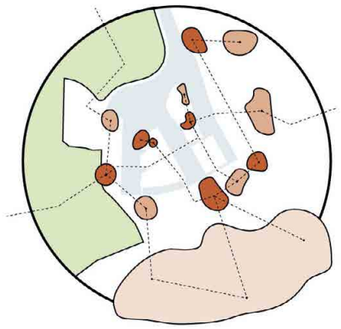


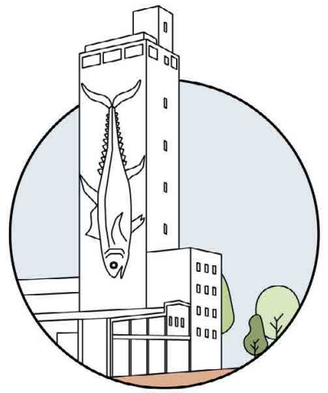
Odense indre havn

"Odense indre havn skal være spektakulær, urban og grøn. En bydel med synlig historie, havneidentitet og arkitektur af høj kvalitet. Her er oplevelser af international kaliber, kreativ puls og plads til at leve et aktivt liv ved vandet."

Uddrag fra "Visionen for Odense indre havn"







Vision

Den fælles vision, som partnerskabet Odense Kommune, A. Enggaard A/S og Odense Havn A/S sammen har formuleret, er et fælles afsæt for udviklingen af Odense indre havn.

Visionen er her gengivet, som den er formuleret fra start og den har helt konkret været brugt som grundlag for den gennemførte arkitektkonkurrence, og er efterfølgende brugt som fundament i udarbejdelse af nærværende bydelsudviklingsplan.

Partnerskabet og borgerinddragelse

Visionen er blevet til på baggrund af partnerskabets samarbejdsaftale og på baggrund af de input, der er kommet fra borgerinddragelsesprocessen.

7 visionstemaer

Visionsprocessen førte til visionen for Odense indre havn som bygger på syv temaer, der er gengivet i sin fulde længde på de følgende sider.

#1 Danmarks grønneste havn

Odense indre havn skal være med til at skabe Danmarks grønneste storby. Åløkke og Næsbyhoved Skov skal altid være et synligt, grønt bagtæppe – en naturkile, der kobler havnen sammen med det åbne land. På selve havnen vokser bynaturen på nye måder sammen med det urbane, maritime og industrielle miljø i en "grøn storbyjungle", der er til gavn for både beboere, besøgende og biodiversiteten.

Derfor er målet, at:

- Havnen skal give mulighed for ophold i grønne byrum for både brugere og beboere i form af små oplevelsesrige parker, og alle beboere skal have adgang til et grønt område i nærheden af boligen.
- Fysiske og visuelle forbindelser samt mindskede barrierer skal koble havnen tættere sammen med Åløkkeskoven og Næsbyhoved Skov.
- Det grønne flettes sammen med havnens identitet, så havnen opleves som en urban grøn bydel, hvor man tænker grønt på nye måder, f.eks. grønne facader, vilde grønne kantzoner, træer og fokus på biodiversitet.

#2 En sammenhængende by og bydel

Den indre havn er særlig for Odense i kraft af dens historie, karakter og centrale placering i byen. Her kommer besøgende langvejs fra for at opleve en bydel af international kaliber i kraft af områdets særlige liv, kultur og arkitektur. Den nye bydel binder Odense bedre sammen og skaber sammenhængskraft. Gode forbindelser gør det nemt for alle at bruge og besøge Odense indre havn. På den måde kan havnens udvikling blive et aktiv for bymidten og for omkringliggende bydele.

Derfor er målet, at:

- Havnen skal være en attraktiv bydel og en besøgsværdig destination. På særlige steder skal bydelen byde på noget at gå efter, noget der leder offentligheden på vej og noget der drager mennesker til kanten mellem byen og vandet. Det særlige skal være spektakulært i udtryk, indhold eller funktion – eller en kombination.
- Odense indre havns udvikling skal bidrage til god by mæssig sammenhæng med bymidten og mellem bydele, og bykvaliteterne skal styrkes i de mest centrale forbindelser.
- Odense indre havn skal kobles bedre sammen med bymidten, Nørrebroområdet og Skibhuskvarteret, så den indre havns netværk spiller sammen med byens eksisterende netværk.

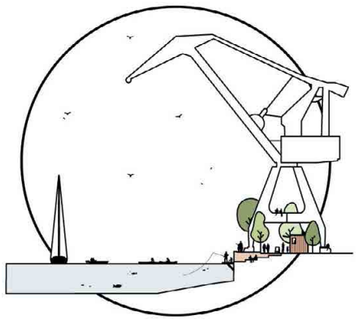
#3 Det historiske kulturmiljø er omdrejningspunkt for fremtidens havn

Kulturmiljøet på Odense indre havn består af både historiske bygninger, spor som bolværker, granitkanter, fortøjningskroge, kran og belægninger samt historiske helheder og sammenhænge. Tilsammen fortæller de historier om både den maritime kulturarv og industribyen Odense, samt havnen som byens tidligere omdrejningspunkt. Samtidig skaber de et broget miljø, der gør havnen til noget særligt, pirrer nysgerrigheden og er et identitetsmæssigt udgangspunkt for udviklingen af fremtidens byggerier, byrum og funktioner. Havnen skal på én og samme tid være en del af byen og fastholde sin identitet.

Derfor er målet, at:

- De historiske bygninger, der giver mest værdi arkitektonisk og kulturhistorisk, og som kan bruges frem adrettet, bevares og udvikles som værdiskabende for både beboere og besøgende.
- Karakterfulde historiske spor, som kan understøtte fortællingerne om de historiske bygninger, bevares og genbruges, mens nyt byrumsinventar på havnen skal tage afsæt i havnens identitet.
- Nye bygninger skal forholde sig til og tilføre nye lag til den historiske havn og derved berige havnens unikke kulturmiljø.

Odense indre havn

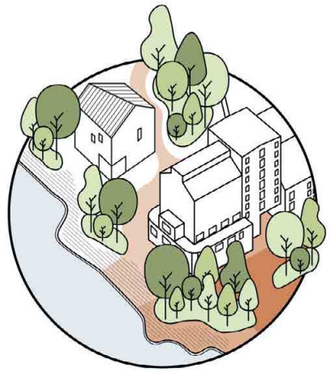


#4 Vandet skal være en levende del af Odense indre havn

Fordi Odense er en by uden adgang til havet, er vandet sammen med kulturarven det, der gør Odense indre havn særlig. Derfor skal der tænkes ambitiøst og kreativt, så vandet i havnen bliver et livgivende element, der trækker mennesker til og stimulerer sanserne. Når man bevæger sig rundt på Odense indre havn, skal man altid kunne se den knitrende vandoverflade, der forbinder Odense med resten af verden. Man skal kunne sejle eller sætte sit paddleboard i vandet, sidde med fødderne i vandoverfladen og kaste fiskesnøren i havnebassinet.

Derfor er målet, at:

- Afstande og barrierer mellem land og vand skal ned brydes, så man kan komme tæt på vandoverfladen. Vandet skal optræde indbydende og der skal som udgangspunkt være fri adgang til promenader og kajkanter. Vandet inviterer til både spontane og planlagte aktiviteter, der gør det let at tage del i livet på og ved vandet. Her kan man både ro i kajak med sin familie, spille vandpolo og sejle med sin båd.
- Der skal være plads til nytænkende og kreative løsninger for samspillet mellem vand og byggeri.
- På vandet kan der være elementer som fortøjrede husbåde eller f.eks. et flydende aktivitetshus, der respekterer havnens maritime kvaliteter.
- Havnens nye byggerier og byrum indrettes, så vandet er synligt fra flest mulige steder.

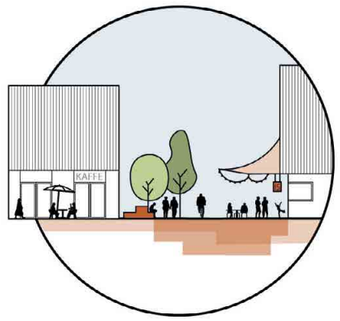


#5 Nye byggerier og byrum skal være af høj arkitektonisk kvalitet

Historisk er Odense indre havn er kendetegnet ved variation og kontraster i skala og materialitet samt et særligt urbant udtryk. Det skaber en oplevelsesrig og broget havn, der fungerer som en god ramme for kreativ iværksættertrang, stærke fællesskaber samt overraskende møder og oplevelser. Fremtidens byggerier og byrum skal udvikles med høj arkitektonisk kvalitet og forankres i havnens særlige forhold, hvor nyt møder gammelt, højt møder lavt og det forfinede møder det rå. Det er byfortætning med omtanke.

Derfor er målet, at:

- Arkitekturen i nye bygninger og byrum skal være varieret, af høj kvalitet og stimulere sanserne. Det skal ske gennem omtanke, variation og kontraster i facader, dybder, udtryk og materialer. Nye byggerier og byrum skal tage udgangspunkt i det enkelte områdes egenart og lægge nye lag til havnens identitet, historiske bebyggelse og fortælling. Byrum og gaderum skal være trygge og oplevelsesrige for bløde trafikanter.
- Bygninger og byrum inviterer til fællesskaber, multiudnyttelse og gensidig omtanke, der mindsker afstanden mellem mennesker og fører til både planlagte og tilfældige møder og aktiviteter.
- Boliger og opholdsarealer opfylder beboernes mange behov og drømme, så de føler sig draget mod havnen, når de går på Lerchesgade og føler sig hjemme, så snart de har krydset Toldbodgade.
- Blandede ejerformer og en nytænkende variation i boligtyper og boligstørrelser gør havnen tilgængelig og attraktiv for alle aldersgrupper, segmenter og mennesker med forskellig købekraft.
- Samvær og det gode naboskab, også på tværs af generationer, tiltrækker og fastholder beboere.



#6 En bydel med en særlig kreativ puls og liv året rundt

Odense indre havn skal udvide bymidtens liv, så det opleves som en spændende og oplevelsesrig bydel, hvor det er værd at gå på opdagelse for både beboere og besøgende, og hvor hverdagens behov er dækket. Havnen skal derfor have en tæthed i mennesker og publikumsorienterede funktioner, der til sammen understøtter andre funktioner – både planlagte og spontane aktiviteter på alle tider af året.
I den indre havns urbane og brogede rammer er der allerede et særligt liv og nogle vigtige ressourcer at bygge videre på. I fremtidens bydel skal der skabes gode vilkår for kulturfolk og iværksættere med iderigdom, initiativ og engagement, der får værdi af at ligge på den historiske havn, i den tætte by og omgivet af storbyens liv og muligheder. Åbne, aktive stueetager skal invitere indenfor, og gode byrum inviterer udenfor til leg, sport og en af dagens tænkepauser.

Derfor er målet, at:

- Havnen opleves som levende, oplevelsesrig og tryg. Caféer, restauranter, barer og specialbutikker skaber på oplagte steder byliv samtidig med, at der er rum, hvor der er plads til ro og fordybelse.
- Den græsrodskultur, etableret kultur, og miljø af urbane virksomheder, småerhverv og iværksættere, der giver havnen sin særlige puls, skal sikres gode rammer, så havnen bliver til en kreativ smeltedigel og en destination, det er værd at gå på opdagelse i.
- Odense indre havn tilbyder mange af de funktioner og den service, man har brug for i sin hverdag, f.eks. indkøb, skoler og daginstitutioner, og ellers skal det ligge indenfor 15 min. fra havnen, når man er på cykel.
- Fritidsliv, både det planlagte i klubber og foreninger og de uplanlagte aktiviteter på land og til vands, sikres gode rammer og vilkår.



#7 Odense indre havn støtter mål om klimaneutralitet

Dem, der bor på og besøger Odense indre havn, bidrager til Odenses mål om at blive en klimaneutral by i 2030. Her skal bløde trafikanter prioriteres over biler og pladsen gives fri til byens liv. Her skal det være en oplevelse at gå eller cykle til og fra bymidten og de omkringliggende kvarterer. Her tør vi tænke kreativt, når der bygges nyt, så brugere, beboere, virksomheder og foreninger har glæde af bæredygtige løsninger.

Derfor er målet, at:

- Styrke både de visuelle, fysiske, grønne og oplevelses mæssige forbindelser og mindske barrierer for bløde trafikanter mellem Odense indre havn og den om kringliggende by og natur i form af særligt bymidten/ Nørrebro, Skibhuskvarteret, Åløkkeskoven og Næsby hoved Skov.
- Bæredygtighedscertificere bydelen og udvalgte bygninger og med høje ambitioner at kombinere kulturhistoriske træk med grønne, ressourcemæssige løsninger og bæredygtigt materialebrug.
- Den indre havn understøtter et klimavenligt mobilitetshierarki, hvor der særligt er fokus på fodgængere og cyklister og god adgang til kollektiv trafik. Det er væsentligt, at det samlede trafikale billede spiller sammen med formål og funktioner i området.
- Odense indre havn lægger op til at leve klimabevidst i hverdagen, f.eks. gennem lokal grøn energi, genbrug, nytænkende boligformer og små fælleshaver, der understøtter en bæredygtig livsstil

Introduktion/

Odense indre havn i dag (2022) /
Luftfoto/ Visit Odense

Introduktion

Bydelsudviklingsplanens tilblivelse
Odense indre havn har i længere tid været under udvikling fra industrihavn til ny moderne bydel.

Havnen skal fortsætte den udvikling, og derfor tages nu dette store skridt med en samlet bydelsudviklingsplan for hele Odense indre havn.

I 2021 indgik A. Enggaard A/S, Odense Kommune og Odense Havn A/S en samarbejdsaftale om udarbejdelse af en bydelsudviklingsplan for Odense indre havn.

Samarbejdsaftalen sætter en ambitiøs retning for udvikling af hele Odense indre havn. De syv delområder som er ejet af Odense Havn har A.Enggarrd købsoption på. I planen benævnes delområderne "kvarterer".

Parterne gennemførte en grundig borgerinddragelsesproces, der samlede input, viden og ønsker blandt borgere og andre interessenter om både nuværende og fremtidige kvaliteter på Odense indre havn.

Med afsæt i den indledende borgerinddragelse og parternes ønsker og ideer for bydelen, blev der udarbejdet en fælles vision for projektet.

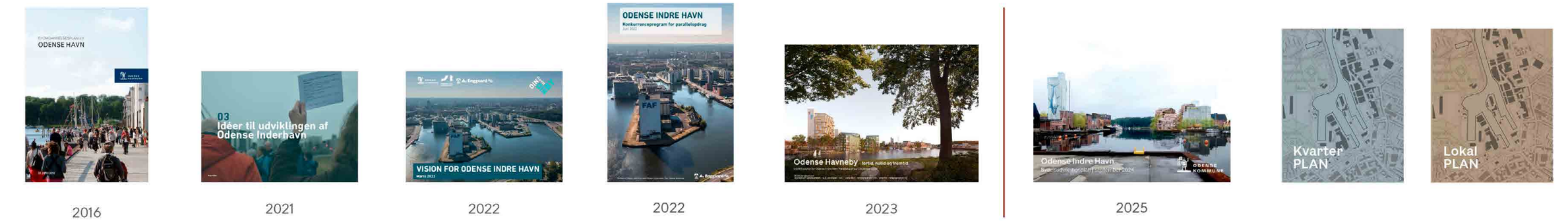
Med udgangspunkt i visionen udskrev A. Enggaard A/S en arkitektkonkurrence med det formål at indhente forslag til en bydelsudviklingsplan for hele Odense indre havn. Tre teams med arkitekter, rådgivere m.fl. blev udvalgt til at deltage i konkurrencen. Vandkunsten/SLA vandt konkurrencen med deres forslag "Odense Havneby".

Teamet bestod af Tegnestuen Vandkunsten og SLA med EKJ Rådgivende Ingeniører, Valentin Trafikplanlægning, Cushman & Wakefield/RED og Mogens A. Morgen.

Vinderforslaget blev viderebearbejdet til nærværende bydelsudviklingsplan. Bydelsudviklingsplanen er udarbejdet af Partnerskabet og rådgiverteamet i dialog med borgere og interessenter.

Bydelsudviklingsplanen sætter den strategiske retning og ramme for den fremtidige udvikling, men er ikke et præcist udtryk for, hvordan den endelige bydel kommer til at se ud. De konkrete planer skal bearbejdes og detaljeres i den efterfølgende planlægning under hensyntagen til alle de forhold, der kan tænkes at få indvirkning på det endelige resultat.

Hvad er en bydelsudviklingsplan?



Bydelsudviklingsplanens forudsætninger

Bydelsudviklingsplanen for Odense indre havn sætter den overordnede strategisk retning for udviklingen af hele området Odense indre havn. Planen beskriver ikke blot, hvad der skal ske, men også hvorfor og hvordan. Bydelsudviklingsplanen indeholder fysiske planer for nogle af de kvarterer, som vil gennemgå en større og mere gennemgribende udvikling. Da Odense indre havn i fremtiden skal udvikles over en årrække, skal der naturligvis også være fleksibilitet i bydelsudviklingsplanen.

Det betyder f.eks., at der i den konkrete udvikling af de enkelte kvarterer vil ske en tilpasning undervejs. Når planlægningen bliver mere detaljeret fastlægges f.eks. bebyggelsens omfang, men fortsat inden for de rammer og principper, som er beskrevet i bydelsudviklingsplanen. Bydelsudviklingsplanens principper fremgår særligt af strategier og designprincipper, mens kvarterne er eksempler på en mulig udvikling indenfor rammerne af planen. Planudsnit, visualiseringer og referencefotos, der er vist i planen, er således også alene et udtryk for bydelsudviklingsplanens intentioner og ikke et præcist billede af, hvordan indre havn kommer til at se ud, når hele planen er realiseret.

Sådan bruges bydelsudviklingsplanen

Bydelsudviklingsplanen for Odense indre havn er et arbejdsredskab, som skal sikre helhed i planlægningen. Den skal undervejs fungere som ramme for aftaler, processer og dialog, der skal ske i takt med endelig etablering af bydelen. Den skal også danne grundlaget for den videre juridisk bindende planlægning.

Når bydelsudviklingsplanen er politisk vedtaget, skal der med afsæt i bydelsudviklingsplanen udarbejdes kvarterplaner. De skal være mere konkrete i forhold til udviklingen af de enkelte kvarterer og danne grundlag for igangsættelse og udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplaner for de aktuelle områder og bebyggelser.

Der udarbejdes evt. en rammelokalplan. Der kan også opstå behov for at justere på kommuneplanens rammer for Odense indre havn. Det vil ske ved, at der udarbejdes kommuneplantillæg enten sammen med rammelokalplanen eller med de byggeretsgivende lokalplaner.

I forbindelse med udarbejdelsen af de enkelte lokalplaner, samt evt. rammelokalplaner og kommuneplantillæg, vil der være offentlig høring og dialog med borgere og havnens interessenter. Sideløbende etableres arbejdsgrupper med havnens interessenter omkring bl.a. udformning og organisering af eksisterende og kommende fritids- og kulturfunktioner.

Bydelsudviklingsplanen erstatter den nuværende Byomdannelsesplan 2.0 og Designguide for Odense havn.



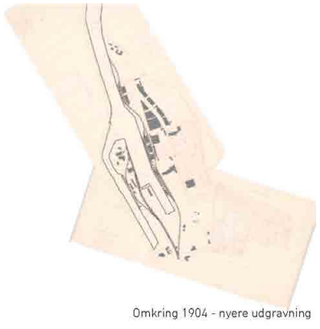
Bydelsudviklingsplanens områdeafgrænsning

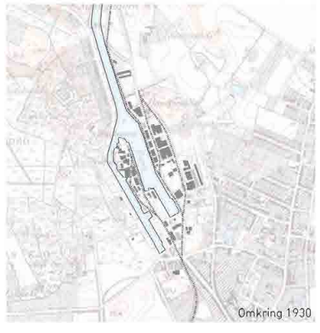
Områder, som er angivet med kvarteropslag i planen

Odense indre havn – fortid og nutid













Historiske kort/Odense indre havn 1812-1986



Maleri af Mathias Lütken/Muus´ Pakhus og Odense Kanal, 1886



Foto af Muus´ Pakhus/Englandskaj, 1954



Foto af siloer på Englandskaj, ca. 2023

Odense indre havn – fortid og nutid
Odense har siden 1000-tallet været en handelsby. Byen fik købstadsrettigheder i 1355 og blev med tiden Fyns centrum med landeveje primært mod øst og vest. Byen adskiller sig fra andre danske købstæder ved ikke oprindeligt at have haft en naturlig forbindelse til havet, da byen ligger flere kilometer fra fjorden. Byens næringsliv var helt frem til ca. år 1800 stærkt hæmmet af manglende adgang til en havn, og det lå ikke i kortene, at Odense skulle blive en industrialiseret by på det niveau, som den senere blev.

Først i 1790'erne lykkedes det at få opbakning til, at der skulle graves en kanal fra Odense Fjord til Odense. I årene 1796-1804 blev kanalløbet og et havnebassin udgravet i kanalens bredde. Havnen blev af afgørende betydning for, at Odense i løbet af 1800-tallet udviklede sig til Danmarks næststørste industriby efter København; en identitet, der har været en central del af Odense helt frem til i dag. Da jernbanen over Fyn og igennem Odense åbnede i 1865 med skinneføring ned til selve havnen, blev havnen et knudepunkt på Fyn. Større virksomheder placerede sig omkring byen, og byen voksede i de følgende år udad i alle retninger.
For at kunne tilgodese større skibe blev kanalen udvidet og uddybet første gang i 1884, hvor det østlige havnebassin II blev gravet ved Østre Kaj. Dette fritlagde Midtermolen, der i dag kendestegnes som Siloøen og Domicilbyen, hvor det markante Muus' Pakhus også stod færdigt omkring samme tid.

Der blev fragtet varer til og fra havnen, men også omfattende persontrafik med damp- og motorskib til København, London, Antwerpen og andre europæiske destinationer kom til helt frem til 1960'erne. I den første del af 1900-tallet var Odense blandt landets største provinshavne. Havn og kanal er løbende blevet udvidet og forbedret, og senest stod havnebassin III, som er beliggende i havnens vestlige del, færdig i 1964.

Havnens forskellige udbygningsperioder har sat tydeligt præg på havnens strukturer og bygningsmasse. I materialitet og fysisk fremtræden er der stor forskel på bygningsstrukturerne afhængigt af, hvornår de er opført.

De strukturer, der er opført frem til 1940'erne, er primært opført i røde mursten, nogle også i gule. Her kan f.eks. nævnes pakhusene i Pakhusbyen og Muus' Pakhus på Siloøen. De strukturer, der blev opført i efterkrigstiden, som f.eks. de hvide og grå siloanlæg på Siloøen og Østre Havn, ændrede havnens skyline markant med deres store skala, og de er i højere grad bygget af jernbeton, som fremstår enten rå og grå eller med hvidmalede flader.

Tiderne skifter
Havnens betydning begyndte at dale omkring 1970, hvor DFDS indstillede sejlads i havnen grundet manglende vanddybde. Det blev begyndelsen på, at Odense indre havn gradvist blev tømt for funktioner. I 2003 var størstedelen af den gamle havn stadig intakt, men fra det tidspunkt begyndte en periode med afvikling: funktionstømning, salg af centralt beliggende havnearealer og dermed også et øget pres på de eksisterende virksomheder for at flytte.

Midten af 00'erne blev startskuddet på transformationen af dele af havnen fra industriområde til et område med boliger, butikker, serviceerhverv og en række forskellige kultur- og fritidsfunktioner. Havnens udformning blev bearbejdet, og der blev gravet kanaler, som fritlagde Byens Ø, Siloøen og Domicilbyen. Samtidig blev et omfattende nybyggeri med boliger og kontordomiciler sat i gang i Domicilbyen, Promenadebyen og områderne omkring Havnepladsen.

Odense indre havn i dag
Odense indre havn er i dag et sammensurium af nyt og gammel, af bygninger og byrum, af stor skala og lille skala, af grønt og industrielt og af hektisk aktivitet og forladte områder. Der er mennesker, der som arbejder på havnen (primært kontorarbejdspladser) og der er mennesker, der besøger havnen – går tur, besøger Dynamo, det flydende havnebad og Nordatlantisk Hus eller dyrker parkour, skateboard eller kajak. Her er pakhuse, siloer, fortøjningskroge, jernbanespor og den blå portalvippekran på Byens Ø.

Odense indre havn er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i Odenses Kommuneplan. Inden for Bydelsudviklingsplanens område indgår flere bebyggelser med middel eller høj bevaringsværdi. En enkelt bygning, Toldboden i Londongade 4, er fredet.

Kvaliteten af vandet i Odense indre havn er i bedring, men det er endnu ikke i en grad, der kan sikre at havnen får badevandskvalitet. Vandkvaliteten skyldes primært at havbunden er forurenet efter mange års erhvervsdrift og at kloakkerne endnu ikke er tilstrækkeligt separeret.

Odense indre havn i dag

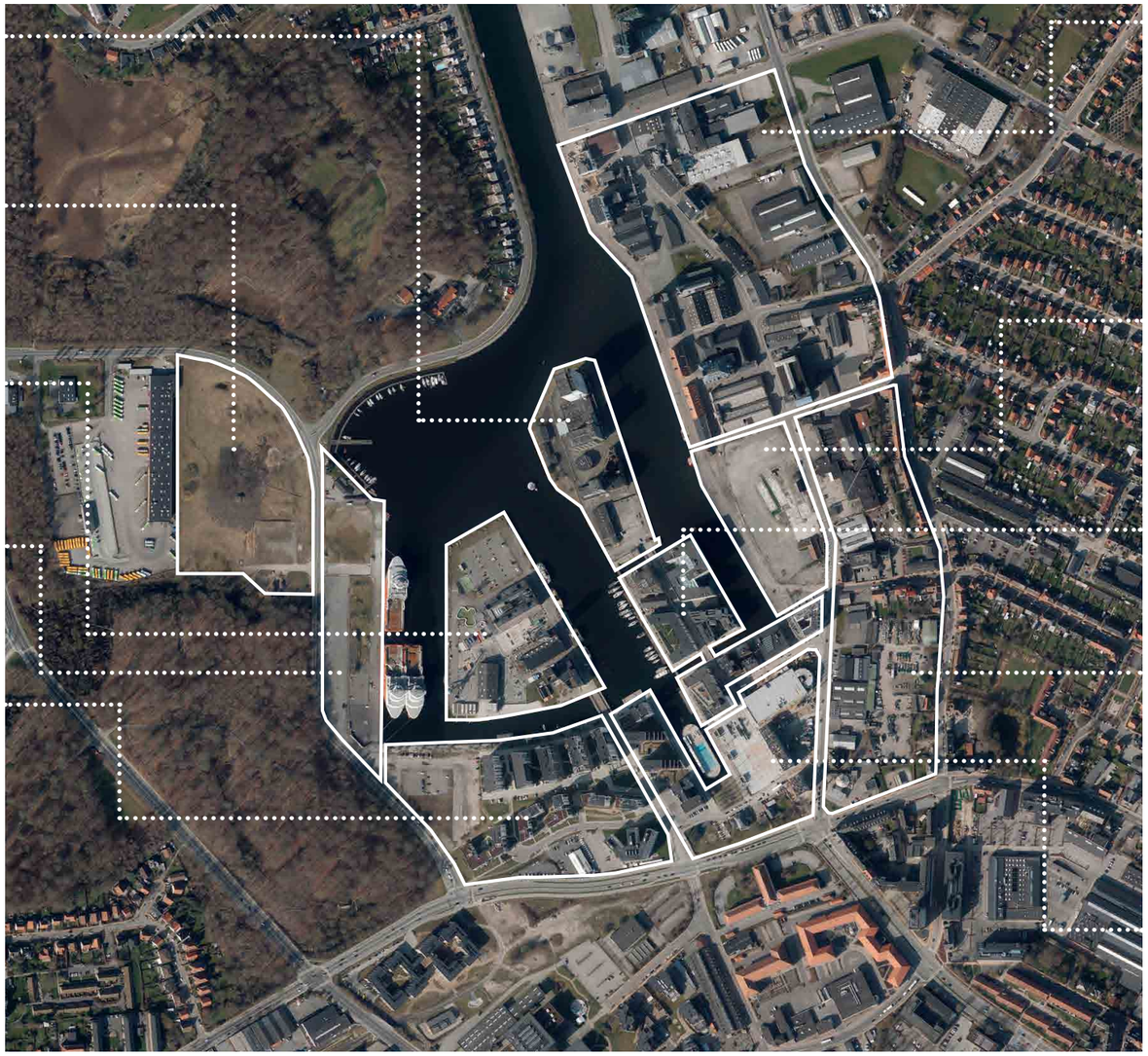
Siloøen
Bygningsmassen på Siloøen rummer en del bygninger fra den tidligere industri, der i dag er afspærret af sikkerhedsmæssige hensyn pga. bygningernes stand: Dette gælder fra Muus' Pakhus over FAF-siloen til mindre kontorbygninger. Siloøen er i dag afspærret af sikkerhedsmæssige hensyn, idet bygningerne er i meget dårlig forfatning.

Gammelsø/Skovkvarteret
Området er en tidligere inddæmmet sø, og i dag er der ingen bebyggelser i området. Området ligger placeret mellem Åløkkeskoven og Næsbyhoved Skov og ud til vejen Gammelsø.

Byens Ø
Området rummer Nordatlantisk Hus, Dynamo Workspace (scene for nycirkus), kollegium og en del midlertidige aktiviteter og installationer, der rummer alt fra fodbold, minigolf, kajakklub, repair-café, parkour, skateboard mv.

Bryggen/Tysklandskaj
Der er i dag ingen havnerelaterede aktiviteter i området, og området ligger ubenyttet hen. Området anvendes i dag som ISPS-zone (Odense Havns sikkerhedszone) og er derfor afspærret.

Promenadebyen
Promenadebyen består af primært af nyere boligbebyggelser og en nyere anlagt promenade langs bebyggelserne. Ud mod Toldbodgade ved indgangen til Promenadebyen, ligger Region Syddanmarks lokalpsykiatri.



Luftfoto af Odense indre havn

Pakhusbyen
Området omkring Møllekajen, Østre Kaj, Sverigesgade og Havnegade består af en tæt og sammenhængende bebyggelse og danner et miljø, der hører til havnens mest bevaringsværdige helheder. Der er ingen boliger i området, men området har gennemgået en markant opblomstring de senere år med placering af bl.a. DOK5000, flere mindre og kreative serviceerhverv, kontorfællesskaber, spisesteder, madkulturhus mv. Flere af disse ligger i gamle industribygninger og pakhuse mv., som er blevet restaureret.

Pakhuskajen
På Pakhuskajen er der opført et større boligbyggeri, en promenade med pladsdannelse og et grønt byrum med legeplads. Langs kajen inviteres til ophold og i den nordlige del af kvarteret er Kongeskibspladsen

Domiciløen
Som navnet antyder, rummer området udover boliger en del kontor- og serviceerhverv og en lille lystbådehavn.

Havnegadekvarteret
Havnegadekvarteret er et meget sammensat kvarter. Her er bygninger, der har været brugt til industriproduktion, boligbebyggelse i form af karrébebyggelser og enkelte villaer eller til større og mindre erhverv som benzintank, farvehandel, elektronikværksted, emballageforhandler, et auktionshus, en genbrugshal, træningscentre, stillads- og teltudlejning og det nu lukkede Odense Glasværk/Craftværk.

Havnepladsen
Havnepladsen er en central plads i området, der udover boliger, rummer det populære Havnebad, en stor plads med basketballbaner, butikker mv.

Odense indre Havn - de omkringliggende kvarterer



Næsby



Nørrebro/plan for fremtidige forhold



Skibhuskvarteret



Åløkke Skov



Åløkkekvarteret



Næsbyhoved Skov



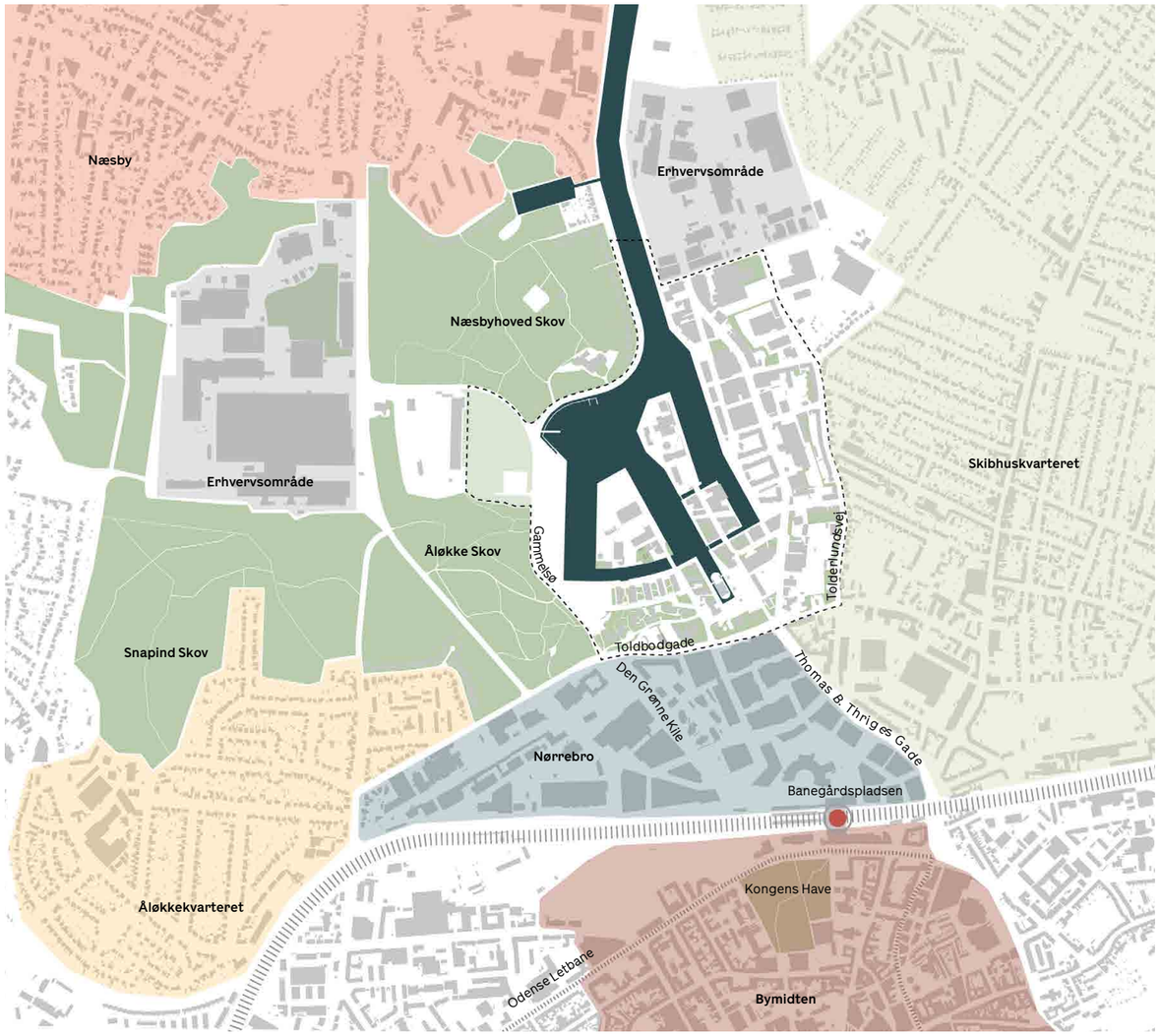
Bymidten



Bymidten



Kanalvej



Odense indre havn og de omkringliggende kvarterer

Hovedgreb

Havnen set fra Næsbyhoved Skov /
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

Hovedgreb



DET BYGGEDE



DET GROEDE



DET LEVEDE



ODENSE INDRE HAVN

Den bærende identitet
For enden af den lange indsejling fra Odense Fjord ligger Odense indre havn. En havn fyldt med kontraster. De store, tomme siloer afspejler industrihistorien. Usentimentale og skabt af praktiske hensyn, står de nærmest som et fynsk Manhattan midt i indsejlingen, og som noget helt unikt, har de grøn bøgeskov som et bagtæppe. Nye boliger og kontorbyggeri er skudt op på havnen over årene, og nyt og gammelt mødes i forskellige udtryk, materialer, højder og i kontrasten mellem historien og nutiden.

Mellem det groede, det levede og det byggede og de mange forskelligartede vandrum opstår et særligt samspil, der udgør Odense indre havns identitet.

Denne bydelsudviklingsplan viser en vej, hvor der bygges videre på eksisterende kvaliteter og karakterer og skaber plads til nye områder med forskellige og unikke identiteter. Bydelsudviklingsplanen viser en bydel, der varierer i skala, og der skabes en særlig dynamik mellem det eksisterende og det nye byggeri, mellem eksisterende og nye funktioner og boligtyper, og det grønne bringes helt ind på havnen og ind i mellem husene. Nye broforbindelser skaber nye, stærke sammenhænge, der udgør grundlaget for et aktivt og attraktivt byliv både for de mange nye beboere og for alle de gæster, som vil besøge havnen i årene, der kommer.

Stedets kvaliteter og identiteter
De forskellige kvarterer på indre havn vil få forskellige udtryk og karakter. Placering, udstrækning, historiske spor, funktioner og relation til vand og natur varierer og adskiller sig fra hinanden. Denne variation i udtryk og karakter giver en enestående mulighed for at udvikle kvarterer med forskellige skala og oplevelser, med afsæt i stedernes kvaliteter og identiteter. Kvaliteter og identiteter der udspringer af kulturhistoriske spor, fra de historiske fysiske til det selvgroede udtryk, som er blomstret frem på havnen.

Identitet handler ikke kun om fysiske strukturer og byrum, men også i høj grad om det levede liv og de funktioner og aktiviteter, der er i området. I den eksisterende havn er der en rig blanding af erhverv, kultur, foreningsliv og boliger. Her er alt fra penthouselejligheder til almene ungdomsboliger, nybyggede domiciler til midlertidige aktiviteter og gang i gaden. Havnen er også fortalte historier og oplevelser, et sted for drømme om verden og et samlingssted for mennesker, kultur, opfindelser og handel. Historierne og det eksisterende levede liv skal bringes med ind i fremtiden for havnen, men med fokus på mere permanente løsninger for fritids- og kulturlivet.

Mangfoldige identiteter
Bydelsudviklingsplanen viser en tydelig plan for at tilføre et bredt udvalg af nybyggede boliger, med en variation i ejerformer og til mange forskellige typer af beboere på en af de bedste beliggenheder i Odense – hvad enten man er til vand-udsigt, skov i baghaven eller storbystemning, om man er ung, seniorer, midt i livet, single, to og to eller er en familie.

Kvartererne udvikles med forskellige bygningstypologier: fra rækkehuse i Skovkvarteret til punkthuse på Siloøen – og alt det midtimellem. Kvartererne bindes sammen af nye broer og forbindelser.

Mulighederne for vandliv styrkes og grønne elementer bringes ind på havnen på en måde, som endnu ikke er set på Odense indre havn.

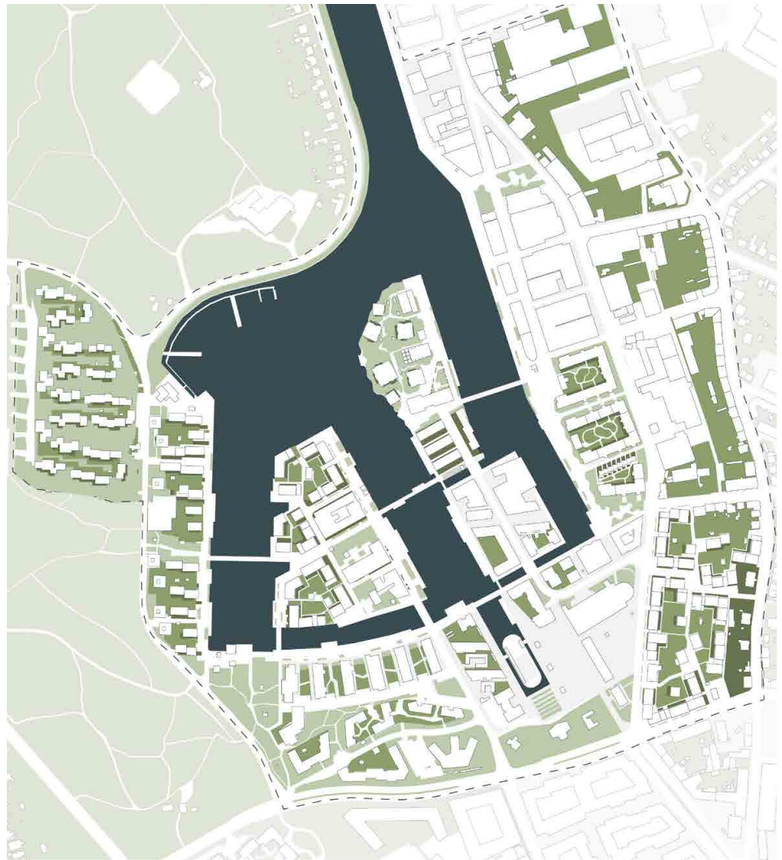
Samtidig værner bydelsudviklingsplanen om havnens skæve, charmerende, levende og rå karakter med spor af fortidens industrihistorie.

De fysiske greb

Med tre fysiske greb, der spænder på tværs af havnen, understøttes det særlige samspil som udgør Odense indre havn - det byggede, det groede, det levede. De fysiske greb, der går på tværs af havnens forskellige kvarterer, skal være rygraden i den fysiske udvikling.



DET BYGGEDE/Forskellige kvartersidentiteter



DET GROEDE/Variation i oplevelser og uderum



DET LEVEDE/Byliv - rammer for det levede liv

Næsbyhoved Skov

Åløkke Skov

1. Skovkvarteret
2. Bryggen
3. Promenadekvarteret
4. Byens Ø
5. Siloøen
6. Domicilbyen
7. Havnepladsem
8. Pakhusbyen
9. Pakhuskajen
10. Havnegadekvarteret

meter

0 20 40 60 100 150 200

Gammelsø

Toldbodgade

Havnegade

Tolderlundsvej

Thomas B. Thriges Gade

N

Den fysiske plan



Industrispor/kulturarv på de østlige kajkanter forstærkes





Grønne og bløde kajkanter mod vest forstærkes og etableres



Ensartet promenade i dag



Oplevelsesrigt rumlig promenadeforløb efter bydelsudviklingsplanen

Den fysiske plan
Det grundlæggende arkitektonisk greb omsætter eksisterende motiver og træk til "hårde" industrielle kanter orienteret mod øst og "bløde" landskabelige kanter orienteret mod vest.

Fysiske forbindelser i form af broer skaber kobling af bydelens centrale by- og landskabsrum. Samtidig fletter broforbindelser de forskellige kvarterer på havnen sammen, og skaber en helt ny mulighed for at bevæge sig på tværs af hele Odense indre havn.

Den bløde og den hårde kant
Bydelseudviklingsplanen introducerer et varieret og oplevelsesrigt forløb med opbrudte kajkanter mod vest og en markeret og skarpere promenade mod øst, der tager sit afsæt i de kulturhistoriske industrispor. Det giver mulighed for at skabe en høj grad af variation og forskellige oplevelser for både beboere og besøgende. Den bløde kant kan trække det grønne helt ned til vandet i små grønne byrum, skabe opholdsmuligheder med kontakt til vandet og et mindre udvalg af boliger, der ligger helt tæt til vandet. I kombination med de skarpe kajkanter mod øst giver det en oplevelsesrig rute rundt på Odense indre havn.

Fremfor at have en ensartet hård promenade, der følger vandet hele vejen rundt, skabes nye og flere kvaliteter ved at begrønne, bearbejde, skabe adgange og passager, der på enkelte steder trækkes væk fra vandet for igen at lede til nye åbninger mod vand. Det giver vidt forskellige oplevelser af og ved vandet, og en tilrettelæggelse af kanten, der spiller sammen med de forskellige kvarterers identitet.

Variation i bebyggelser, udtryk og stemninger
Planen indeholder en række fysiske byrum, der, sammen og hver for sig, vil være attraktive steder i bydelen. Nogle rum vil invitere til en eftertænksom stund med udsigt udover havneindsejlingen, mens andre bliver aktive og livlige med caféer, udadvendte funktioner, vandaktiviteter mv.

Hvert kvarter tager afsæt i beliggenheden og omgivelserne i og omkring havnen. Med det princip videreudvikles de eksisterende kvaliteter og særegne træk og skaber kvarterer, der kan noget forskelligt med særlige landskabstræk og byrum. Det betyder, at man vil kunne se forskel på de enkelte kvarterer, når man ser på skala, tæthed, arkitektur, byrum, grøn karakter m.m.

Bæredygtighed

Kig mod Siloøen fra Næsbyhoved Skov/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

Bæredygtighed

I bydelsudviklingsplanen findes ikke en særskilt strategi for bæredygtighed, men bæredygtighed er derimod tværgående integreret i hele planen og altså en grundlæggende del af alle otte strategier.

Bæredygtighed Odense indre havn
Netop i disse år sker der store forandringer, når det kommer til muligheder for at implementere og arbejde med bæredygtighed i byggeriet. Udviklingen af Odense indre havn skal foregå over en længere årrække og der vil være forskellige forudsætninger og muligheder i de enkelte kvarterer. Derfor er der væsentligt, at ambitioner om bæredygtighed er både visionære og robuste, så de imødekommer fremtidens ændrede krav, muligheder og behov.

Målsætning om en klimaneutral kommune i 2030
Odense Kommunes målsætninger om en klimaneutral kommune tager afsæt i FNs 17 verdensmål fra 2015.

Med verdensmålene peger FN på, at den sociale, økonomiske og miljømæssige udvikling er tæt forbundet og kræver en integreret indsats. En indsats som Odense Kommune arbejder aktivt og målrettet med, som filter for implementering af bystrategier, når der skal planlægges og byudvikles i kommunen.

Kommunens konkrete pejlemærker for Odense indre havn er en del af rygraden i den integrerede indsats for arbejdet med bæredygtighed.

Pejlemærker

- Styrke både de visuelle, fysiske, grønne og oplevelsesmæssige forbindelser og mindske barrierer for bløde trafikanter.
- Bæredygtighedscertificere bydelen og udvalgte bygninger, og med høje ambitioner at kombinere kulturhistoriske træk med grønne, ressourcemæssige løsninger og bæredygtigt materialebrug.
- Den indre havn understøtter et klimavenligt mobilitetshierarki, hvor der særligt er fokus på fodgængere og cyklister.
- Odense indre havn lægger op til at leve klimabevidst i hverdagen, f.eks. gennem lokal grøn energi, genbrug, nytænkende boligformer og små fælleshaver, der understøtter en bæredygtig livsstil.

Målsætning og indsatser i relation til planens hovedgreb
For at gøre bæredygtighed konkret og nærværende i relation til bydelsudviklingsplanen, tager bæredygtighedsindsatsen afsæt i planens hovedgreb – det byggede, det groede, det levede.

Målsætninger og konkrete tilknyttede indsatser skal undersøges og bearbejdes som udviklingen skrider frem. Det overordnede mål er at sikre en helhedsorienteret bæredygtig indsats, der balancerer økonomisk og skaber mest mulig værdi for mennesker og planeten.

Tværgående strategi

Det byggede
På Odense indre havn skal der værnes om det eksisterende byggeri, og transformere det, der er muligt. I det byggeri, der ikke kan transformeres, ses materialer som en ressource, der kan genbruges i videst muligt omfang på stedet eller i andre byggerier. Hvor der bygges nyt, sker det med omtanke for materialeforbrug og med løsninger, der sikrer et godt indeklima.

Indsatser

- Boliger etableres med sundt indeklima og kemiske materialer mindskes i størst muligt omfang.
- Biogene materialer overvejes i størst muligt omfang, som alternativ til ikke-fornybare og CO2-bindende materialer.
- Nedbringe CO2-udledning ved at stille krav om at formindske materialeforbrug og lave selvstændige målsætninger for byggeriet, der ligger under bygningsreglementets grænseværdi.
- Arbejde med variantanalyser, der giver mulighed for at bruge materialer med lavere CO2-aftryk.
- Kortlægge stedets materialer og genbruge det, der er muligt.
- Mindske ressource- og CO2-forbrug på byggepladsen.

Det groede
Odense indre havn skal bygge ovenpå Odense Kommunes ambitioner om at være Danmarks grønneste storby. Det grønne og groede skal trækkes helt ind på havnen, ind imellem husene og med ud i vandet.

Indsatser

- Etablere by-, vand- og landskabsrum med høj biodiversitet og høj biofaktor.
- Skabe landskabelige byrum, der giver oplevelser og derigennem knytter mennesker tættere på naturen.
- Kortlægning af den eksisterende natur og indarbejdelse af biodiversitetsprincipper, der tager afsæt i lokale og hjemmehørende arter, så biodiversiteten øges og trives.
- Engagere beboere, andre interessenter og erhvervsdrivende i pleje af naturen og give mulighed for selv at dyrke og plukke planter, frugt og grønt

Det levede
Odense indre havn skal være en bydel med mennesket i centrum. En bydel, hvor foreningslivet, de formelle og uformelle fællesskaber skal blomstre, en bydel, hvor man kan have et aktivt liv og færdes og opholde sig trygt i gode veldisponerede byrum, der tager hensyn til det foranderlige klima.

Indsatser

- Der etableres boliger til forskellige målgrupper og ejerformer.
- Fællesskaber og foreningsliv skal bygge videre på havnens eksisterende liv, og supplere med nye tiltag, der giver flere mulighed for at deltage i sunde fællesskaber, så f.eks. ensomhed mindskes.
- Kantzoner, indgange og opgange designes, så de understøtter det gode naboskab.
- Der bringes nyt liv til kulturmiljø og kulturarv, så havnens historie bevares og skaber identitet.
- Nye forbindelser på tværs er med til at understøtte et mangfoldigt og trygt byliv, hvor flere færdes.
- Byrum designes med fokus på at understøtte en bæredygtig livsstil, hvor det f.eks. er nemmere at vælge grønne transportformer, nemmere at affaldssortere, hvor gode genbrugsmuligheder er til rådighed og reparation fremfor at smide væk understøttes.
- Samarbejde med socialøkonomiske virksomheder, der får flere inkluderet i fællesskaber.
- Etablere muligheder for delebiler og samkørsel.

DGNB – screening og mulig certificering
Odense indre havn er blevet screenet på bydelsniveau efter bæredygtighedscertificering DGNB. Med DGNB vurderes bæredygtighed ud fra fem parametre: de sociale, de økonomiske, de miljømæssige, de processuelle og de tekniske parametre. DGNB er et værktøj til at sikre fokus på bæredygtighed igennem alle udviklingens faser, og sikre et vist niveau af bæredygtighed. Med screeningen er bæredygtighed implementeret i de afvejninger, der er gjort i udviklingsplanens otte strategier.

Screeningen af Odense indre havn, viser, at byområdet præsterer jævnt på tværs af de fem bæredygtighedstemaer med bedst præstation inden for de sociokulturelle og funktionelle kvaliteter. Omvendt viser screeningen også, at området er mest udfordret ift. miljømæssig bæredygtighed.

Nogle af disse udfordringer er stedbundne eller vil kræve store investeringer for at opnå en lille relativ begrænset effekt. Disse kriterier er derfor enten svært påvirkelige eller ikke rentable ud fra en samlet betragtning. Andre udfordringer er relateret til den løbende planlægning eller det byplanmæssige design og hovedgreb, og kan derfor bearbejdes løbende. Denne bearbejdning vil ske i de kommende faser for udviklingen, hvor det kan være en mulighed at arbejde videre med DGNB som værktøj. Vigtigst er fokus på at opnå bæredygtighed ud fra både social, miljømæssig og økonomisk bæredygtighed

Strategier/

Havnen set fra FAF-siloen /
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

Strategier

Visionspunkter for Odense indre havn er i det følgende afsnit omsat til otte strategier. Strategierne er her opdelt, men vil i den videre planlægning og realisering være tæt forbundet. Strategierne skal sikre den arkitektoniske kvalitet i alle skalatrin.



Strategi for bystrukturelle kvaliteter

Strategien tager afsæt i det stedspecifikke ved at udpege de eksisterende kvaliteter på havnen, som omfatter det kontrastfyldte og de potentialer, der ligger i de forskellige identiteter. Strategien peger både på bevaring og transformation og på bevidst at arbejde med en variation mellem kvartererne i typologier, stemninger, tætheder og skala. Skalaen udspringer af den kontekst, landskabelig såvel som bebygget, som kvartererne befinder sig i.



Strategi for by- og landskabsrum

Strategien beskriver et samlet byrumshierarki, som viser, hvordan forskellige typer byrum og forbindelser skal binde området sammen, og hvordan disse skal varieres mellem grønne og urbane uderum, mellem rolige og aktive rum og en kombination heraf. Strategien beskriver derudover, hvordan havnens kvarterer bindes sammen og kobles til resten af Odense.



Strategi for byliv

Strategien beskriver, hvordan havnen udvikles, så det er en levende bydel hele året rundt. Strategien understøtter strategien for by- og landskabsrum og angiver, hvor det mere aktive byliv koncentreres og hvor der kan etableres mindre og/eller mere gemte oplevelser eller funktioner. Strategien udpeger funktioner og aktiviteter, der er forankret i de kvaliteter og i det kultur- og foreningsliv, der allerede er på havnen.



Strategi for vandliv

Strategien beskriver, hvordan havnen udvikles med vandet som et aktiv. Hvor forskellige typer af aktivt vandliv af forskellig art kan eksistere og hvordan, der sikres let adgang til vandet.



Strategi for kulturmiljø og transformation

Strategien peger på de store potentialer og vigtige motiver, som den fremtidige planlægning skal tage afsæt i, for at sikre havnen som kulturmiljø. Det gælder havnens særlige karaktertræk i forskellige niveauer - fra havneløb, til siloer og kraner helt ned til mere subtile antydninger som spor, belægninger, beplantninger m.m.



Strategi for landskab og bynatur

Strategien beskriver, hvordan der arbejdes med høj naturkvalitet i forskellige typer af byrum. Strategien anviser principper, der fremmer levesteder for planter og dyr, og kan fungere som ramme om et godt hverdagsliv for mennesker med bolignære naturoplevelser, oplevelsesrige rum og et behageligt mikroklima.



Strategi for klima og vandhåndtering

Strategien peger på forskellige løsninger for håndtering af både regnvand og havvand, som relaterer sig til de forskellige kvarterer, og er med til at skabe rekreativ værdi både i byrumskala og i det helt nære.



Strategi for mobilitet og forbindelser

Strategien understøtter ønsket om et ændret mobilitetshierarki. Strategien peger på principper, der reducerer bilafhængighed og fremmer et roligt trafikalt miljø, der indbyder til ophold og hensynsfuld interaktion mellem de forskellige trafikanter.

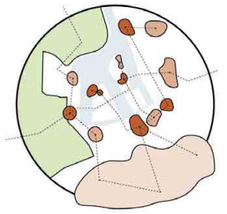


Strategi for
Bystrukturelle kvaliteter

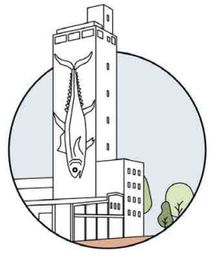
Strategi for bystrukturelle kvaliteter/

”Odense indre havn er kendetegnet ved variation og kontraster i skala og materialitet samt et særligt urbant udtryk. Det skaber en oplevelsesrig og broget havn, der fungerer som en god ramme for kreativ iværksættertrang, stærke fællesskaber samt overraskende møder og oplevelser. Fremtidens byggerier og byrum skal udvikles med høj arkitektonisk kvalitet og forankres i havnens særlige forhold, hvor nyt møder gammelt, højt møder lavt og det forfinede møder det rå. Det er byfortætning med omtanke.”

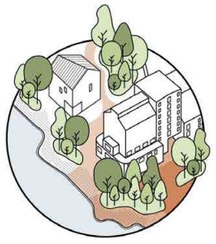
Uddrag fra ”Visionen for Odense indre Havn”



Vision #2/
En sammenhængende by og bydel



Vision #3/
Det historiske kulturmiljø som omdrejningspunkt



Vision #5/
Bygninger og byrum af høj arkitektonisk kvalitet



Vision #7/
Odense Havn understøtter mål om klimaneutralitet

Forstærk og byg videre på eksisterende træk
Havnens karakter med spor af industri og det relative rå udtryk skal fastholdes og "dyrkes", særligt i de områder, hvor der er synlige kulturhistoriske spor at bygge videre på. Særlige funktioner, arkitektoniske kvaliteter, kulturhistoriske pejlemærker og spor skal i vid udstrækning bevares.

Forskellige identiteter med afsæt i stedet
Kvarterernes placering, udstrækning, mængder af eksisterende bygninger, kulturarv og relation til vand og natur er vidt forskellig. Derfor skal de forskellige kvarterer udvikles med varieret skala, typologi og med afsæt i de stedbårne kvaliteter.

Havnens og byens skala danner afsæt for kvartererne
Det eksisterende byggeri på havnen rummer stor variation i skala. De tætte, lave bebyggelser fra industrihavnens tid står side om side med pakhuse, kontordomiciler, nybyggede etageejendomme og tårnhøje siloer. Det kommende byggeri skal tilpasses de eksisterende strukturer.

Bebyggelsen på Byens Ø og Havnegadekvarteret får bymæssig skala og varieres i højde efter solorientering og de omkringliggende bygninger.

Bebyggelsen på den sydlige del af Siloøen bliver lavere, og underordnes den nordlige del af øens høje historiske bygninger. Omkring siloerne placeres punkthuse i forskellige højder. Punkthusene kiler sig ind mellem siloerne og placeres i forskellige vinkler for at underordne sig siloernes formelle og dominerende udtryk.

På Bryggen og Skovkvarteret giver det lavere boligbyggeri mod øst udsigt til vandet for de fleste, mens den vestlige side bygger sig op mod skoven.

I Promenadebyen afslutter en sjette bygning den eksisterende række af etageboligblokke, og Toldbodhuse indrammes med en ny bygning.

Forskellige bygningstypologier i de enkelte kvarterer
Bebyggelserne på havnen skal, udover den varierede skala, formes i forskellige strukturer og bestå af forskellige bygningstypologier med hver deres identitet og arkitektoniske udtryk.

Fra sammensatte karréstrukturer på Byens Ø til punkthuse på Siloøen til maritime byhuse i form af rækkehuse på Bryggen og slyngede kædehuse i Skovkvarteret, hvor den private have er i tæt forbindelse med fælles opholdsarealer. Variationen skal være stor, både mellem de forskellige kvarterer og i de enkelte bebyggelser.

Det handler ikke om de enkelte bygningers arkitektur, men derimod om helheden der består af bebyggelsernes skala, variation og mellemrum som danner ramme om de enkelte kvartersidentiteter.

En havn af kvarterer – et hav af identiteter



Havnens kvarterer skal have hver deres identitet
Diagrammet viser inddelingen af de forskellige kvarterer og deres identiteter.

Signaturforklaring

- Skovkvarteret
- Bryggen
- Byens Ø
- Havnepladsen
- Promenadebyen
- Siloøen
- Domiciløen
- Pakhusbyen
- Pakhuskajen
- Havnegadekvarteret



Forskellige typologier, forskellige boligtilbud og målgrupper
Diagrammet viser, hvilke typologier, de forskellige kvarterer er sammensat af.

Signaturforklaring

- Klynger
- Punkthuse
- Rækkehuse
- Kædehuse
- Karrébebyggelse
- Blokke
- Kontor/erhverv



Bygningshøjder
Diagrammet viser de forskellige kvarterers fordelinger af etagehøjder. Som princip er siloerne de højeste punkter i havnen, og de forskellige bebyggelser falder i etagehøjder mod udsigten.

Signaturforklaring

2 etager – 10 etager

En havn af kvarterer - et hav af identiteter

En variation af højder og bygningstypologier, sikrer en spændende bydel, hvor der bygges videre på eksisterende strukturer og karakteristika. De enkelte kvarterer har deres egen identitet, som bygger på de lokale kvaliteter, og samtidig har havnen en gennemgående havneidentitet, som binder bydelen sammen.



Signaturforklaring

- Skovkvarteret
- Bryggen
- Byens Ø
- Promenadebyen
- Siloøen
- Domiciløen
- Havnepladsen
- Pakhusbyen
- Pakhuskajen
- Havnegadekvarteret

2 etager — 10 etager

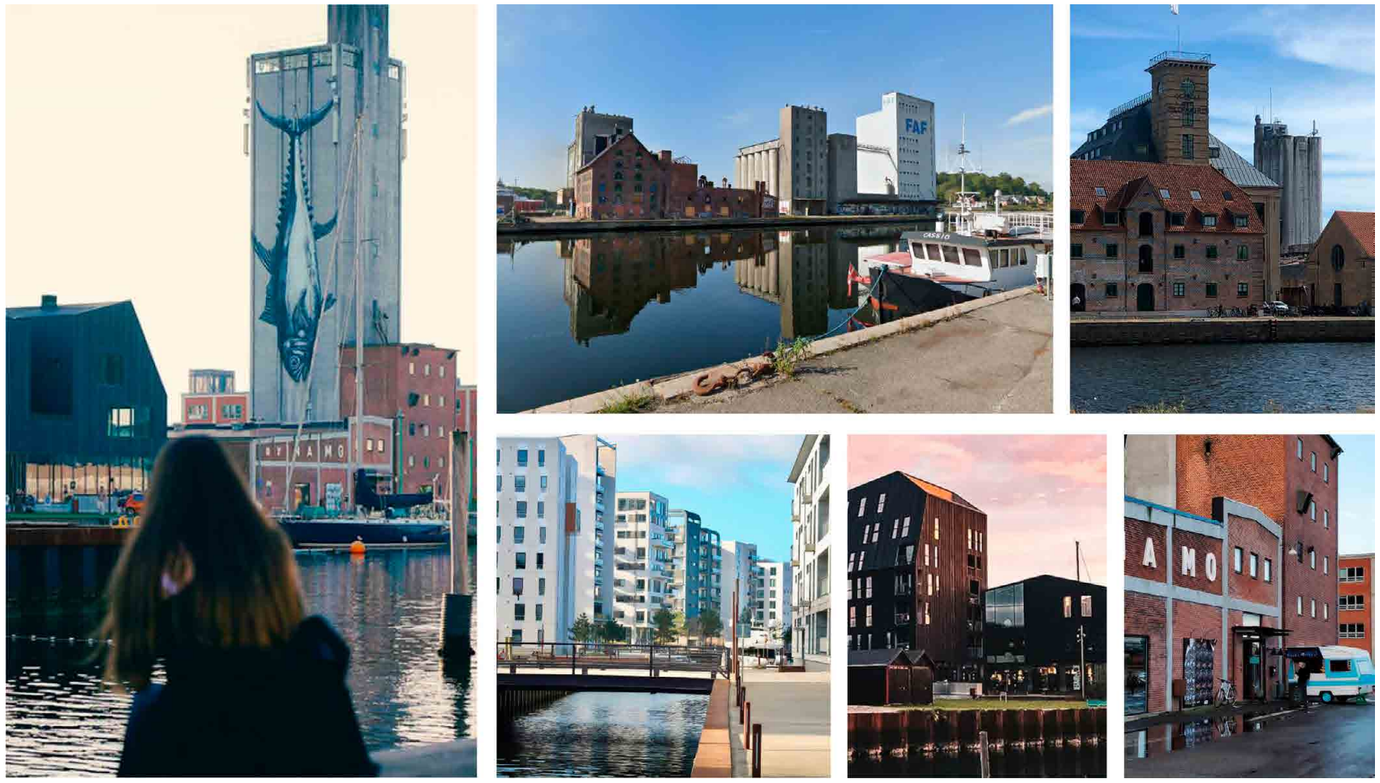
- Klynger
- Punkthuse
- Rækkehuse
- Karrébebyggelse
- Blokke
- Kædehuse
- Kontor/erhverv

Eksisterende træk og kvaliteter

Eksisterende motiver
Odense indre havn er i dag kendetegnet ved kontraster i alt fra skalamæssige spring til funktion, fra udtryk til materialitet, fra kulturarv til nybyggeri og fra det byggede til det landskabelige.

De mange industrielle spor af forskellige tiders bygninger, siloer, kraner og andre markører, beretter om havnens tidligere funktion, som byens største arbejdsplads.

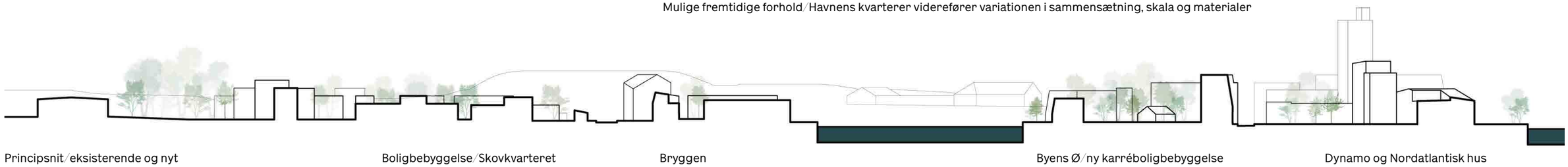
Nogle bygninger og siloer ligger hen, mens andre allerede er transformerede, renoverede og omdannet til nye erhverv- og kulturaktiviteter. Uanset stand står de markante siloer som havnens pejlemærker, der binder de mange øvrige udtryk sammen.



Eksisterende motiver/Havnens bebyggelser og rum er rig på variation i skala, volumener og materialer



Mulige fremtidige forhold/Havnens kvarterer viderefører variationen i sammensætning, skala og materialer



Principsnit/eksisterende og nyt

Boligbebyggelse/Skovkvarteret

Bryggen

Byens Ø/ny karréboligbebyggelse

Dynamo og Nordatlantisk hus

Hvert kvarter sin typologi



Klynger



Kædehuse



Karrébebyggelse



Karrélængebebyggelse



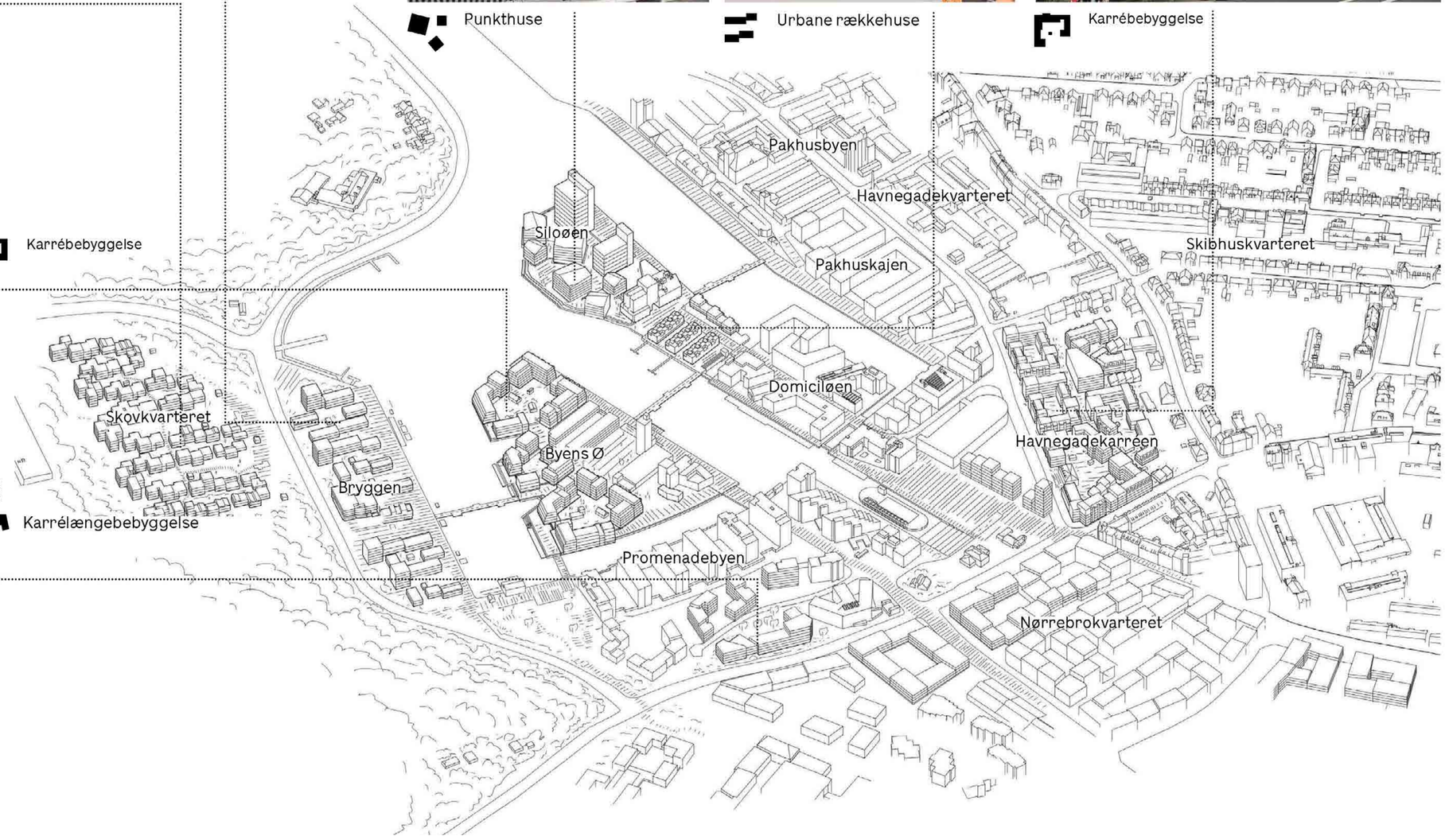
Punkthuse



Urbane rækkehuse



Karrébebyggelse



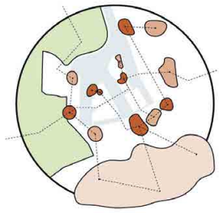
Strategi for/
By- og landskabsrum

Byens trappe set fra Bryggen/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

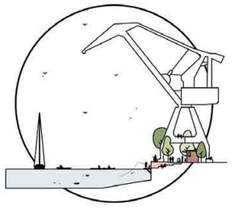
Strategi for by- og landskabsrum

”Bygninger og byrum inviterer til fællesskaber, multiudnyttelse og gensidig omtanke, der mindsker afstanden mellem mennesker og fører til både planlagte og tilfældige møder og aktiviteter.”

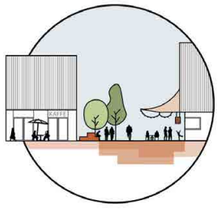
Uddrag fra ”Visionen for Odense indre havn”



Vision #2/
En sammenhængende by og bydel



Vision #4/
Vandet som en levende del af Odense indre havn



Vision #6/
En bydel med en særlig kreativ puls og liv året rundt

Byen ned til havnen
Havnen skal kobles endnu bedre til den eksisterende by, og udvikles som hele Odenses havn, hvor både områdets beboere, Odenses borgere og besøgende føler sig hjemme og velkomne. Derfor åbnes havnen op og forbindes til de omgivende byområder og Odense bymidte.

Forløbet på Lerchesgade, Thomas B. Thriges Gade og Gammelsø fortsættes ind i området, og trækker Odense by tættere på skoven, vandet og helt ud på havnens spidser.

By- og landskabsrum kobles sammen af nye forbindelser, der binder området sammen med resten af Odense by.

Nye forbindelser og broer på tværs af havnen
Også fra Skibhuskvarteret og Gammelsø skabes bedre forbindelse til havnen. Det sker gennem en ny forbindelse på tværs af havnen, som løber fra Havnekvarteret til Siloøen, videre over Byens Ø til Bryggen, hvorfra den har forbindelse til Åløkkeskoven. Med nye broer over havneløbene skabes en akse, hvorfra livet fra havnens aktive bylivscentre spredes over vandet og videre til Odense by.

Broerne binder også visuelt og mentalt hele området sammen. Hvor broerne lander, skal de omgivende byrum, bebyggelser, landskaber og funktioner anlægges og udformes, så der opstår et særligt liv omkring broerne, der understøtter visionen om en aktiv og levede havn. Broerne er samtidig nye landskabelige elementer, der er med til at tegne billedet af Odense som en havneby med et aktivt havneliv.
Den eksisterende øst-vestgående forbindelse langs Promenadebyen danner en anden tværgående akse, som understøttes af den samlede udvikling af havnen med nyt byggeri, offentlige funktioner og rekreative områder.

Levende byrum
Havnens byrum, nye som gamle, indgår i et byrumshierarki, som sikrer en variation af oplevelser. Byrummene bindes sammen af havnens bygulv, som er oplevelsesrige rumlige forbindelser for gående og cyklister.

Fælles og private opholdsarealer
Alle boliger får tilknyttet nære udendørs opholdsarealer. Boligerne vil som udgangspunkt have et privat udendørs opholdsareal i form af altan eller terrasse, og i mindre omfang små haver tilpasset en bymæssig kontekst.

De private opholdsarealer i Skovkvarteret og Bryggens bymæssige rækkehuse vil adskille sig med små private haver. Alle boligers fællesarealer udformes forskelligt i relation til de enkelte kvarterer, fra grønninger i Skovkvarteret til mere åbne parkarealer på Siloøen, hvor beboerne i højere grad deler parkerne med resten af byen.

De forskellige kvartersidentiteter forbindes i by- og landskabsrum



Havnen byrum flettes sammen i forbindelser og promenader
Diagrammet viser de fremtidige forbindelser fra den omgivende by til havnen, hvor de nye broer skaber forbindelse på langs og tværs.

Signaturforklaring

- Promenader og bygulv
- Offentligt tilgængelige rum



Den oplevelsesrige kant
Diagrammet viser den bløde kant og den hårde kant med spor af industriarv.

Signaturforklaring

- Blød kant
- Hård kant



Fordeling af grønne opholdsarealer og grader af offentlighed
Diagrammet viser fordelingen mellem grønne opholdsarealer og grader af offentlighed.

Signaturforklaring

- Offentligt tilgængeligt grønt
- Semioffentlige uderum og forbindelser (fælles opholdsareal)
- Privat grønt

Variation i karakter af by- og landskabsrum

Byrumshierarkiet fastlægger de tilgængelige offentlige og semioffentlige by- og landskabsrum og forbindelser. Der veksles mellem det urbane og det landskabelige, der skaber et hierarki af varierede byrum og forløb. Det inviterer til forskellige typer ophold og aktiviteter med grundlag for fællesskaber og socialt samvær.



Signaturforklaring

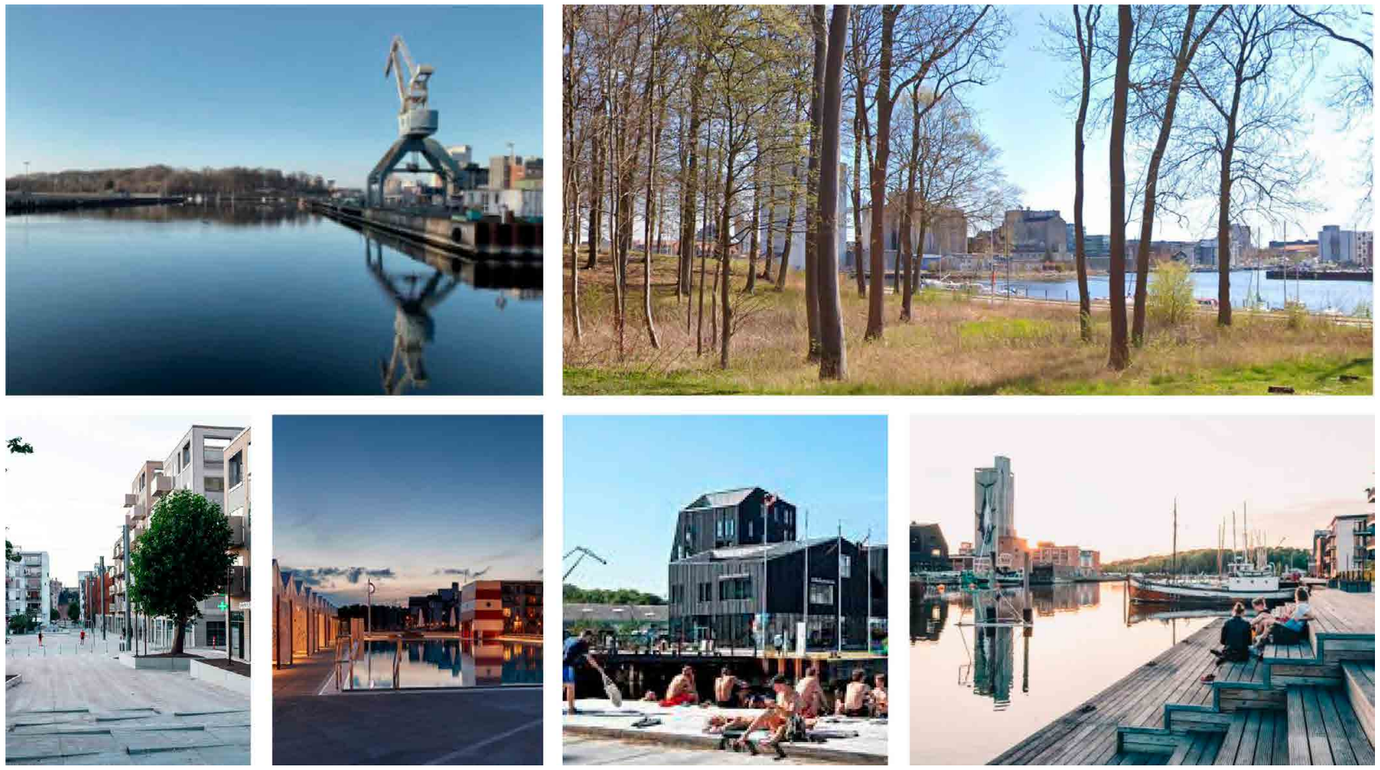
- Offentligt tilgængelige promenader og bygulv
- Offentligt tilgængelige rum
- Offentligt tilgængeligt grønt
- Semioffentlige uderum og forbindelser
- Privat grønt

De forskellige kvartersidentiteter knyttes sammen i by- og landskabsrum

Eksisterende rumlige kvaliteter som afsæt
Havnens eksisterende rumlige kvaliteter danner afsæt for udformningen af de nye byrum, landskabsrum og forbindelser. Hvert områdes forskellige stedbårne kvaliteter, stemninger og funktioner alt efter solorientering, placering og kontekst anslår retningen. Nogle byrum designes til særlige formål, mens andre fremstår som mere tilfældige rum eller kig.

Promenaden ved Promenadebyen er et godt eksempel på, hvordan det kan gøres. Nye kajkanter kan suppleres med trætrapper ned til vandet, så de kan anvendes til ophold og samtidig bidrage arkitektonisk til havnen som helhed.

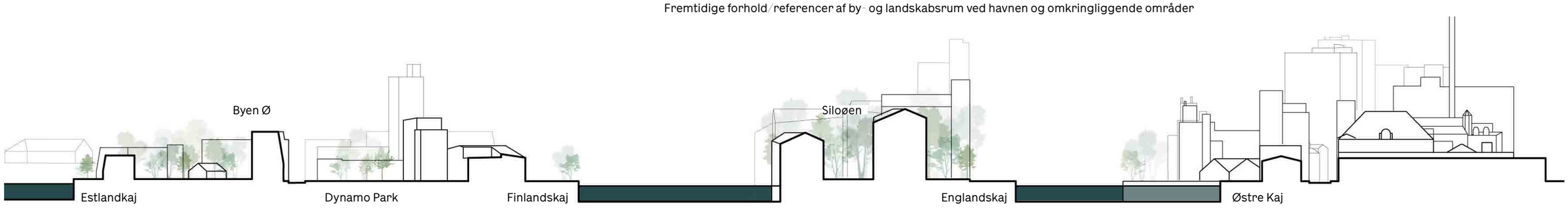
Alle steder skal der være en særlig opmærksomhed på udformningen af de fysiske rum, overgange og kanter, da det er her livet ved, i og på havnen skal udfolde sig. Det gælder også for sammenhængen mellem bygning og landskab, hvor indlevelsen i stedet, udsigter og landskabet skal tænkes sammen med bygningens udformning og placering.



Eksisterende kvaliteter/Havnen som rum/kig til Næsbyhoved Skov og kranen på Estlandkaj/Havnepladsen/Havnebadet ved Stenfiskerkaj



Fremtidige forhold/referencer af by- og landskabsrum ved havnen og omkringliggende områder



Principsnit, der viser de forskellige kvartersidentiteter fra Byens Ø til Pakhusbyen



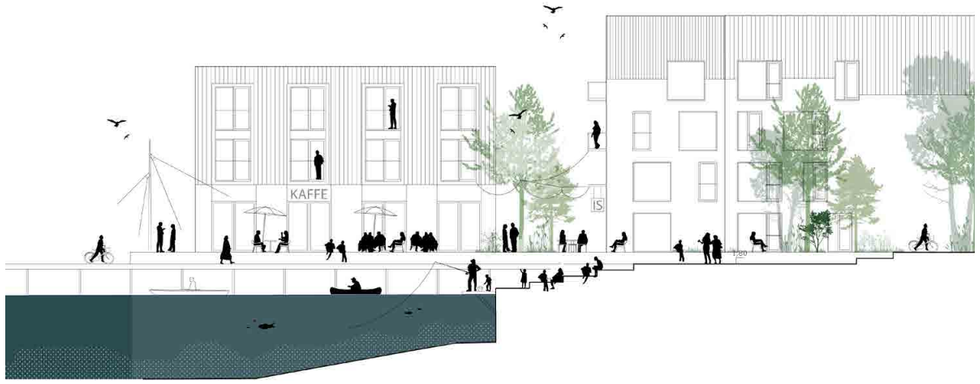
Fugleperspektivet viser tydeligt havnens forskellige identiteter med nye og eksisterende byrum og deres forbindes til skoven, vandet og den omkringliggende by.

Den oplevelsesrige kant

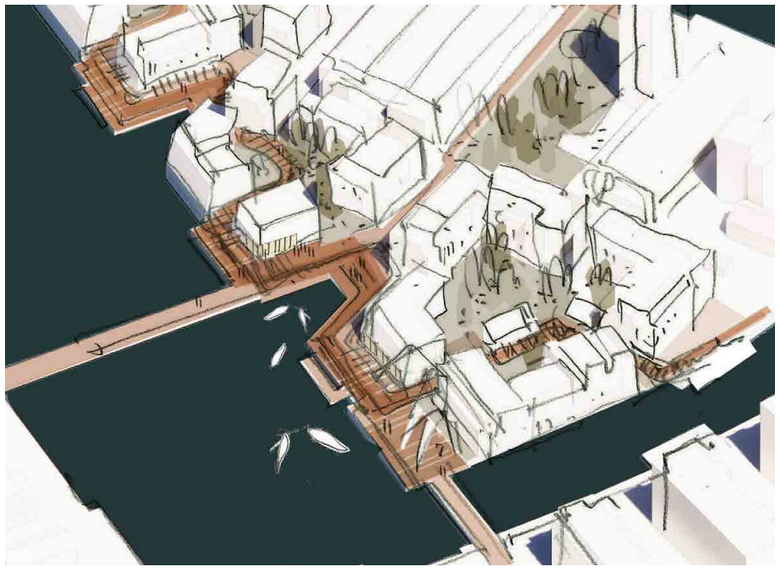
Varieret promenadeforløb
Vandet er den allestedsnærværende attraktion i Odense indre havn. Det skal afspejles i den måde, der skabes oplevelser. F.eks. skal gåture gennem bydelen langs vandet altid opleves som spændende og varierede. Enkelte steder vil promenadeforløbet bevæge sig ind imellem husene inden man igen møder vandet. Den østlige promenade vil repræsentere den historiske, hårde havnekant og den vestlige promenade vil være grønnere og blødere i mødet med vandet.

De to forskellige landskabelige tilgange til promenadens og kajkantens møde med vandet skal understøttes af en række forskellige aktiviteter og muligheder for roligt ophold, der tilsammen vil skabe en havn med en oplevelsesrig kant. Ved at begrønne, bearbejde, skabe adgang og tilrettelægge kanten forskelligt i samspil med kvarterernes identitet, opnås vidt forskellige oplevelser af at være ved vandet.

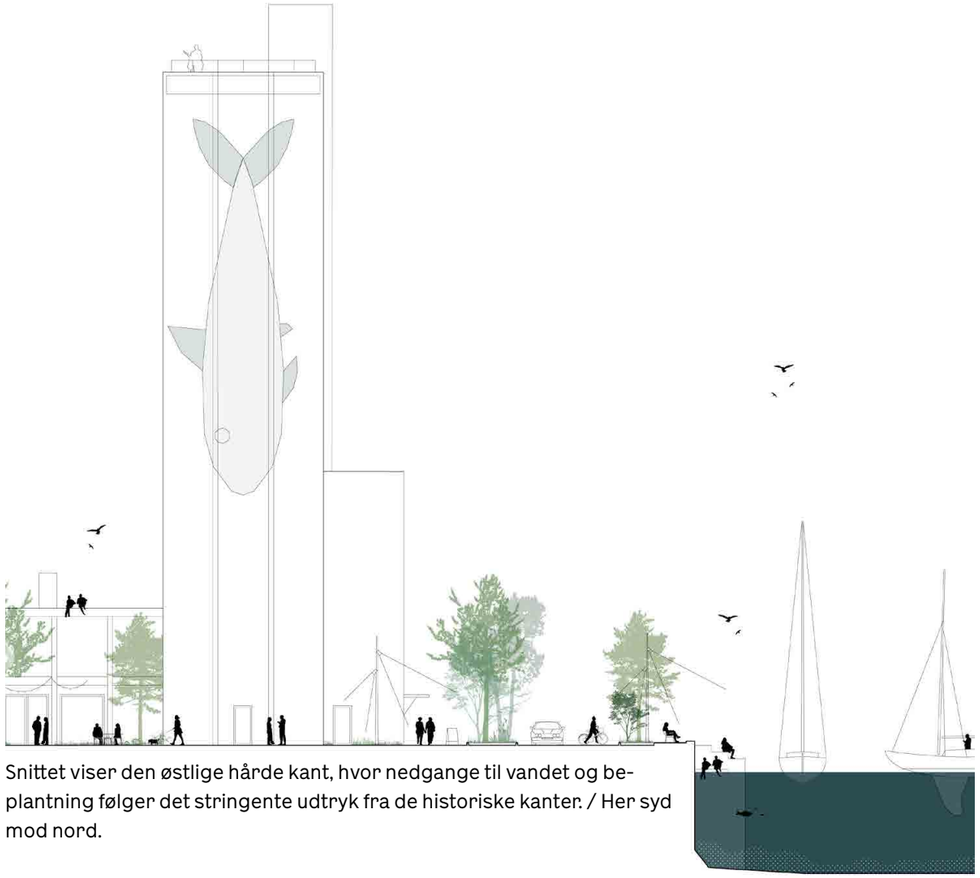
Begge skitserede eksempler er fra Byens Ø.



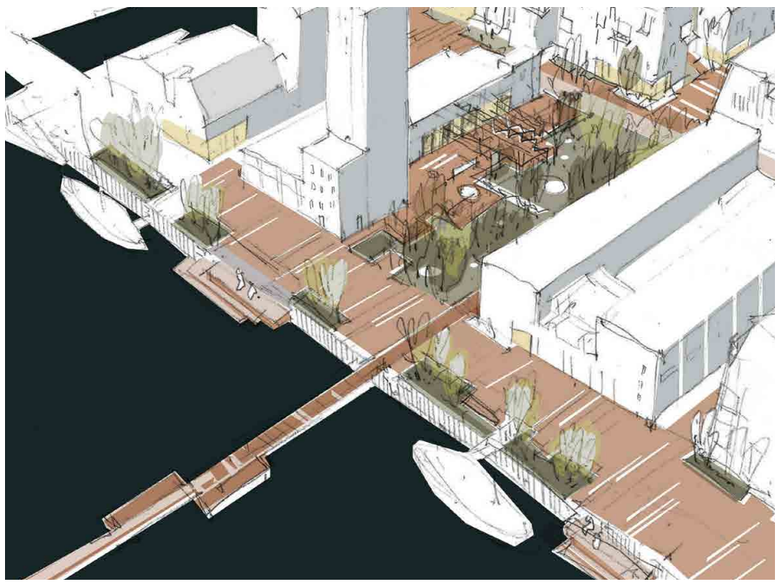
Snittet viser den vestlige kant, hvor forløbet bølger ind og ud, og giver nye rumligheder til havnen. Beplantning og nedgange til vandet har blødere og mere naturlige former.



Illustrationen viser et eksempel fra Byens Ø på den blødere kant mod vest. Promenader bevæger sig her stedvis mellem bygninger, og forløbet mod vandet bølger ud og ind. Mulighed for ophold og beplantning følger det bløde formsprog.



Snittet viser den østlige hårde kant, hvor nedgange til vandet og beplantning følger det stringente udtryk fra de historiske kanter. / Her syd mod nord.



Illustrationen viser et eksempel fra Byens Ø på de hårde promenader mod øst. Ophold og beplantning former sig efter den kantede karakter, og nye belægninger blander sig med synlige industrispor. / Her set fra nordøst mod sydvest

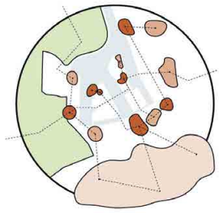
Strategi for
Byliv

Siløen/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

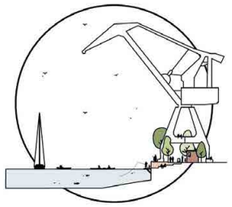
Strategi for byliv

”Odense indre havn skal udvide bymidtens liv, så den opleves som en spændende og oplevelsesrig bydel, hvor det er værd at gå på opdagelse for både beboere og besøgende, og hvor hverdagens behov er dækket. Havnen skal derfor have en tæthed i mennesker og publikumsorienterede funktioner, der tilsammen understøtter andre funktioner - både planlagte og spontane”

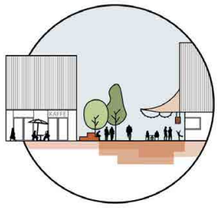
Uddrag fra ”Visionen for Odense indre Havn”



Vision #2/
En sammenhængende by og bydel



Vision #4/
Vandet som en levende del af Odense indre havn



Vision #6/
En bydel med en særlig kreativ puls og liv året rundt

Varieret byliv med en kreativ puls året rundt
Bylivet på havnen skal være med til at sikre en blandet bydel, hvor et velfungerende hverdagsliv eksisterer i et samspil med både små og store kulturoplevelser.

Hverdagslivet på Odense indre havn sker i et samspil mellem stedets beboere, de ansatte, som har deres daglige gang på en arbejdsplads i området og de forretningsdrivende, som sælger varer og tilbyder tjenester til hverdagslivet. Hverdagslivet på havnen rummer også kultur- og fritidsliv.

Udover hverdagslivets brug af bydelen, kan større regionale, nationale og internationale begivenheder udspille sig i havnen. Især nogle af kvarterer vil blive befolket af store menneskemængder, som oplever havnen for første og måske eneste gang. Her skal havnen kunne tilbyde noget helt enestående og være bagtæppe til de unikke og særlige oplevelser gæsterne kommer for at opleve.

Både hverdagslivet og de større begivenheder skal kunne fungere året rundt og for forskellige aldersgrupper og interesser.

Det pulserende byliv koncentreres i tre bylivszoner. I ankomstrum og ved udflugtsmål på spidserne tilbydes andre typer af byliv – hverdagsliv og mere rolige aktiviteter. Bylivet understøttes af nogle vigtige greb og tematikker, der favner havnens særlige byliv – mødet mellem hverdag, kreativitet og store begivenheder.

Vigtige greb:

Bland funktioner og koncepter
For at skabe et blandet, spændende og varieret byliv, skal funktioner og koncepter blandes. Kvadratmeter til byliv skal kunne udnyttes i så mange timer om dagen som muligt f.eks. for både kommercielle og ikke-kommercielle fællesskaber på samme kvadratmeter. Fælles for alle koncepter er, at de skal udvikles til stedet sammen med aktører, som ønsker at tænke udover grænsen til eget lejemål.

Forretnings- og caféliv der skaber særlig atmosfære
Forretnings- og cafeliv skal understøtte havnens særlige atmosfære og være med til at skabe et varieret byliv på havnen. Nogle steder koncentreres mere traditionelt café- og forretningsliv, som del af det pulserende liv, mens enkelte, mere eksklusive eller skarpt definerede forretnings-, café- eller restaurantkoncepter kan fungere på mere unikke og stille lokaliteter.

Synergi mellem byrum og forretnings- og kulturtilbud
Funktioner, der kan drage fordel af hinanden og understøtte de forskellige byrums karakter, placeres sammen. F.eks. bør der i byrum til ro og fordybelse kun placeres få bylivsfunktioner, mens bylivszoner og ankomstrum kan rumme flere forskellige typer af bylivsaktivitet. Nogle typer forretninger og kulturtilbud kan opnå stor synergi ved at være placeret tæt sammen, som f.eks. gallerier eller specialbutikker, der tilbyder noget særligt til et specifikt fritidsliv.

Særlige tematikker for byliv:

Kunst og kultur på havnen
Odense Kommunes kulturpolitik har fokus på at skabe større international opmærksomhed på Odenses kulturliv, styrkelse af vilkårene for vækstlag og fødekæde, kunst og kultur i hele kommunen, og at kunst og kultur skal ses og mærkes i byrummene. Den kulturpolitik gælder også for havnen. Ambitionen er, at kulturlivet på havnen skal have et internationalt niveau, mens det samtidig understøtter det kulturelle vækstlag og kan mærkes af borgerne – også i byrummene mellem bygningerne.

Havnens eksisterende kreative og kunstneriske aktiviteter er vigtige for havnens særlige ånd og identitet. Derfor skal der i udvikling af havnen bygges videre på eksisterende aktiviteter, mens der også skabes rum til at nytænke kulturelle indsatser og plads til det kunstneriske og kreative. Midlertidighed og tidlig aktivering af området vil indgå som skridt på vejen mod det endelige, blivende byliv.

Foreningsliv og fællesskaber føres videre
Fællesskaber og foreningsliv er vigtigt for den enkeltes fornemmelse af at høre til og for at understøtte vores mentale sundhed. Derfor skal det rige foreningsliv, der allerede eksisterer på havnen, så vidt muligt føres videre. Der skal også arbejdes med at invitere beboere og besøgende til aktiviteter, der styrker fællesskabet. Fritidslivet på havnen skal have særligt gode vilkår. Det gælder både for det planlagte i klubber og foreninger og for de selvorganiserede aktiviteter.

Lokal produktion og håndværk
For at værne om den historiske havn, skal der arbejdes for at styrke og udvikle lokal produktion og håndværk, som en del af det fremtidige byliv. Det kan f.eks. ske ved at give mulighed for, at produktion og salg af varer bor under samme tag, hvor produktionen er synlig. Det kan også ske ved at invitere fremtidige og nuværende operatører til at undersøge fremtidige samarbejdsmuligheder.

Steder til ro, rekreation og fordybelse
De lange kig i havnen, giver rig mulighed for at tilbyde forskellige typer steder til ro og fordybelse. Steder hvor man kan trække sig tilbage fra hverdagslivet og nyde den tætte forbindelse til vandet.



Bylivszoner
Diagrammet viser de tre bylivszoner Byens Ø, Siloøen og Havnepladsen og deres udstrækning. Her koncenteres bylivet i store og små byrum.

Signaturforklaring

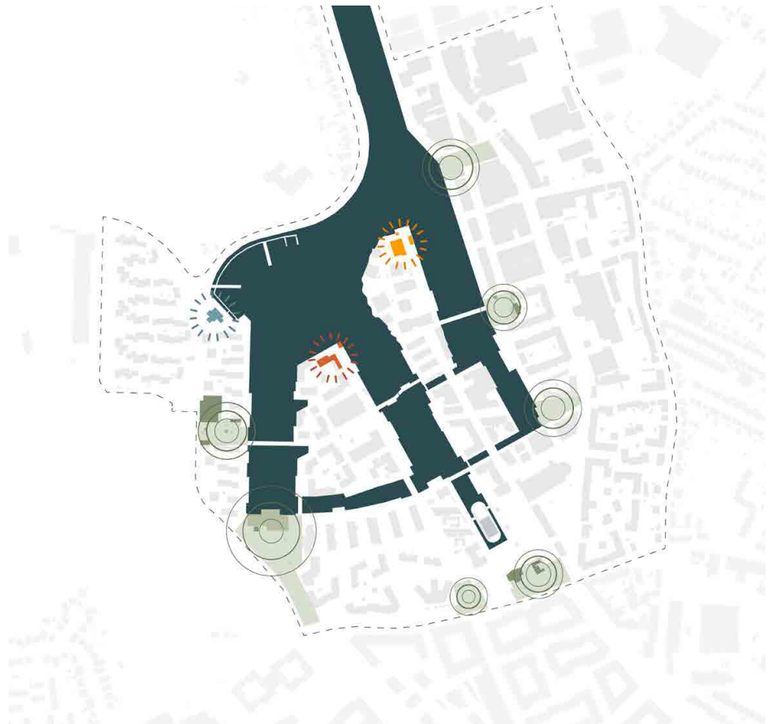
- Bylivszone 1: Byens Ø
- Bylivszone 2: Siloøen
- Bylivszone 3: Havnepladsen



Åbne, udadvendte stueetager og udeservering
Diagrammet viser, hvor de fremtidige koncentrationer af udadvendte funktioner og udeservering placeres, så de bedst understøtter havnens byrum.

Signaturforklaring

- Udadvendt funktion/Åben stueetage
- Udeservering



Havnens ankomstrum og udflugtsmål på spidsen
Diagrammet viser havnens ankomstrum med lokale nedslag af identitetsskabende funktioner og havnens udflugtsmål på spidsen.

Signaturforklaring

- Havnens ankomstrum
- Udflugtsmål på spidserne

Bylivsstrategi - koncentration og zoner

For at skabe et differentieret byliv med mulighed for både at finde rolige byrum og mere koncentreret byliv, har havnen et byrumshieraki, der består af tre udpegede bylivszoner. Størstedelen af aktive stueetager koncentreres, grønne ankomstrum til hverdagen etableres og udflugtsmål med mere rolig aktivitet og fordybelse på spidserne muliggøres.



Signaturforklaring

- Havnens ankomstrum
- Bylivszone 1: Byens Ø
- Bylivszone 2: Siloøen
- Bylivszone 3: Havnepladsen
- Udflugtsmål på spidsen
- Primær forbindelse
- Udadvendt funktion/Åben stueetage
- Udeservering

Bylivszoner - de tre bylivszoner

De tre bylivszoner
I de tre bylivszoner udfoldes et pulserende byliv, hvor udadvendte stueetager bidrager til bylivet i byrummene. Kommercielle lejemål til caféer og restaurationer understøtter ophold ved vandet og der er plads til forenings- og fritidsliv, ligesom der er erhvervslejemål til varieret forretningsliv. Byrummene kan indeholde udeservering, uformelle forsamlinger og særlige lejligheder til events, kunst og kultur i byens rum.

Bylivszone 1:
Byens Ø




Referencer/ kommercielle stueetager ud til Aarhus Å/ midlertidige events




Eksisterende. kvaliteter/ midlertidige events ved Dynamo og Værftet

Bylivszone 2:
Siloøen






Referencer/ forskellige typer brug af udendørsrum/ events

Bylivszone 3:
Havnepladsen




Referencer/ forskellige typer brug af pladsrum over året




Eksisterende kvaliteter/ boldspil og leg

Havnens ankomstrum og udflugtsmål

Havnens ankomstrum
Havnens ankomstrum er grønne bylivslommer og giver plads til foreningsliv, fællesskaber og enkelte butikker, der primært henvender sig til hverdagsbrug. Disse byrum skal samtidig programmeres til et stort færdselsbehov fra alle typer trafikanter.

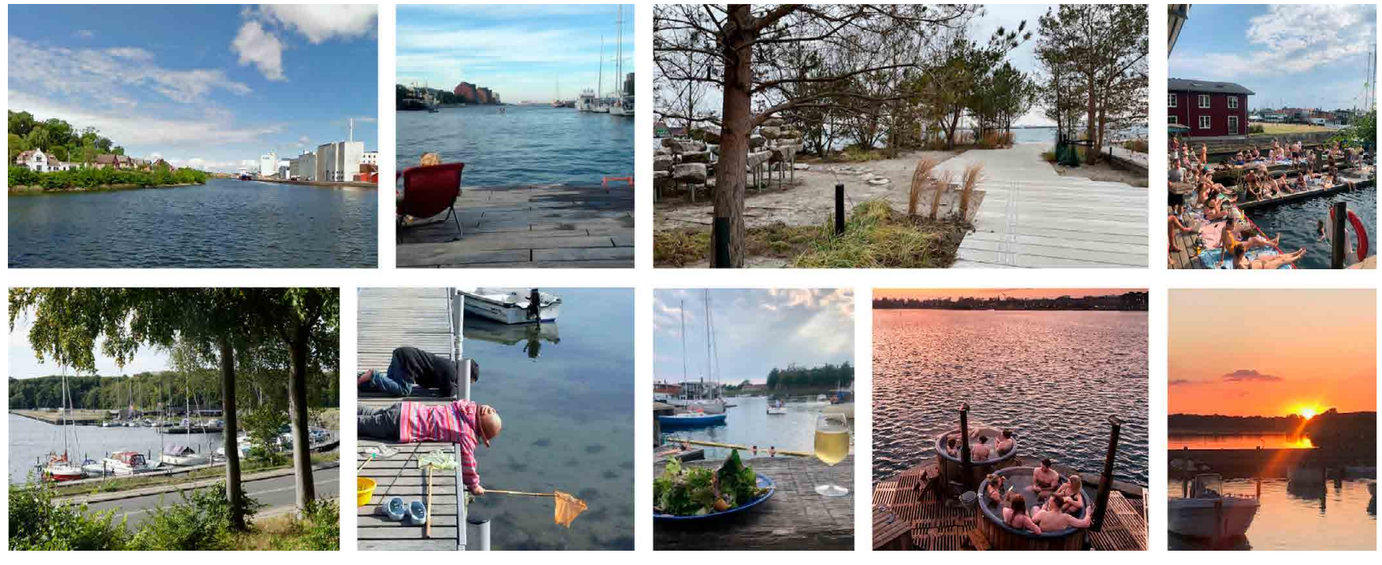
Ankomstrum



Referencer/grønne ankomstrum og møder med havnen

Udflugtsmål på spidserne
Havnens spidser udgør særlige udflugtsmål, der skal give alle Odenses beboere lyst og lejlighed til at bevæge sig derud. Det er en gåtur, som byder på ro og lange kig langs kanalen og mod Næsbyhoved Skov. De få bylivsfunktioner, der placeres på spidserne, vil være med fokus på uformelt samvær ved det åbne vand.

Udflugtsmål på spidserne



Referencer/grønne ankomstrum og møder med havnen

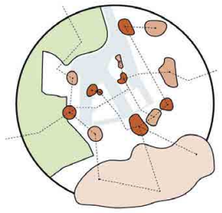
Strategi for
Vandliv

Byens Trappe set fra Bryggen/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

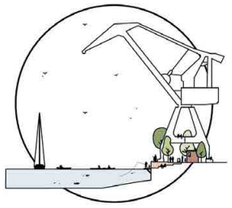
Strategi for vandliv

”Fordi Odense er en by uden adgang til havet, er vandet sammen med kulturarven det, der gør Odense indre havn særlig. Derfor skal der tænkes ambitiøst og kreativt, så vandet i havnen bliver et livgivende element, der trækker mennesker til og stimulerer sanserne. ”

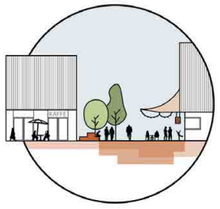
Uddrag fra ”Visionen for Odense indre Havn”



Vision #2/
En sammenhængende by og bydel



Vision #4/
Vandet som en levende del af Odense indre havn



Vision #6/
En bydel med en særlig kreativ puls og liv året rundt

Vandet er havnens største aktiv
Vandet er det helt unikke aktiv for havnen, og det liv, det bringer, skal bruges og opleves på mange måder. Vandet kobler sig på bylivet og de byrum, der støder op til vandet, men skal også være tilgængeligt i sig selv. Adgang til vandet skal prioriteres, så alle har glæde af det og kan bruge det aktivt.

Vandlivszoner
I dag er der mange slags bådliv i havnen, og det skal der også være plads til i fremtiden. I havnen bliver der tre typer af vandlivszoner, så der er plads til sejlads for masteskibe, store skibe, SUP, kajakker, kanoer m.m. Det betyder, at broforbindelser mellem Siloøen og Byens Ø skal kunne åbnes og lukkes, så det aktive liv med sejlads kan fortsætte.

Aktiviteter på vand
Kommunens fritidspolitik sætter retningen for fritidslivet i Odense, og når det kommer til havnen, har alle former for vandaktivitet det naturlige fokus. Der er allerede i dag en lang række aktører på havnen, så vandaktiviteter på havnen skal have råderum og sættes yderligere i spil. Der skal arbejdes med ambitiøse modeller for, hvordan vandaktiviteter på havnen organiseres og bliver en integreret del af pladsen i bydelen.

Varierede former for adgang til vandet
Med forskellige typer af adgange til vandet skal det sikres, at adgangene kan bidrage til varierede oplevelser af og med vandet. Nogle steder skabes nem og direkte adgang til vandet, mens man andre steder møder beplantede stensætninger, som overgang til vandet.
Endelig er der steder, hvor adgangen til vandet udelukkende handler om udsigt og det at betragte vandet.

Mulighed for at røre og undersøge vandet
Der skal sikres direkte adgang til og mulighed for at berøre og lære af vandet. Der kan komme maritime naturrum, krible-krablebro eller steder, som egner sig til at blive en del af den biologiundervisning, der beskæftiger sig med livet under vandets overflade.

Ophold ved vandet
Ved kajkanten skal der være mulighed for forskellige typer ophold på selve kajen og helt ned til vandet. Opholdsstederne skal variere i størrelse, program, udtryk og stemning, så det svarer til måden, den pågældende kaj møder vandet på. På specifikke steder sikres tilgængelig adgang helt ned til vandet.

Havnens forskellige zoner



Byrum ved vandet
Diagrammet viser, hvordan havnen er inddelt i forskellige byrumszoner ud til vandet. Zonerne hænger sammen med områderne, der er udpeget til forskellige typer sejlads med og uden mast og til isættelse af mindre fartøjer som kajak, kano, SUP.

Signaturforklaring

Byrum ud til vandet



Adgang til vand
Diagrammet viser, hvor der er adgange til vandet fra promenader og havnens kanter. Adgange kan være trapper, mindre broer og opholdsmuligheder.

Signaturforklaring

Adgange til vandet



Plads til forskellig aktivitet
Diagrammet viser, hvor det vil være muligt at sejle og lægge til for større skibe, masteskibe og mindre både, optimistjoller, kajakker og lign.

Signaturforklaring

Vandlivszoner for masteskibe og lystbådesejlads
Vandlivszoner med vandaktivitet i fokus
Vandlivszone for store skibe/ svajebassin

Havnens forskellige zoner

Adgangen til vandet og mødet mellem vandet og forskellige byrum, er afgørende for, at vandets kvaliteter kommer til sin ret. I forskellige vandlivszoner understøttes forskellige muligheder for aktivitet på vandet.



Signaturforklaring

- Byrum ud til vandet
- Adgange til vandet
- Vandlivszoner for masteskibe og lystbådesejlads
- Vandlivszoner med vandaktivitet i fokus
- Vandlivszone for store skibe/ svajebassin

Vandlivszoner

Vandlivszoner for masteskibe og lystbådesejlads
Med en oplukkelig broforbindelse kan bådene stadig sejle ind i det inderste bassin. Nord for Havnebadet og langs den østlige kant syd for siloøen kan der etableres plads til lystbåde.
Husbåde kan i begrænset omfang etableres, hvor det vurderes at tilføje særlige kvaliteter til by- og vandlivet.

Et samlet maritimt miljø skaber grobund for nye fællesskaber og vidensudveksling mellem lokale og besøgende lystbådsentusiaster.

Vandlivszoner med vandaktivitet i fokus
De inderste havneløb fredes for adgang for større masteskibe og sejlads. Det giver plads til gode forhold for vandaktivitet, f.eks. vandpolo.

I hver af de inderste kanaler vil der komme flere steder, blandt andet ved Ankerpladsen, hvor man kan isætte SUP, kajak, kano eller lign.

Vandlivszone for store skibe/ svajebassin
Svajebassinet i den nordlige del af havnens indre fastholdes, så store skibe stadig kan lægge til i Odense Havn. Det gælder fragtskibe, erhvervsbåde og ikke mindst Kongeskibet, der plejer at lægge til ved Østre Kaj. I fremtiden vil en ny bro til Siloøen blive etableret netop her.

Vandlivszone:
Masteskibe og lystbådsejlads



Referencer/ Masteskibe og sejlads + husbåde

Vandlivszone:
Vandaktivitet og fritidsliv

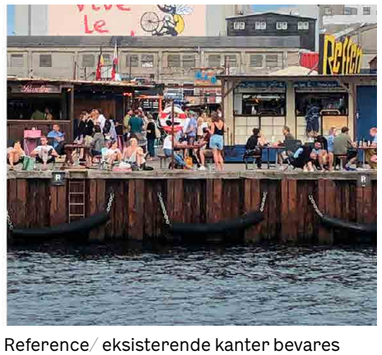


Referencer/ forskellige typer vandaktivitet og fritidsliv på vandet

Vandlivszone:
Svajebassin/ Store skibe



Referencer/ Kongeskibet og andre store skibe skal fortsat kunne sejle i svajebassinet



Reference/ eksisterende kanter bevares

Adgang til vandet

Adgang til vandet
Gennem de forskellige møder med vandet, tilgængeliggøres adgangen til vandet og afstanden mindskes ved, at man gennem trapper, slisker, ramper, stenmoler, pontoner, platforme m.m. kan komme helt ned til vandet. Der bliver desuden udvalgte steder fri adgang til vandet for besøgende med funktionsnedsættelse og behov for kørestol eller andre hjælpemidler.

Bydelsudviklingsplanen bygger videre på flere af de allerede eksisterende måder at komme til vandet på, som det ses ved Promenadebyen, Havnebadet og Domiciløen. Her er gode eksempler på, hvordan man kan tilgå og opholde sig ved vandet på steder, som er holdt i materialer og formsprog, der forholder sig til havnens industriarv.

Der kan etableres midlertidige scener og flydebroer, der sammen med nedgange til vandfladen, er med til at skabe muligheder for liv, ophold og aktiviteter.



Kulturarv - oprindelig kajkant
Opholdsmuligheder og beplantning udformes så det understøtter de oprindelige spor og lineære træk, både form og materialemæssigt.



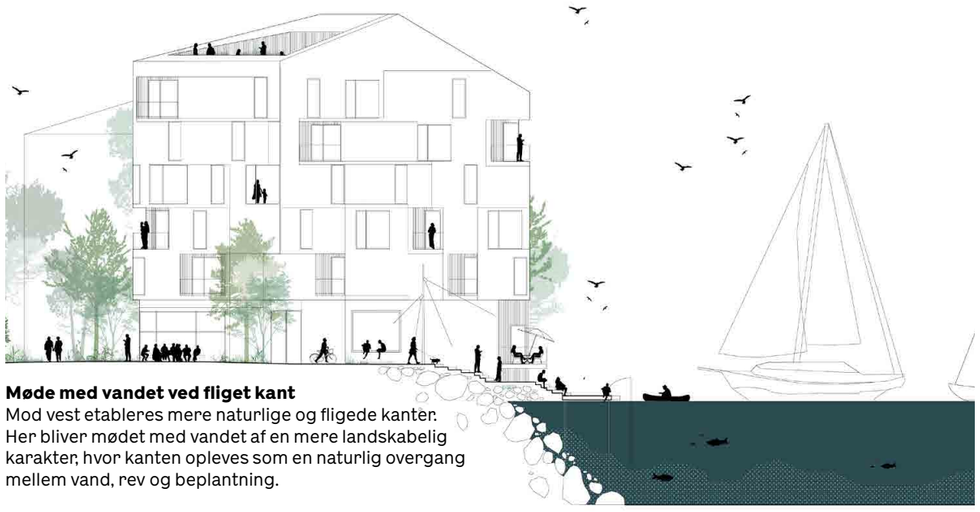
Reference/ midlertidige elementer



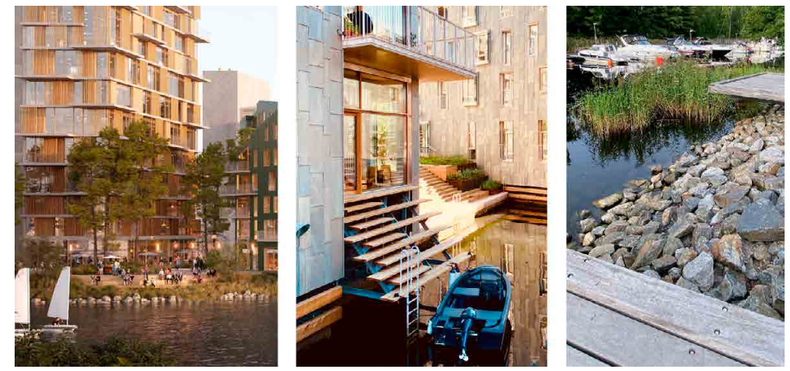
Møde med vandet ved spunskant
Flere steder er der etableret ny spunsvæg, der rager op over det eksisterende jordniveau. Her udarbejdes møder, så bebyggelser, kaj og kant fremstår som en del af det samme rum. Nedgange udarbejdes i materialer, der komplementer spunsvæggens rå havnekarakter, som træbrygger, trætrapper tilsvarende Promenadekajen.



Reference/ træbrygger/ trapper og nedgange



Møde med vandet ved fliget kant
Mod vest etableres mere naturlige og fligede kanter. Her bliver mødet med vandet af en mere landskabelig karakter, hvor kanten opleves som en naturlig overgang mellem vand, rev og beplantning.



Reference/ den fligede kant/ stenrev og træbrygger

Strategi for/

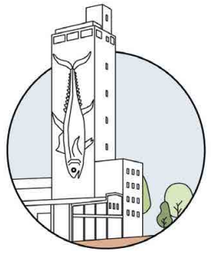
Kulturmiljø og transformation

Muus' Plads/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

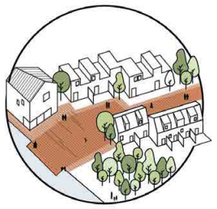
Strategi for kulturmiljø og transformation

”Kulturmiljøet på Odense indre havn består af både historiske bygninger, spor som bolværker, granitkanter, fortøjningskroge, kran og belægninger samt historiske helheder og sammenhænge. Tilsammen fortæller de historier om både den maritime kulturarv og industribyen Odense, samt havnen som byens tidligere omdrejningspunkt. Samtidig skaber de et broget miljø, der gør havnen til noget særligt, pirrer nysgerrigheden og er et identitetsmæssigt udgangspunkt for udviklingen af fremtidens byggerier, byrum og funktioner. Havnen skal på én og samme tid være en del af byen og fastholde sin identitet.”

Uddrag fra ”Visionen for Odense indre havn”



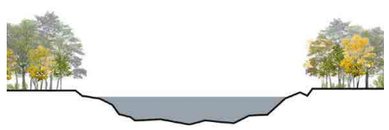
Vision #3/
Det historiske kulturmiljø som omdrejningspunkt



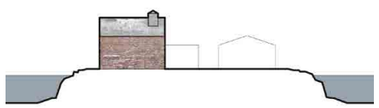
Vision #5/
Bygninger og byrum af høj arkitektonisk kvalitet



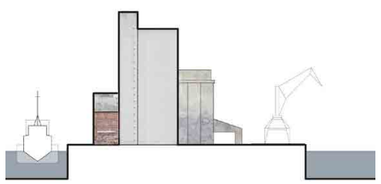
Vision #7/
Odense havn understøtter mål om klimaneutralitet



1850
Sø/



1880´erne
Havn/



1960´erne
Industrihavn/



2000´erne
Udviklingsfase/



2030´erne
Byudvikling/

Diagrammet viser den generelle transformationsudvikling Odense indre havn har gennemgået, her vist med Siloøen som eksempel

Indre havn som kulturmiljø
Et kulturmiljø er et geografisk afgrænset område, som ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af samfundsudviklingen. Det er netop disse væsentlige træk af Odenses historiske udvikling, der ses i fortællinger, fysiske udtryk, kulturhistoriske spor og bevaringsværdier.

Odense Kommune har udpeget en række kulturmiljøer i byen, herunder Odense indre havn, der er med til at synliggøre fortællingen om Odense som industriby.

Havnens kulturhistorie og fortælling skal være synlig
Odense indre havn som et samlet kulturmiljø, er vigtig for forståelsen af stedet, og dermed også for den fremtidige udvikling af området. Stemningen, udtrykkene og materialerne, der er på havnen i dag, skal så vidt muligt søges bevaret, så historien kan genfindes i gader, stræder, pladser og bygninger. Det betyder ikke, at alt skal bevares eller være, som det var oprindeligt, men man må aldrig være i tvivl om, at man befinder sig på en havn, når man er på Odense indre havn. Derfor skal der bevares, transformeres, fortolkes og gentænkes i lyset af alt det, der gennem tiderne har defineret havnen og stadig gør det i dag.

Kanal og havnebassiner som markante træk
Det mest markante havnetræk er selve kanalen og havnebassinerne. Med sit forløb, sine dybder og kajkanter fortæller kanalen om havnens udvikling de seneste 200 år. Indrammet af tilstødende bygninger på hhv. Pakhusbyen og Siloøen fremstår kanalen og de udgravede havnebassiner som et vandrum, der understreger helheden med havneidentitet og kvalitet.

Nogle steder vil der i den fremtidige Odense indre havn kunne ske tilpasninger og forandringer af kajkanter og promenadeforløb, f.eks. i form af flere nedgange til vandet og opholdsmuligheder ved kajkanter og ved vandet.

Industrispor som historisk vidnesbyrd
De byggede industrispor omfatter andre markante historiske motiver på havnen som pakhuse, siloer, kraner og jernbanespor. Det stadig uberørte kulturmiljø på Siloøen, hvor bygninger med samme funktion står side om side, afspejler industrihistoriens udvikling fra slutningen af 1800-tallet frem til 1960’erne. Betonsiloerne tårner op i landskabet og fortæller deres egen historie om industrialisering og byudvikling sammen med flere velbevarede, ombyggede pakhuse og industribygninger på Siloøens østside.

Siloerne har stået ubrugt hen længe og er i dag i så ringe stand, at området er afspærret for offentligheden pga. nedstyrtningsfare. Indledende undersøgelser viser, at bygningerne ikke bare er i dårlig stand, men også oprindeligt blev opført i relativt ringe kvalitet. Nærmere undersøgelser er derfor påkrævet i forhold til fremtidig brug.

På Byens Ø findes pakhuset, hvor Dynamo Workspace har til huse og den dertilhørende silo med de ikoniske fiskekunstværker på facaderne; i folkemunde kaldet ”makrelsiloen”. Både pakhus og silo bevares i den fremtidige udvikling, og der skal findes en robust model for aktiviteter i huset og for fremtidig drift og vedligehold af bygningerne.

I Pakhusbyen ses den tidlige udvikling på havnen ved Østre Kaj. Her er mange af de gamle pakhuse bevaret og nu omdannet til erhverv. Området rummer tæt og sammenhængende bebyggelse, der hører til havnens mest bevaringsværdige helheder, både i kraft af de enkelte bygninger, men også som samlet miljø.

Havnegadekvarteret består af et virvar af industri og værkstedsbygninger blandet med boliger. Kvarteret fremstår som et sammenvævet bebyggelsesmønster inddelt i veldefinerede gaderum. Med bygningernes forskellige højde og udtryk fremstår gadebilledet varieret, mens det samtidig er veldefineret gennem gadestrukturen.

Kulturspor mellem bygninger skal bevares
Kulturmiljøet på havnen er summen af de historiske spor, der er med til at skabe stemning, identitet og kant. Derfor bør Odense indre havn betragtes som et samlet hele, hvor alt fra robusthed og skalaspring til kajkanter, belægninger, fortøjningsringe, kraner, kranspor og sigtelinjer er essentielle identitetsskabende kvaliteter.

Det er ambitionen at bevare så meget af dette som muligt i den fremtidige udvikling.

Industrikulturarvens forskellige lag



Havnen som kulturmiljø i byen
Diagrammet viser en registrering af karaktergivende elementer for havnen som kulturmiljø.

Signaturforklaring

- Silo - landmark
- Kran
- Havneløb og bassin
- Næsbyhoved Skov og Aløkke Skov



Bevaringsværdige bygninger
Diagrammet viser en registrering af de forskellige bevaringsværdige bygninger udpeget i SAVE kategoriseringen.

Signaturforklaring

- Fredet
- Save 2
- Save 3
- Save 4



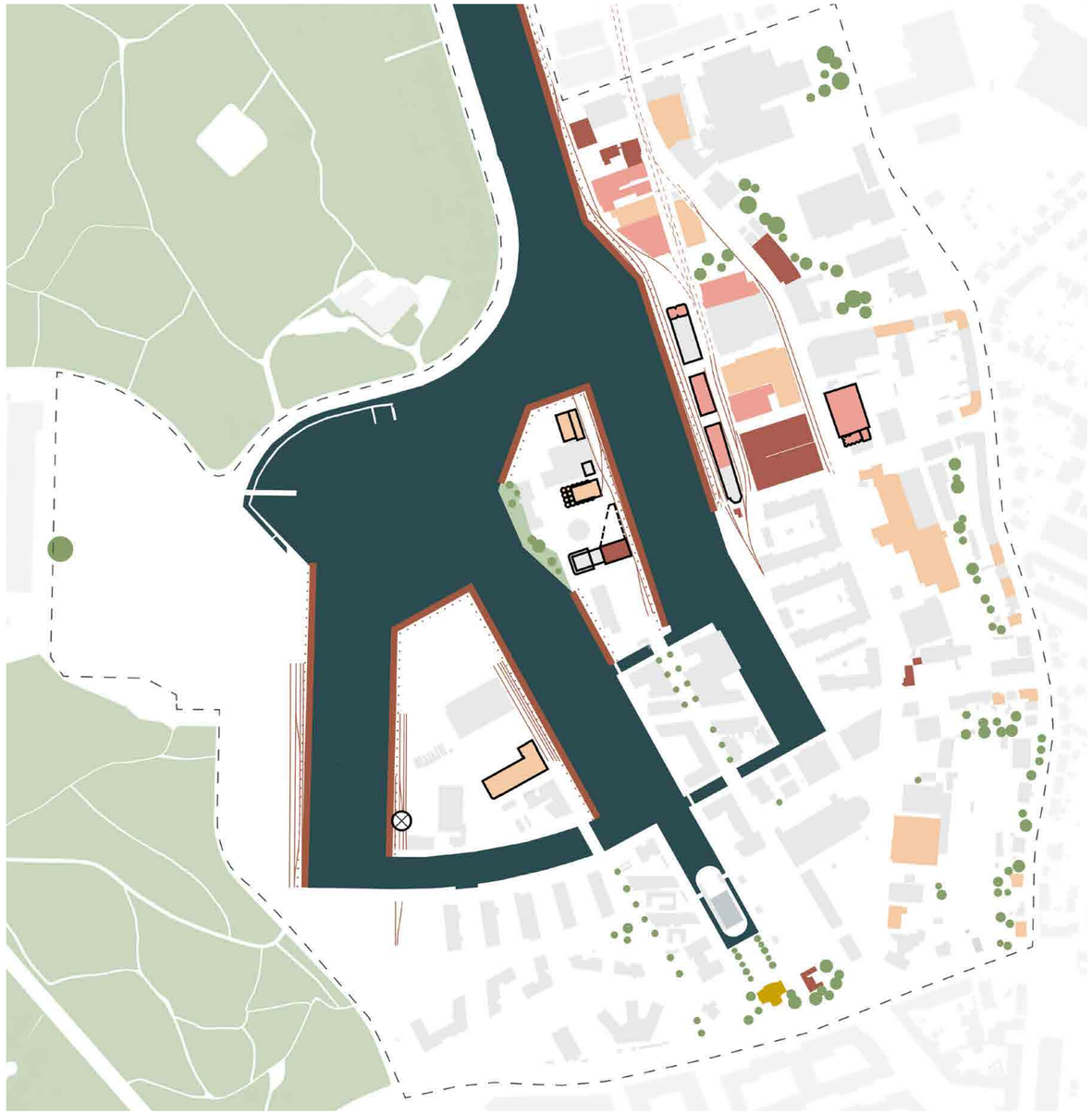
Karaktergivende elementer, strukturer, spor og beplantning
Diagrammet viser en registrering af forskellige eksisterende og karaktergivende elementer i den nære skala. Karakteristiske grønne træk fremgår ligeledes af diagrammet.

Signaturforklaring

- Eksisterende kajkant
- Fortøjringskrog
- Stenrev
- Togskinner / kranspor
- Skjulte togskinner
- Beplantning

Industrikulturarvens forskellige lag

Siloerne står som vigtige pejlemærker, der giver havnen en markant bebyggelsesstruktur, og fortæller en vigtig historie om havnens industrikultur. Havnens kanaler er i sig selv vigtige træk og grundlæggende for havnens tilblivelse, mens mindre spor og byrumsinventar på de enkelte lokaliteter er med til at skabe en særlig havneidentitet. Havnens særlige identitet og vigtige elementer bringes med videre som bydelens overordnede karakakter, men ikke alle registrerede elementer kan nødvendigvis bevares.



Signaturforklaring

- Eksisterende grønt
- Kran
- Eksisterende kajkant
- Fortøjringskrog
- Togskinner / kranspor
- Skjulte togskinner
- Beplantning
- Landmark
- Fredet
- Save 2
- Save 3
- Save 4

Havnen som bydel

Særlige motiver

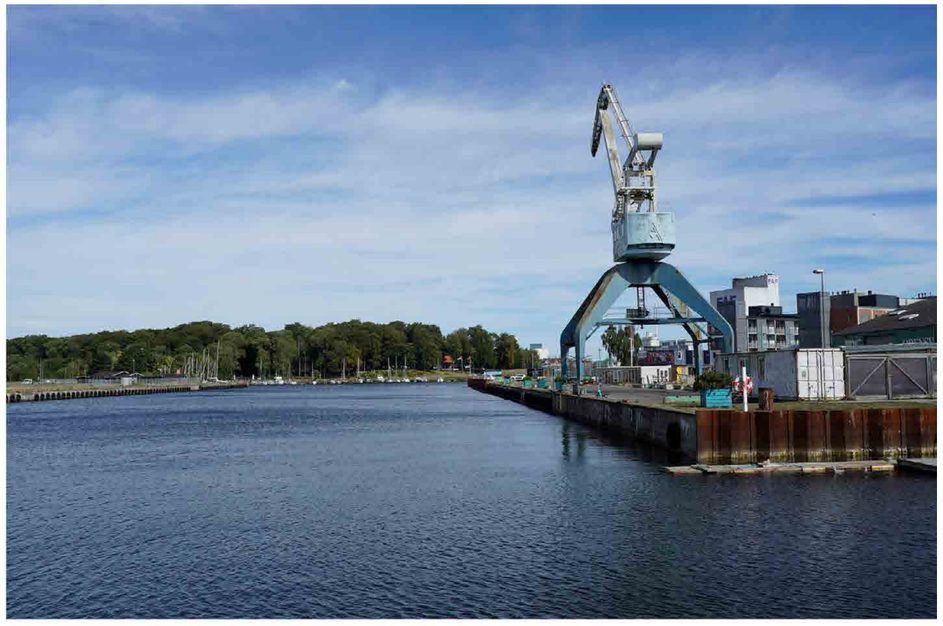
Havnens skala og karakter kan ses og fornemmes fra lang afstand, og er en del af byens vartegn. Det gælder de høje siloer, der står som tydelige pejlemærker og den "pause", som havnerummet også er i byen, fordi tæthed er så forskellig fra de klassisk bebyggede kvarterer. Havnen skal vedblive med at have denne særlige karakter, som adskiller sig fra resten af byen, også efter de bliver tæt forbundet.



Illustration/ Eksempel på et punkthus møde med vandet.







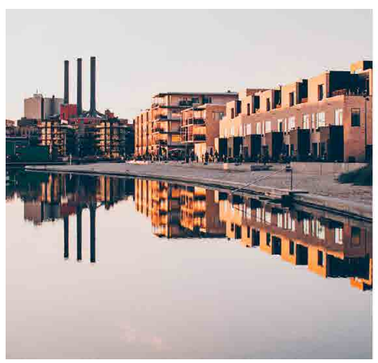






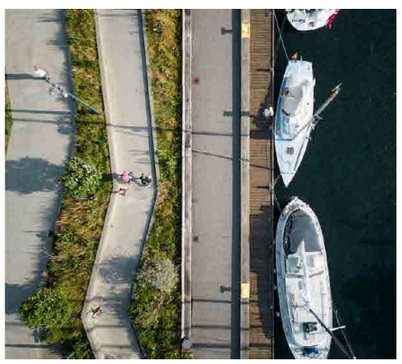


Eksisterende kvaliteter









Reference/ eksempler på nyt byggeri med respekt for kulturmiljøet

Havnens bebyggelser

Særlige motiver

En række eksisterende bebyggelser er særlige markører på havnen. Det er bygninger, som har både historisk og arkitektonisk betydning for området. Bygningerne bør så vidt muligt bevares eller transformeres. Hermed kan de bidrage til en variation i både skala og struktur, som kan være en kvalitet i det nye byggeri.



Illustration/viser FAF-bygningen og kajen, transformeret



Eksisterende kvaliteter



Eksempler på transformationer

Havnens byrum og inventar

Særlige motiver
Havnens kendetegnes af de tydelige reminiscenser af industrispor som skinner, spunsede kanter, fortøjringsøjer og de mange belægningssammenstød.

Det rå udtryk i havnens nære skala er med til at give området en særlig stemning. Det skal indgå fremadrettet for at fastholde kvaliteterne og minde om havnens oprindelige funktion.

Udover de industrielle levn, kiler det groede lag sig ind mellem brosten, sprækker og huller, og vokser frem, hvor det kan komme til det. Beplantningen bliver således et vigtigt motiv på havnen, der sammen med det menneskeskabte, er med til at skabe et særligt miljø og taktilitet.

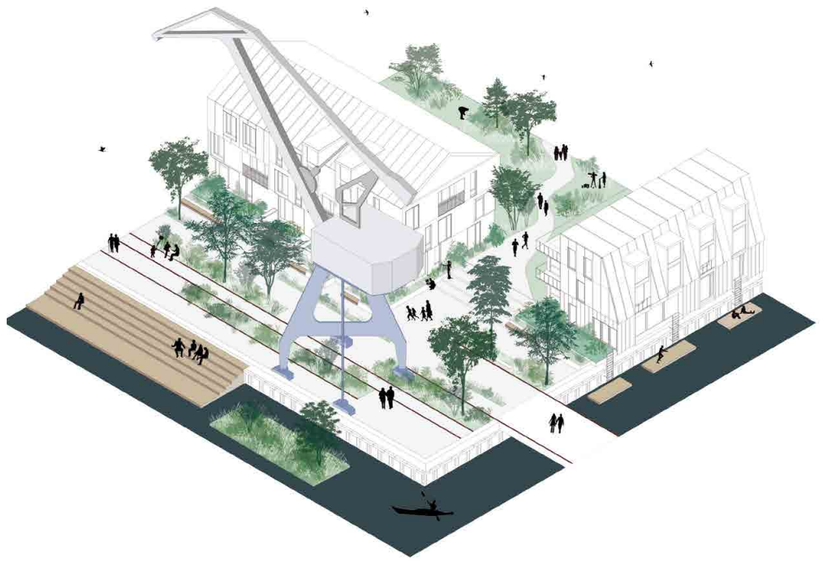
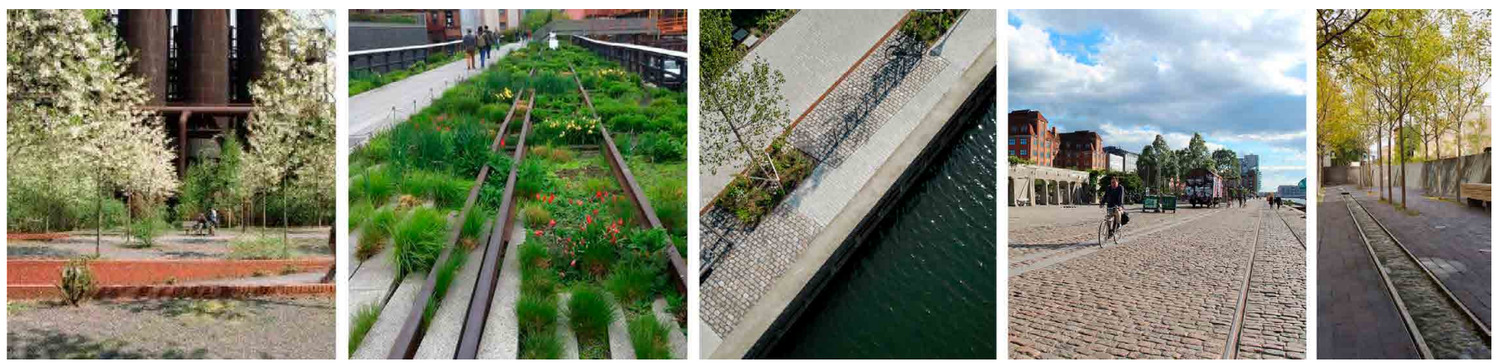


Illustration Kranparken/eksempel på ny brug af industriarv, der sætter takter for tilføjet beplantning



Eksisterende karakteristika



Reference/ eksempler på motiver integreret i byrum

Muus´ Plads/ illustration



Muus´ Plads og bymiljø. Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

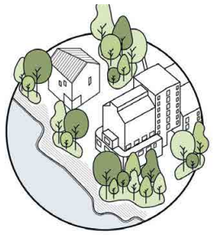
Strategi for
Landskab og bynatur

Stemning fra Silopen/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

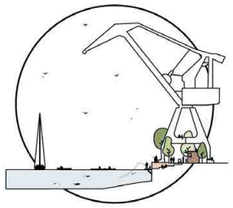
Strategi for landskab og bynatur

”Odense indre havn skal være med til at skabe Danmarks grønneste storby. Åløkke og Næsbyhoved Skov skal altid være et synligt, grønt bagtæppe – en naturkile, der kobler havnen sammen med det åbne land. På selve havnen vokser bynaturen på nye måder sammen med det urbane, maritime og industrielle miljø i en ”grøn storbyjungle”, der er til gavn for både beboere, besøgende og biodiversiteten”

Uddrag fra ”Visionen for Odense indre Havn”



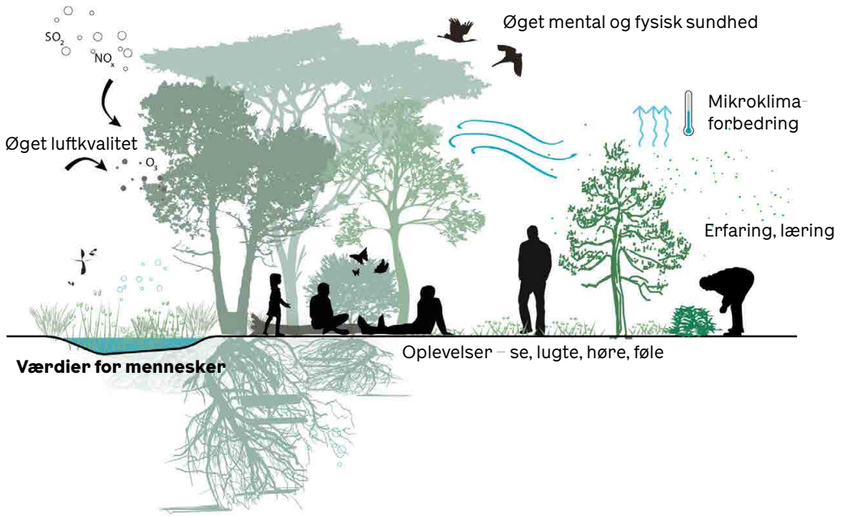
Vision #1/
Danmarks grønneste havn

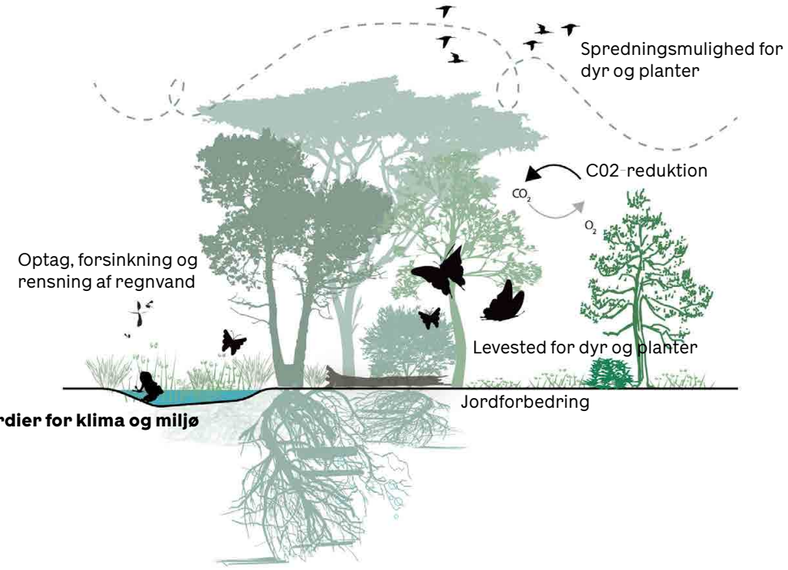


Vision #4/
Vandet som en levende del af Odense indre havn



Vision #7/
Odense havn understøtter mål om klimaneutralitet





Bynatur som signatur
En af målsætningerne for udviklingen af Odense indre havn er, at bydelen i fremtiden skal være Danmarks grønneste havn. Det betyder, at bydelen både skal rumme levesteder for planter og dyr og fungere som ramme om et godt hverdagsliv for mennesker med bolignære naturoplevelser, oplevelsesrige rum og et behageligt mikroklima.

I Danmarks grønneste havn er bynaturen i alle kvarterer af høj kvalitet i en bymæssig kontekst. I alle typer byrum tilstræbes bynatur og landskabelig bearbejdning i samspil mellem vegetationsdække og biodiversitet, funktionalitet og teknik. Beplantning er primært lokale hjemmehørende og arter, der understøtter og er tilpasset de dyrearter, der kan leve i området. Vest for havnen forbindes de to skove, som vigtige biodiversitetsbanker for havnen. Strategien for landskab og naturkvalitet giver den eksisterende lokale natur lov til at sprede sig i bydelen over tid og skabe fundament for en robust bynatur.

Biologisk kvalitet skal sikres
Den biologiske kvalitet af bynaturen sikres gennem byudviklingen ved brug af to værktøjer:

Det ene er biofaktor, som angiver omfanget af CO2-optag for beplantningstyper, og er et udtryk for bydelens samlede andel og omfang af beplantede arealer.

Det andet er biodiversitet, som er udtryk for artsdiversitet og dermed grundlaget for varieret dyre- og planteliv. Arealer med en højere biodiversitet i en bymæssig kontekst prioriteres og arealer med lavere biodiversitet mindskes under hensyntagen til øvrige funktioner.

Arealer med høj biodiversitet defineres som bynaturkerner. Samtidig sikres biofaktor ved at nye bebyggelser på Odense indre havn skal leve op til de samme minimumskrav for biofaktor som øvrige udviklingsområder i Odense.

Adgang til bynatur for alle
Bynatur er en del af gader, promenader, parker, gårdrum og byrum, så beboere og besøgende får varierede naturoplevelser, uanset hvor de befinder sig. Nærheden til Åløkkeskoven, Næsbyhoved Skov og den lille park Nørredammen ved Havnegadekvarteret bidrager også med at tilbyde beboere på havnen naturoplevelser lige om hjørnet.

Inden for Odense indre havn udvikles de forskellige kvarterer med forskellige tætheder af bebyggelse og bynaturen vil kunne udfolde sig i forskellig grad.

Beplantningen tilpasses det enkelte kvarters identitet og graden af biofaktor og biodiversitet vil variere, men andelen af vegetationsdække, som sikrer biofaktor og beplantning af høj biodiversitet, prioriteres højt, så Odense indre havn som helhed vil opleves som en grøn bydel.

Skovbyggelinje
Siloøen og den nordvestlige del af bydelsudviklingsplanen er omfattet af en skovbyggelinje, som har til formål at sikre det frie udsyn til skoven og skovbrynet.

Når der foreligger konkrete kvartersplaner, skal forhold omkring skovbyggelinjen afklares i den efterfølgende lokalplanproces.

Bynatur i havnen



Adgang til parker og natur – for alle
Diagrammet viser, hvor de større parkrum er placeret i og omkring den samlede plan.

Signaturforklaring

- Eksisterende fredskov bevares, biodiversitetsbank
- Areal med større sammenhængende grøn park



Eksisterende natur styrkes og spredes
Diagrammet viser princip om skovene som biodiversitetsbanker.

Signaturforklaring

- Eksisterende fredskov bevares, biodiversitets- bank
- Eksisterende fredskov forbindes; robustheden øges
- Eksisterende planter og insekter spredes og etablerer sig i bynaturkerner
- Nye bynaturkerne vokser frem og udvikles



Hvert sit kvarter – hver sin identitet
Diagrammet viser, hvordan det groede og det byggede forenes og skaber forskellige identitetstyper.

Signaturforklaring

- Skovkvarteret
- Bryggen
- Byens Ø
- Promenadebyen
- Siloøen
- Domiciløen
- Havnepladsen
- Pakhusbyen
- Pakhuskajen
- Havnegadekvarteret

Bynatur i havnen

Bynaturen understøttes og udvikles ved at sikre spredning fra eksisterende natur og gennem etablering af bynaturkerner af forskellige størrelse i forskellige former for byrum og forløb. I hvert kvarter etableres en park, som et centralt grønt område, hvor naturen kan opleves i større skala.



Signaturforklaring

- Eksisterende fredskov bevares, biodiversitetsbank
- Areal med større sammenhængende grøn park
- Eksisterende fredskov forbindes; robustheden øges
- Eksisterende planter og insekter spredes med vinden og etablerer sig i bynaturkerner
- Nye bynaturkerne vokser frem og udvikles

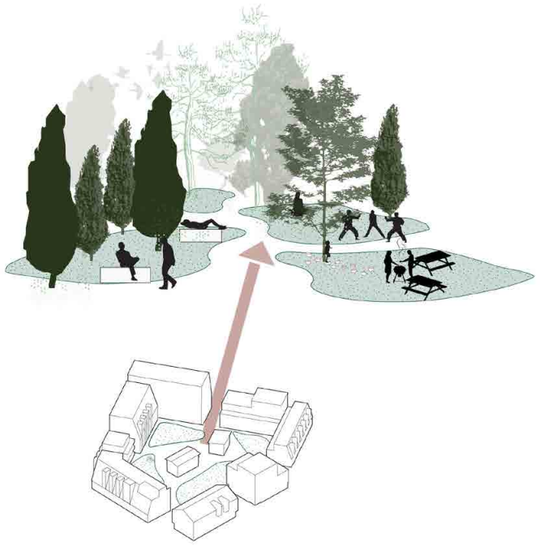
- Skovkvarteret
- Bryggen
- Byens Ø
- Promenadebyen
- Siloøen
- Domiciløen
- Havnepladsen
- Pakhusbyen
- Pakhuskajen
- Havnegadekvarteret

Adgang og natur til alle

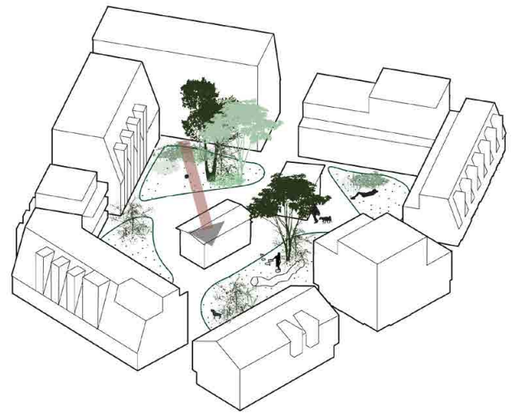
Adgang og udsigt til naturoplevelser
Både fra boligen, og når man bevæger sig gennem bydelen, er der let adgang til små naturoplevelser for alle, både i de større byrum og i de helt nære rum, som ligger lige ved boligen.

Offentligt tilgængelige parker
Parker indeholder en større andel bynatur, som i kraft af sin størrelse og indretning inviterer mennesker til at mødes og tage ophold i eller nær naturen.

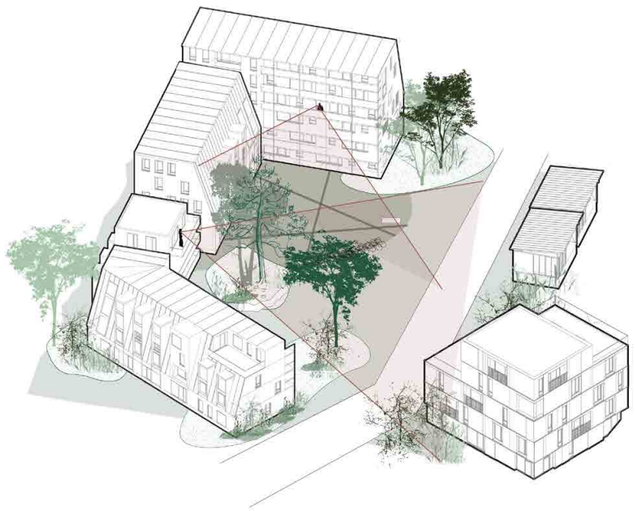
Hvert kvarter får adgang til en større park eller et skovområde og maks 300m til en offentlig park.



Princip: Maks. 300 m fra boligen til en offentlig park



Princip: Nær adgang til bynatur i de fælles opholdsarealer

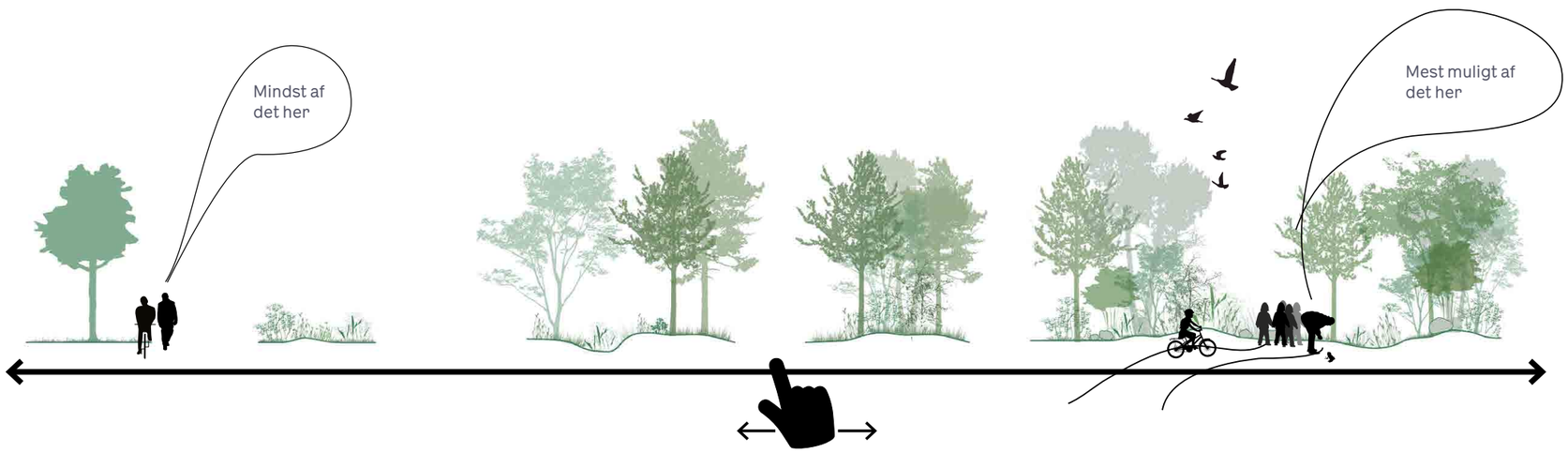


Princip: Udsigt til bynatur fra boligen



Princip: Udsigt til bynatur, når man bevæger sig gennem bydelen

Eksisterende natur styrkes og spredes



Lav biodiversitet
for arealer, der skal disponeres til ophold eller aktiviteter for mange mennesker eller med pladskrævende, fast inventar.

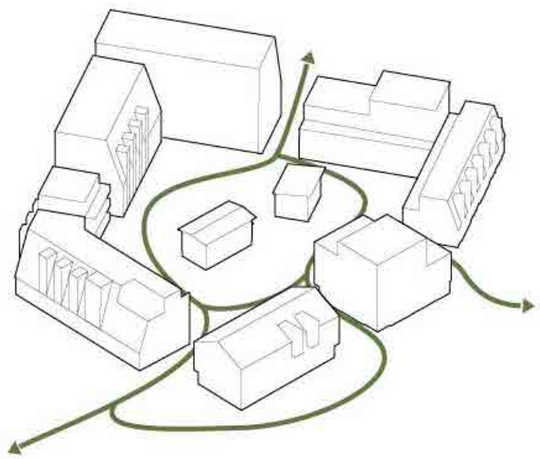
Den rette balance
afvejes ift. de konkrete udviklingsområder og deres konkrete kontekst.

Størst mulig biodiversitet
på flest muligt arealer til at skabe rumlig kvalitet og behageligt mikroklima, på arealer uden funktionskrav, mv.

Biodiversitet skal udvikles i form af naturkerner
Der skal etableres naturkerner i gårdrum, stræder, grønninger og parker. Naturkerner har en artssammensætning og en volumen, så også små arealer kan udvikle sig med en relativt høj biodiversitet. Det giver plads til levesteder for insekter, fugle, smådyr, planter og træer. Det er vigtigt, at strukturen i plantebede skaber balance mellem forskellige arealer. De arealer, der er uforstyrret af mennesker og kan beplantes tæt, og arealer, hvor en mere åben beplantning er bedst, hvor flere mennesker færdes. Det kan for eksempel opnås ved, at tætte plantninger i centrum af et grønt areal placeres, så de danner rum og læ for mennesker.

Byrum som trædesten
For planter, insekter, fugle og smådyr er det vigtigt, at der er arealer til rådighed, hvor de kan etablere sig. Derfor skal gader, pladser, parker og haverum disponeres med beplantede arealer, der i forskellig skala har bynaturkerner.

Byrummene udgør således tilsammen et forløb af "trædesten", som gør det muligt for naturen at sprede sig til de nye kvarterer og etablere sig med mini-habitater.



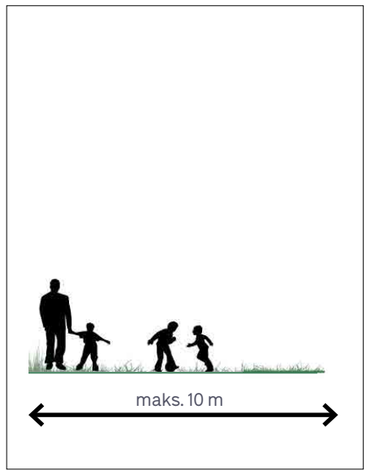
Ved at have en åben karréstruktur kan naturen forbindes og arter kan sprede sig.

Zonering af biodiversitet - mellem brugsrum og bynaturkerne

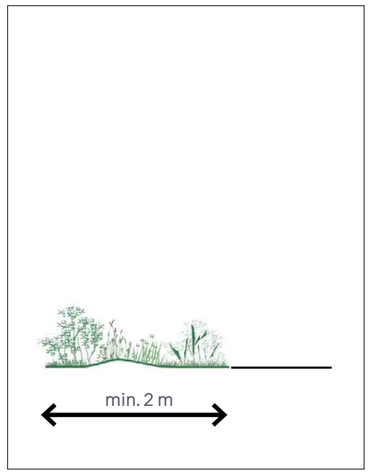
Balance mellem bynatur og benyttelse med fokus på øget biodiversitet
Kvaliteten af biodiversitet i bynaturen varierer afhængigt af de menneskelige aktiviteter, beplantningen skal kunne tåle. I den ene ende af skalaen er beplantningstyper, der kan klare et stort brugstryk, men til gengæld kun bidrager i lav grad til biodiversitet.

I den anden ende er der bynaturkerner, som rummer en tæt og varieret beplantning, uden mulighed for ophold og aktivitet for mennesker, men hvor dyr og planter tilgodeses.

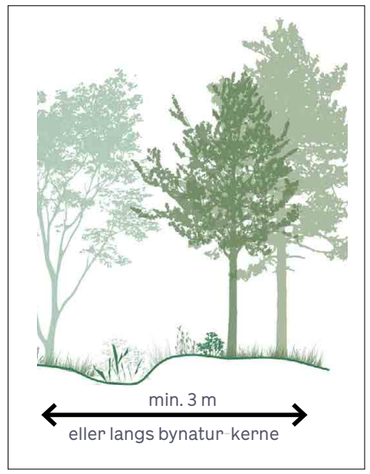
I hvert kvarter varierer beplantningstypoligierne ud fra principper, der tilgodeser etablering og bevaring af høj biodiversitet i bymæssige sammenhænge.



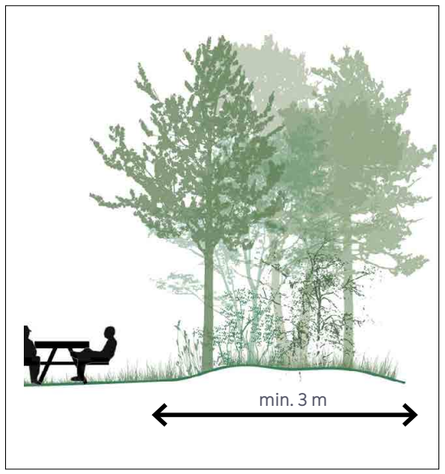
Princip for indretning af plæne
Beplantning: Græs
Funktion: Højt brugstryk f.eks. opholdsmøbler, bordtennis, sandkasse, forhave
Driftsbehov: Højt



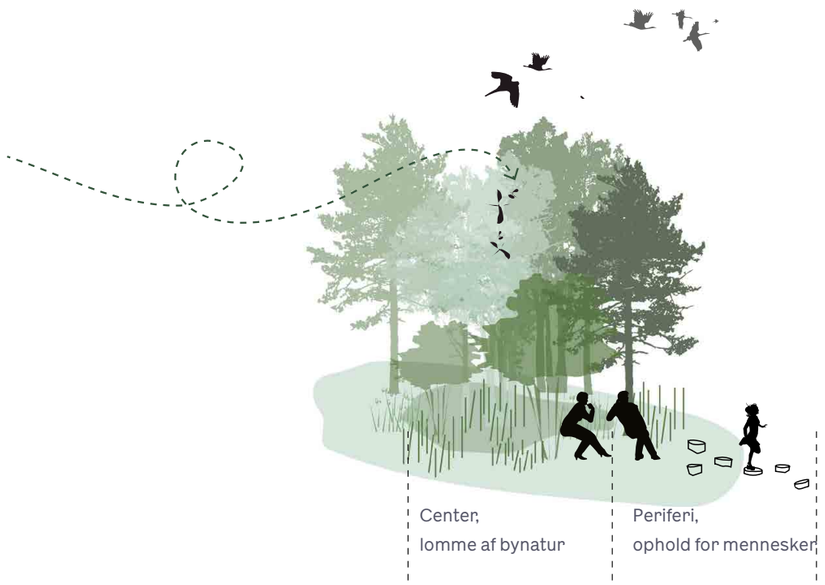
Princip for indretning af lavt bed
Beplantning: Bunddække, stauder
Funktion: Brandredningsareal
Driftsbehov: Middel (efter etablering)



Princip for indretning af lavt bed med kronedække
Beplantning: Bunddække, stauder, træer.
Funktion: Lavt brugstryk f.eks. naturleg, trædesten, ophold, regnvandsbed
Topografi: Terrænvariation
Driftsbehov: Middel (efter etablering)



Princip for indretning af bynatur-kerne
Beplantning: Bunddække, stauder, buske, træer
Funktion: Levested for insekter, fugle og små pattedyr, regnvandsbed
Topografi: Terrænvariation
Driftsbehov: Lavt-middel

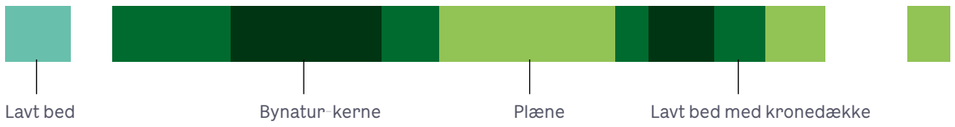


Bynaturkerner etableres med center-periferi-struktur, der kombinerer mini-habitat for planter og dyr med opholdsmuligheder for mennesker.

Zonering af biodiversitet - mellem brugsrum og bynaturkerne



Eksempel på beplantning i gårdrum på Byens Ø. Bynaturkerner fungerer rumligt som volumener, der sammen med bygninger, skaber flere mindre rumligheder i det fælles gårdrum.




Kanalbyen Fredericia: Promenade med bynaturkerne


Tingbjerg: Haverum med bynaturkerne


Køge Kyst: Kantzone med bynaturkerne


Køge Kyst: Regnvandshåndtering med bynaturkerne


Silkeborg: Gade med bynaturkerne

Strategi for

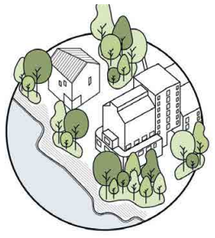
Klima og vandhåndtering

Stemning fra gårdrum på Byens Ø/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

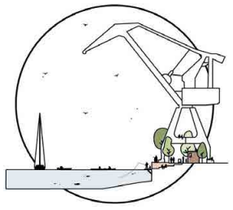
Strategi for klima og vandhåndtering

"Det grønne flettes sammen med havnens identitet, så havnen opleves som en urban grøn bydel, hvor man tænker grønt på nye måder. "

Uddrag fra "Visionen for Odense indre Havn"



Vision #1/
Danmarks grønneste havn



Vision #4/
Vandet som en levende del af Odense indre havn



Vision #7/
Odense havn understøtter mål om klimaneutralitet

Robust vandhåndtering
Odense indre havn skal udvikles robust, så den tilpasses fremtidens klima. Havnekanalerne er byens største recipient og ligger for enden af en lang kanal. Den placering giver bedre muligheder for at afbøde kommende havvandsstigninger end byer, der ligger ud til åben kyst.

Separat kloakering
I overensstemmelse med Odense Kommunes Spildevandsplan skal de nye kvarterer på Odense indre havn separatkloakeres. Alt regnvand kobles således fra kloakken og håndteres via lokale løsninger, der kan tilpasses både hverdagsregn og situationer med ekstremregn.

Sikring mod vandstigning
Selvom Odense indre havn er mere beskyttet end andre danske havne, skal der kystsikres i forhold til havvandsstigninger. Den sikring indbefatter forhøjede arealer i relevante områder og høj stuekote i ny bebyggelse.

Veldefinerede vandkorridorer
Havnen udvikles til at håndtere nedbørsmængder fra oplandet ved at skabe veldefinerede vandkorridorer, der sikkert leder passerende regnvand til havnebassinet uden at gøre skade på omkringliggende værdier.

Håndtering af regnvand
Håndtering af regnvand skal ske i overensstemmelse med Odense Kommunes Spildevandsplan. Det betyder rensning af hverdagsregn inden udledning til havnebassinet, men direkte afledning af ekstremregn.

Hverdagsregn, der falder på området, håndteres lokalt og opmagasinering af vand sker principielt på terræn.

Regnvand som rekreativ værdi
Vandhåndtering skal understøtte eksisterende værdier og skabe nye rekreative værdier, herunder levesteder og naturområder, som understøtter og øger biodiversiteten.

forskellige typer vand: hverdagsregn, ekstremregn, regn fra opland og havvand



Hverdagsregn – afledes på overfladen
Diagrammet viser principper for afledning af hverdagsregn.

Signaturforklaring

- Regnvandsbed, opmagasinering og rensning
- Vandrende på terræn
- Rensning og udledning til havnebassin
- Rørføring og udledning til havnebassin



Ekstremregn
Diagrammet viser, princip for hvordan ekstremregn ledes på terræn til udledning i havnebassinet, og koblingen mellem eksisterende strømningsveje fra oplande til havnebassinet med nye byrum.

Signaturforklaring

- Afstrømning på terræn
- Udledning til havnebassin
- Planlagte byrum med vandkorridorer



Klimasikring for havvandstigninger og stormflod
Diagrammet viser eksisterende og fremtidige gulvkoter (DVR90).

Signaturforklaring

- Eksisterende terrænkote → + 2,5 m
- Eksisterende bygning, gulvkote ← + 1,8 m
- Fremtidige byggefelter, gulvkote → + 2,5 m
- Eksisterende bygning, gulvkote → + 2,5 m

forskellige typer vand: hverdagsregn, ekstremregn, regn fra opland og havvand

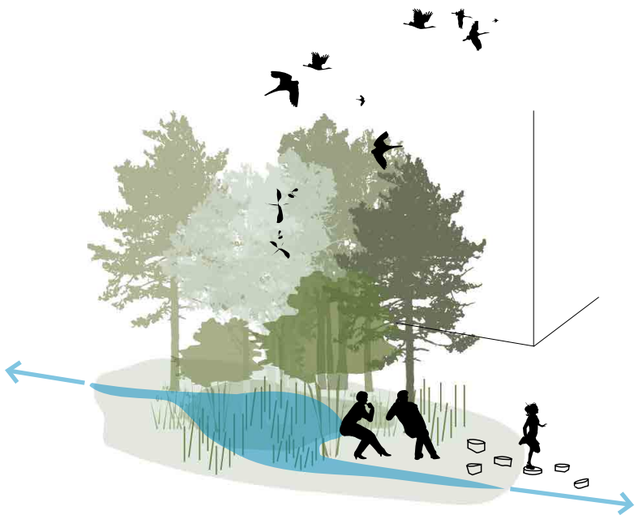
Hverdagsregn ledes på terræn og renses i regnvandsbede og lavninger. Ved ekstemregn ledes vandet til havnebassinet, og udpegede byrum agerer som vandkorridorer, der modtager vand fra oplandet. Herved kan regnvand blive et karaktergivende træk i byrummene.



Signaturforklaring

- Regnvandsbed, opmagasinering og rensning
- Vandrende på terræn
- Rensning og udledning til havnebassin
- Rørføring og udledning til havnebassin
- Afstrømning på terræn
- Udledning til havnebassin
- Planlagte byrum med vandkorridorer
- Eksisterende terrænkote → + 2,5 m
- Eksisterende bygning, gulvkote ← + 1,8 m
- Fremtidige byggefelter, gulvkote → + 2,5 m
- Eksisterende bygning, gulvkote → + 2,5 m

Hverdagsregn og ekstremregn



Hverdagsregn håndteres i regnvandsbede, hvor regnvandet bidrager til variation af levesteder for planter, insekter og smådyr, og dermed for kvaliteten af bynatur i bydelen som helhed.

Regnvand ledes via naturligt fald

Det overordnede princip er, at regnvand ledes på terræn ved hjælp af naturligt fald. Hermed anvendes de eksisterende hældninger i byrummet til håndtering af både hverdags- og ekstremregn.

Regnvandsbede til både hverdags- og ekstremregn

Ved hverdagsregn vil vand fra tage, belagte overflader og vejvand ledes til særligt udformede lavninger og regnvandsbede, der dimensioneres, så de har forsinkelseskapacitet til at håndtere og rense hverdagsregn.

Ved hændelser med ekstremregn er området sikret mod oversvømmelse ved at inkludere et overløb i løsningerne, så vandet ledes direkte til havnebassinet.

Strømningsvejene for lokal ekstremregn fra nedslagspunktet til regnvandsbedene vil dermed være de samme som dem for hverdagsregn.

Områderne omkring regnvandsbede opmåles, så omkringliggende bygninger og anlæg ikke risikerer beskadigelser og oversvømmelser.

I hverdagssituationer skal regnvandsbedene fremstå som grønne elementer i byrum og på gader.



Reference/ Køge Kyst: Regnvandsbede på fællesarealer med mulighed for ophold og passage, når det ikke har regnet.



Reference/ SUND Naturpark: Lavninger, som kan oversvømmes og bruges til ophold, når det ikke har regnet.



Tingbjerg: Haverum med mulighed for ophold, når det ikke har regnet.



Reference/ Kanalbyen, Fredericia: Regnvandsbed i kantzone mellem terrasse og offentlig sti.



Reference/ Stockholm: Regnvandsbed i kantzone mellem bolig og offentlig sti.



Reference/ Køge Kyst: Regnvandsbed i kantzone mellem terrasse og fællesarealer skaber privat rum ved boligerne.



Reference/ Køge Kyst: Et netværk af faste og beplantede render leder regnvand til fælleden.



Reference/ Bjørvika, Oslo: Opholdsnicher i regnvandsbede langs havnebassin.



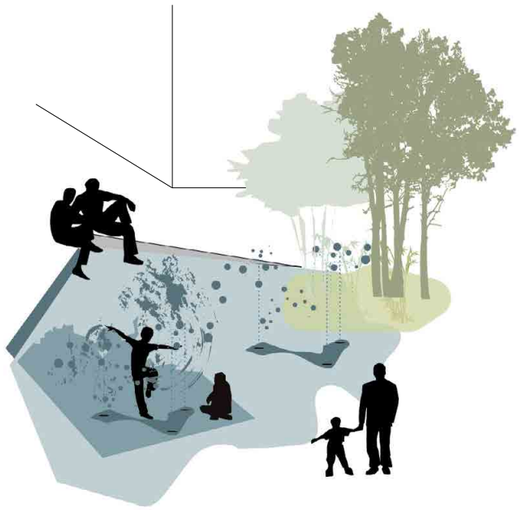
Reference/ Tomsgårdsvej, København: Fast rende forstærker lys og lyd på vandets vej.

Ekstremregn - afstrømningsveje på terræn fra oplande

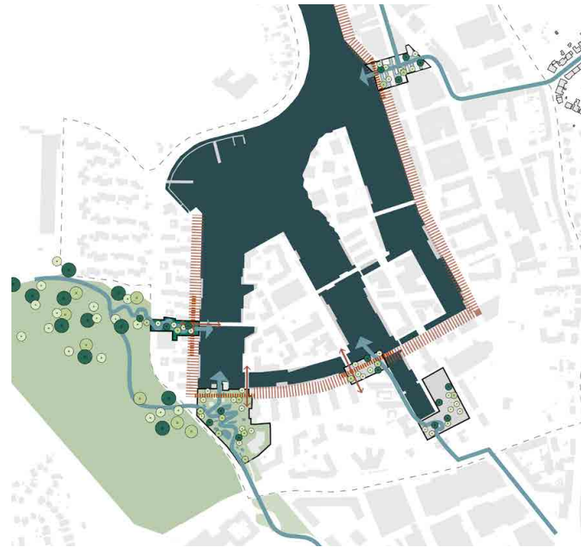
Vandkorridorer med rekreativ funktion
Der ledes vand fra syv oplande til havnen, ekskl. Bolbro Rende. I den samlede helhed, går vandkorridorerne igennem nogle af de primære an-
komstrum der bliver hænglser mellem byen og havnen som. eks. den Grønne Kile. De store volumener af regnvand muliggør en større variation af bynatur, når vandet opstuves, renses og forsinkes inden det udledes til havnebassinet. I situationer, hvor der ikke er ekstremregn, er vandkorridorerne grønne områder, der kan bruges rekreativt.

Bolbro Rende
Med fremtidige indsatser kan regnvand fra Bolbro ledes via Bolbro Rende gennem Åløkkeskoven, og herfra er der flere muligheder for videre afledning til havnebassinet. Den præcise strømningsvej undersøges nærmere i den videre udvikling. Vandet kan ledes direkte over vejen Gammelsø til Bryggen eller syd på langs Gammelsø ned til Promenadekvarteret. I tilfælde af, at vandet ledes i en åben rende, skal der sikres god vandkvalitet, så det giver størst mulig rekreativ værdi og biodiversitet.

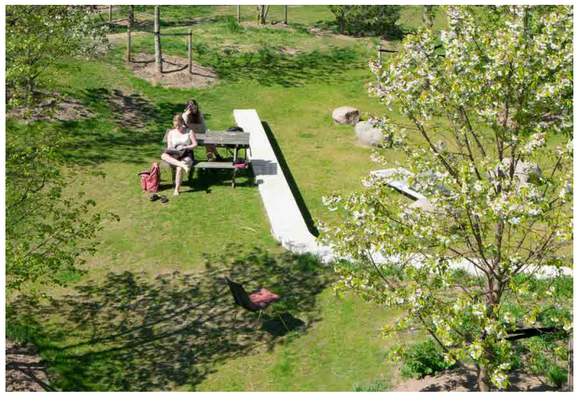
Regulering gennem terrænbearbejdning
Terrænet reguleres langs vejene, så ekstremregn kan strømme naturligt på overfladen til havnebassinet, uden risiko for områdets værdier.



Multifunktionelle løsninger
Vandkorridorer indrettes, så terrænskift og evt. opstuvning af ekstremregn bidrager til aktivitetsmuligheder og oplevelsesmæssige kvaliteter i byrummet.



Hængsler mellem byen og havnen
Vandkorridorer udformes, så de skaber forbindelse til havnebassinet for både regnvand, natur og mennesker.



Eksempel på princip
For etablering af lavning som strømningsvej for ekstremregn.



Eksempel på princip
For etablering af vandtrappe i befæstet byrum som strømningsvej for ekstremregn. Vandtrappen kan opnå kvalitet som en selvstændig attraktion, der tilbyder ophold, bevægelse og leg.

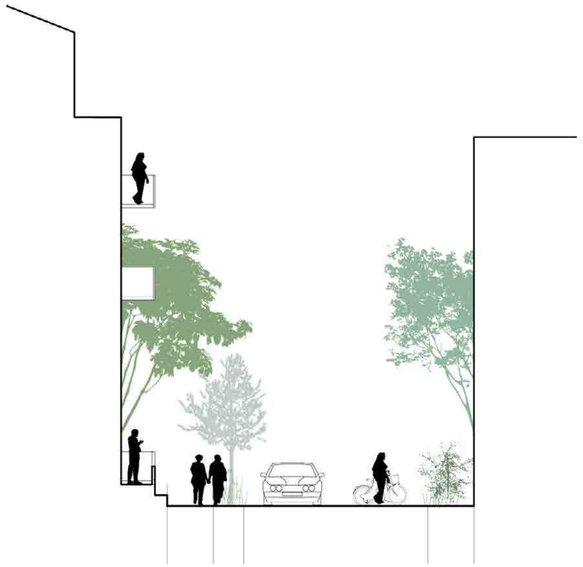
Klimatilpasning mod havvandstigninger og stormflod

Terræn for nybyggeri hæves
Eksisterende terræn på Odense indre havn ligger generelt i kote +1,8 - 2,0 meter, hvilket er lavt i forhold til risiko for oversvømmelse med havvand. Den risiko vil forøges de kommende årtier som følge af klimaforandringer. Det fremtidige terræn hæves derfor til kote +2,5 - 3 meter, så sikringen af disse arealer øges mod oversvømmelser.

Hovedprincippet er, at alle nye bygninger på Odense indre havn planlægges opført med stueetagen i kote +2,5. Man træder således fra kote +1,8 op til +2,5 meter i bebyggelser, hvor det naturlige terræn ikke allerede er i kote +2,5 meter.

Behov for kystsikring
Kote +2,5 meter vil øge klimatilpasningen af nybyggeri, men der vil opstå behov for yderligere kystsikring senest i år 2100, muligvis før. Det gælder med sikkerhed for allerede eksisterende bebyggelse, at det bør ske før 2100 ved f.eks. at etablere eller hæve kystsikringen. En sådan løsning bør ske væsentligt før 2030 i en samlet dialog mellem grundejere i Odense indre havn og langs Odense Kanal sammen med relevante myndigheder, interessenter og aktører.

Opmærksomhed på overgange
Idet gulvkoten generelt etableres i +2,5 meter i nye bebyggelse, vil der være en særlig opmærksomhed på at skabe naturlige overgange til det lavere terræn.



Princip snit: Eksempler på terrænregulering/ Kantzone med terrasse mod gaderum



Princip snit: Eksempler på terrænregulering/Kantzone med beplantning mod gaderum i forbindelse med regnbed.



Princip snit : Eksempler på terrænregulering/
Adgang til indgange via rampe mellem gaderum og gårdrum.

Strategi for

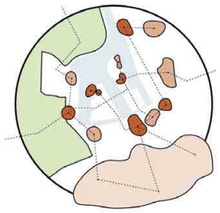
Mobilitet og forbindelser

Byens Ø set fra Bryggen/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

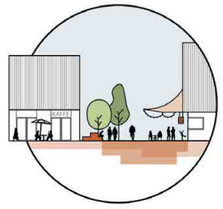
Strategi for mobilitet og forbindelser

”Dem, der bor på og besøger Odense indre havn, bidrager til Odenses mål om at blive en klimaneutral by i 2030. Her skal bløde trafikanter prioriteres over biler og pladsen gives fri til byens liv. Her skal det være en oplevelse at gå eller cykle til og fra bymidten og de omkringliggende kvarterer. Her tør vi tænke kreativt, når der bygges nyt, så brugere, beboere, virksomheder og foreninger har glæde af bæredygtige løsninger”

Uddrag fra ”Visionen for Odense indre Havn”



Vision #2/
En sammenhængende by og bydel



Vision #6/
En bydel med en særlig kreativ puls og liv året rundt



Vision #7/
Odense havn understøtter mål om klimaneutralitet

Mobilitetshierarki vendt på hovedet
I Den Grønne Mobilitetsplan for Odense Kommune er det klassiske mobilitetshierarkiet vendt på hovedet. Gang, cyklisme, offentlig transport og delebilisme prioriteres fremfor privatbilisme. Det skal skabe en endnu mere levende by med god plads til ophold og mindre CO2-aftryk og forurening.

Et entydigt hierarki sikrer et roligt trafikalt miljø, der indbyder til ophold og hensynsfuld interaktion med de andre trafikanter. Øverst i hierarkiet er fodgængere og cyklister, mens privatbilen er nederst. I midten er kollektiv trafik og delemobilitet.

Trafik på gående og cyklisters præmisser
I Odense indre havn holdes privat biltrafik til i udkanten af kvartererne og byrum friholdes til ophold, gang, cyklisme og anden bylivsaktivitet.

I nogle situationer er der nødvendigt at bruge bil blandt andet ved varelevering og nødvendige services, ligesom nogle borgere kan have behov for af have bilen tættere på deres hjem. I disse situationer foregår trafikken i laveste tempo, og cykler og fodgængere har forrang frem for bilister. Indretningen af gaderum og stier sikrer, at bilerne ikke dominerer byens rum.

Gode forbindelser
På Odense indre havn skabes stærke forbindelser for fodgængere og cyklister i form af et fintmasket stinet, nye forbindelser og broer som trafikale vartegn for hele Odense.

Fokus på grønnere mobilitetsformer
Odense Kommune har fokus på at skifte til mere bæredygtig transport. Gennem store infrastrukturprojekter og forsøg med f.eks. Trilledagplejen, hvor dagplejeren henter børnene i en ladcykel, har kommunen vist en vej til en grønnere mobilitet.

På Odense indre havn skal der arbejdes videre med at muliggøre de grønne alternativer til privatbilismen og i stedet skabe vilkår for samkørsel, delecykler og ladcykler eller helt andre former for delemobilitet. De konkrete muligheder skal afsøges nærmere i dialog med relevante parter.

Den kollektive trafik
Det omvendte mobilitetshierarki styrkes ved at have gode muligheder for kollektiv transport. Med udviklingen af Odense indre havn, er ruter til station og andre trafikale knudepunkter vigtige forbindelser, så havnen forbindes bedre til den kollektiv transport.

Til både eksisterende og evt. kommende kollektive trafikforbindelse skabes gode stiforbindelser og der etableres stoppesteder, der giver en god venteoplevelse.

Parkering og adgang hertil holdes i udkanten
Parkering for biler anvendes som et aktivt værktøj til at begrænse biltrafikken.

Bilparkering bliver centreret på få centrale placeringer og de mest centrale dele af bydelen friholdes i høj grad for biler og parkeringspladser på terræn.

Handicapparkering vil dog, sammen med af- og pålæsningsmulighed og varelevering, blive sikret i alle dele af havnen.

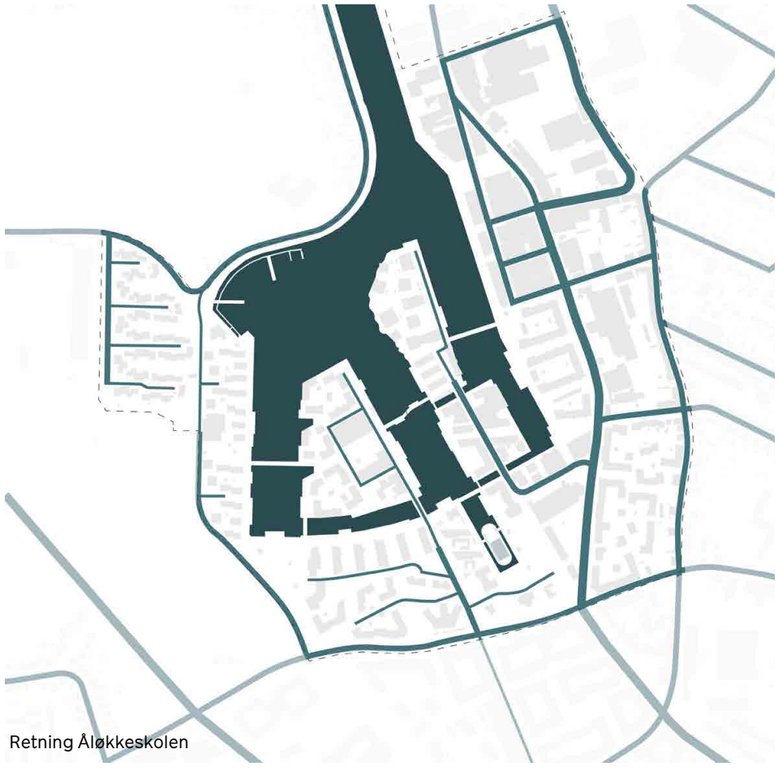
Det traditionelle mobilitetshierarki vendes på hovedet



Forbindelser for bløde trafikanter - gang og cykel
Diagrammet viser forbindelserne for bløde trafikanter, cyklende såvel som gående.

Signaturforklaring

- Primær stiforbindelse for gående
- Primær cykelforbindelse
- Sekundær cykelforbindelse



Forbindelser for biltrafik
Diagrammet viser hierakiet i de tre forskellige typer bilveje.

Signaturforklaring

- Trafikvej
- Lokalvej
- Lege- og opholdsgade / cykelgade / *shared space*



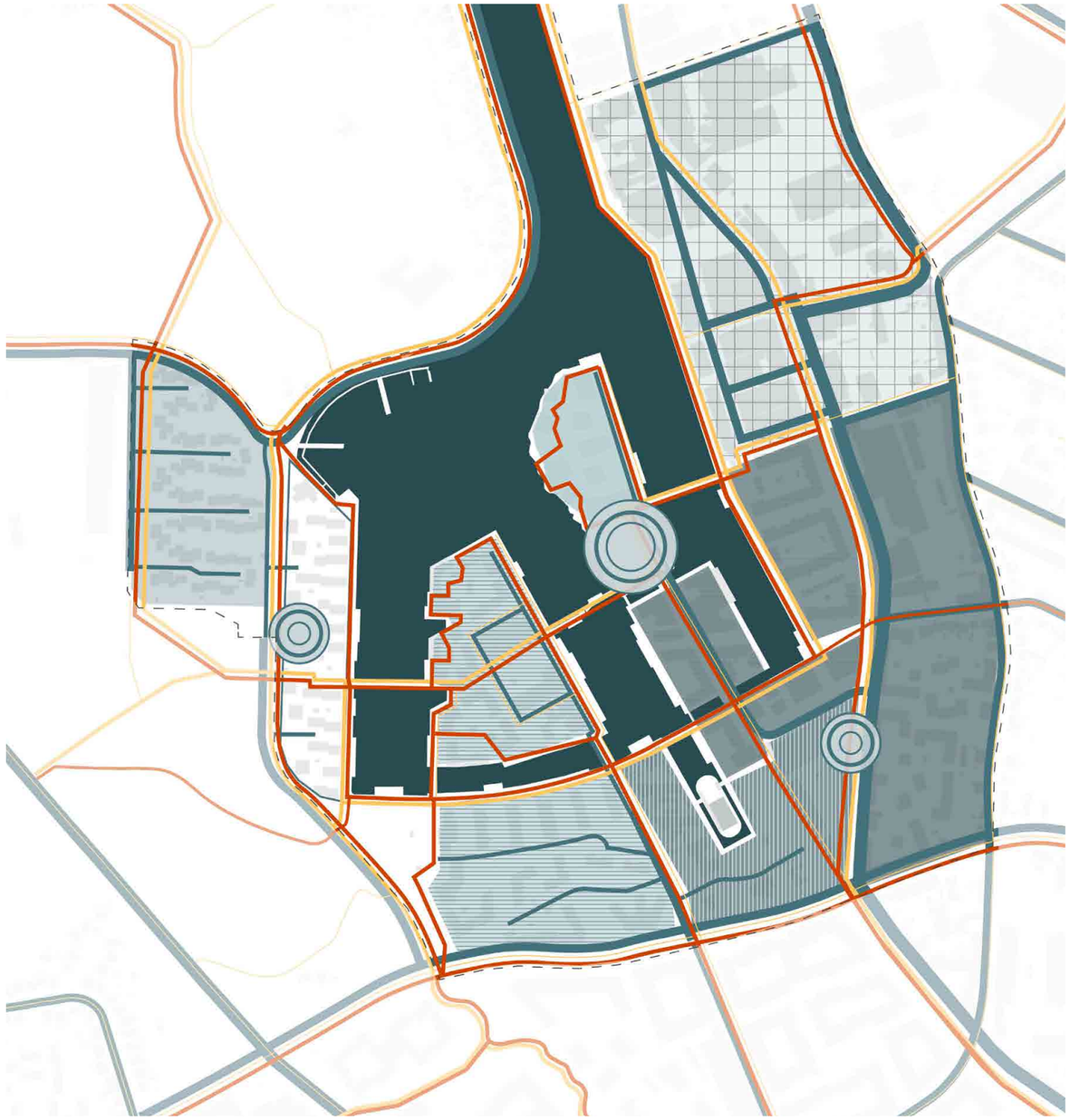
Parkering
Diagrammet viser de forskellige typer bilparkering indenfor bydelen, både eksisterende og fremtidige.

Signaturforklaring

- Mobilitetshus
- Eksisterende der fastholdes i konstruktion
- Eksisterende der fastholdes i konstruktion, parkeringshus og terræn
- Eksisterende der fastholdes på terræn
- terræn - sekundær mobilitetshus
- Konstruktion - sekundær mobilitetshus
- mobilitetshus - sekundær i konstruktion
- Mobilitetshus - ingen sekundær

Det traditionelle mobilitetshierarki vendes på hovedet

Fodgængere og cyklister prioriteres øverst i hierarkiet af trafikanter, mens privatbilisme og parkering begrænses til udkanten af kvartererne. Udvalgte strækninger er udelukkende forbeholdt fodgængere.



Signaturforklaring

- Primær stiforbindelse
- Primær cykelforbindelse
- Sekundær cykelforbindelse
- Trafikvej
- Lokalvej
- Lege- og opholdsgade / cykelgade / *shared space*
- Mobilitetshus
- Eksisterende der fastholdes i konstruktion
- Eksisterende der fastholdes i konstruktion, parkeringshus og terræn
- Eksisterende der fastholdes på terræn
- terræn - sekundær mobilitetshus
- Konstruktion - sekundær mobilitetshus
- mobilitetshus - sekundær i konstruktion
- Mobilitetshus - ingen sekundær

Forbindelser for bløde trafikanter



Illustration/ principsnit viser *shared space* for gående og cyklister ved Byens trappe/ Byens bro



Illustration/ principsnit af adgangssti til boliger, fortrinsvist for fodgængere (gårdrum)

Separeret cykel- og gangsti
Nogle forbindelser skal indrettes, så cyklister kan køre i normalt tempo. Her er cyklister og fodgængere adskilt, så både fodgængernes tryghed og cyklisternes fremkommelighed er sikret. Det gælder f.eks. forbindelserne mod Odense Centrum, herunder Gammelsø og skoleveje. Det giver mulighed for, at besøgende kan tage cyklen til bydelen, ligesom beboere får god mulighed for at cykle til Odense Banegård og bruge byens omkringliggende cykelrutenet.

Blandet cykel- og gangsti
På disse forbindelser skal gående og cyklister deles om pladsen, men der skal altid tages hensyn til de gående. Derfor indrettes disse strækninger, så cyklisterne naturligt triller med lav fart eller måske endda trækker cyklen.

Gangsti og promenadeforløb
På Odense indre havn vil der være forskellige promenadeforløb, som primært er forbindelser langs kajkanten, men enkelte steder snor sig ind igennem bebyggelser for igen at løbe langs kajkanten. Grundprincippet for disse forbindelser er, at de primært er for gående, men at cykling er tilladt i det omfang, cyklisterne tilpasser sig de gåendes præmisser. Nogle steder vil cykling ikke være tilladt, og cyklisterne skal stå at cyklen og trække. Dette fastlægges på lokalplanniveau.



Reference/ trafikvej med cykelsti og beplantning til adskillelse af fodgængere



Reference/ stibro med cykling tilladt



Reference/ stiforbindelse gennem grønt område for gående



Reference/ cykelgade med bilkørsel tilladt



Reference/ gågade med cykling tilladt

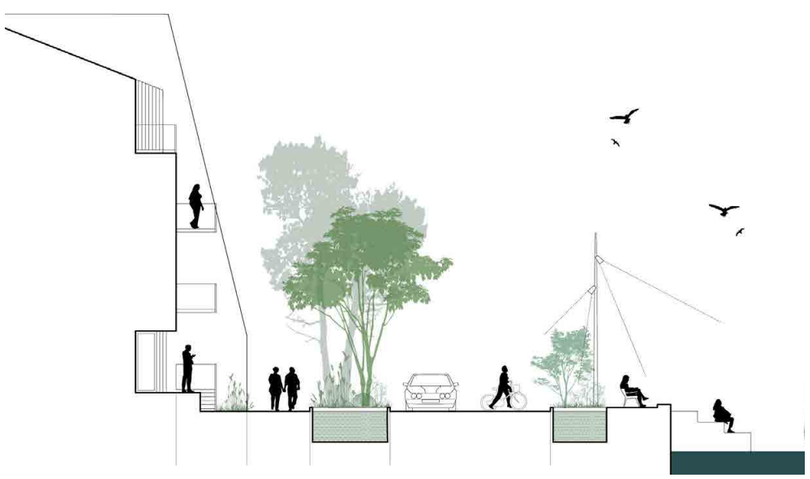


Reference/ offentlig parksti for fodgængere, cykling tilladt

Forbindelser med biltrafik



Principsnit af trafikvej med cykelsti (Havnegade)



Lege-opholdgader
Bydelen vil få strækninger med *shared space* for biler, cykler og gående. De fleste af de interne veje på f.eks. Byens Ø og Siloøen vil sammen med de interne veje på Bryggen og i Skovkvarteret få status af lege-opholdsgade. Det vil sige, at biler med ærinde kan køre på vejene, men med lav hastighed og i opmærksomt samspil med gående og cyklister. Vejene indrettes, så bilernes hastighed holdes nede.

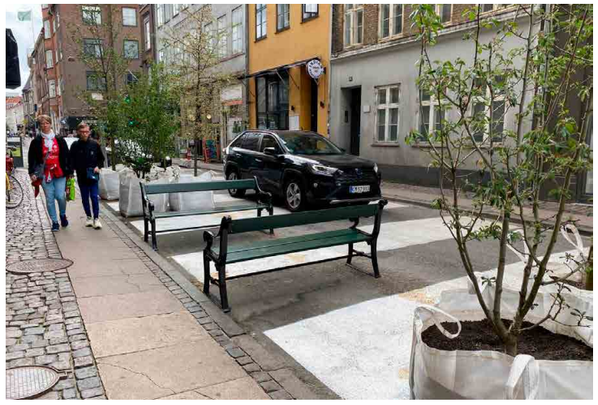
Bilforbindelser - veje med fortov og evt. cykelsti
Biler vil primært kunne køre ad forbindelser til den omkringliggende by som f.eks. Gammelsø, Toldbodgade, Finlandsgade, Næsbyvej og Havnegade. Her skal der afvikles biltrafik, men med en øget fokus på komfort og tryghed for gående og cyklister, og et særligt opmærksomhedspunkt ved krydsninger.

Privatbilen i bunden af hierarkiet
Mængden af biler vil blive stærkt begrænset til kun den mest nødvendige biltrafik. Det gælder f.eks. service, renovation og varelevering, af- og pålæsning og naturligvis redningskøretøjer. Herudover vil et mindre antal beboere have adgang i bil. På en række forbindelser for fodgængere og cyklister vil bilkørsel være forbudt. Når biler kører ind på havnen, vil det være som gæst på de bløde trafikanters præmisser. Det vil sige, at farten er meget lav, ligesom arealerne med bilkørsel i udgangspunktet ikke udformes som traditionelle veje, men derimod opholds- og legeområder eller cykelgader. Omfanget af gadeparkering være desuden begrænses til bilister med særlige behov, f.eks. handicappladser, læsse-zoner til varelevering og af- og pålæsning. Indretningen og den begrænsede parkering, kombineret med de forbedrede forhold for bløde trafikanter, forventes at få de fleste bilister til at lade bilen stå uden for bydelen. De få biler, som kører ind i området, vil blive afviklet med meget lav fart og under hensyntagen til bløde trafikanter.

Trafikvej med prioritering af biltrafik
Trafikveje, hvor bilernes fremkommelighed er prioriteret, vil ligge uden for bydelen. Det gælder f.eks. Toldbodgade, Næsbyvej og Havnegade, som giver adgang til havnen.

Adgangsveje til mobilitetshuse og boliger
Gaderne, som giver adgang ind i området og frem til mobilitetshusene, bliver udformet som smalle gader med lav fart. Det gælder Englandsgade på Siloøen og den nordlige del af Gammelsø. På disse strækninger må nogen biltrafik accepteres.

For at undgå unødvendig biltrafik videre ind i området er det vigtigt at markere punkterne, hvor kun de mest nødvendige biler er velkomne. Det gøres f.eks. ved at indsnævre vejbanen yderligere og i stedet finde plads til beplantning, byinventar og bredere fortove. Det skaber en portvirkning, som signalerer, at gaderne som udgangspunkt ikke er for biler, og at prioriteringen af bløde trafikanter er endnu højere.



Reference/ Skindergade (bylivsgade)



Reference/ Aarhusgade, Nordhavn.



Reference/ Aarhusgade, Nordhavn



Reference/ Thomas B. Thriges Gade

Broer



Bryggebroen - mellem Bryggen og Byens Ø

Broer, der forbinder og skaber nye ophold og kig
Odense indre havn er på en gang både lille og stor. Den er lille, når man kigger på tværs og langs af havnen, og den er stor, når man går langs de kilometervis af kajkanter, der indrammer havnebassinerne.

Broerne skaber de nødvendige forbindelser, så der kan skabes en velfungerende bydel, der er hænger sammen med andre dele af byen. Havnens nye kvarterer kan gennem nye broforbindelser blive bindeled mellem eksempelvis Skibhuskvarteret og Åløkke Skov, eller til bymidten, hvor de nye broer giver mulighed for at skyde genvej på cykel til den nordre del af havnen. Lokalt på havnen har broerne betydning for sammenhænge og gensidig afhængighed mellem øerne.

Broerne bliver alle gang- og cykelbroer. De vil få en naturlig segregering mellem gående og cyklende ved hjælp af rumlige udformninger og brug af forskellige belægninger og materialer.

Broerne er mere end bare forbindelser
Broerne kan mere end blot at skabe fysiske sammenhænge mellem kvarterne. De er i sig selv særlige steder, hvor der via forskellige udformninger og funktioner, skabes nye muligheder for udsigter og ophold ved vandet.

Broerne vil hver især kunne noget forskelligt, og der vil komme sammenhæng med bylivet og vandlivet ved deres landing.

Den midterste bro, Silobroen, etableres med åbne-lukke-funktion, så masteskibe kan sejle helt ind i havnen. De andre broer kan være statiske, men med forskellig frihøjde alt efter, hvilke bådtyper og aktiviteter på vandet, der har brug for at kunne passere.

Broerne har forskelligt udtryk
Broernes udtryk og funktion vil også kunne varieres alt efter, hvilke byrum og aktiviteter, de binder sammen. Nogle broer kan udformes stilfærdigt i udtryk, så fokus bliver på selve byrummenes karakter, mens andre broer kan udgøre attraktionen i sig selv.

Bryggebroen er den primære forbindelse for beboerne på Byens Ø til mobilitetshuset på Bryggen.

Karakter og udtryk
Bryggebroen tænkes som en relativt bred bro med mindre udposninger eller nicher, der gør plads til udsigt- og siddeophold. Broen er enkel i sit udtryk, fordi den forbinder to karakterfulde byrum. Broen etableres med en frihøjde, så det er muligt at komme under med mindre både som optimistjoller m.m.

Broen forbindes gennem valg af materialer til en del af bolværk og kajkanter og får ikke et stærkt selvstændigt udtryk.





Illustration/ Reference - *shared space* og enkelt udtryk

Broer



Silobroen - mellem Byens Ø og Siloøen/ Trædestenen

Silobroen forbinder Dynamopark og den østlige promenade på Byens ø med Trædestenen på Siloøen.
Broen skaber forbindelse over det midterste havneløb og styrker det tværgående netværk mellem den østlige og vestlige bydel. Broen lander på Byens Ø ved Dynamopark.

Karakter og udtryk
Silobroens fleksibilitet vil give den et andet udtryk end de mere enkle og statiske broer. Som havnens mest centralt placerede bro, kan det overvejes, om broen skal have sit eget markante individuelle udtryk. Opholdsmuligheder og udsigtspunkter kan indarbejdes.



Kongeskibsbroen mellem Siloøen og Pakhuskajen

Kongeskibsbroen er en broforbindelse fra Muus' Plads og Muus' Trappe på Siloøen til Kongeskibspladsen på Pakhuskajen. Den østlige kaj udgør et særligt og velbevaret kulturmiljø med de nyrenoverede siloer og pakhuse, der danner ramme om den nye Kongeskibsplads, som broen lander på.

Karakter og udtryk
Kongeskibsbroen er både en forbindelse, og et udkigspunkt, hvor man fra midten af broen får det lange kig ud gennem Odense kanal. Broen skal have en frihøjde, der tillader mindre både at sejle under. Med Kongeskibsbroen og dens funktion kan udformningen blive mere unik end havnens øvrige broer, der har plads til cykler, gående, ophold og udsigtspunkter.

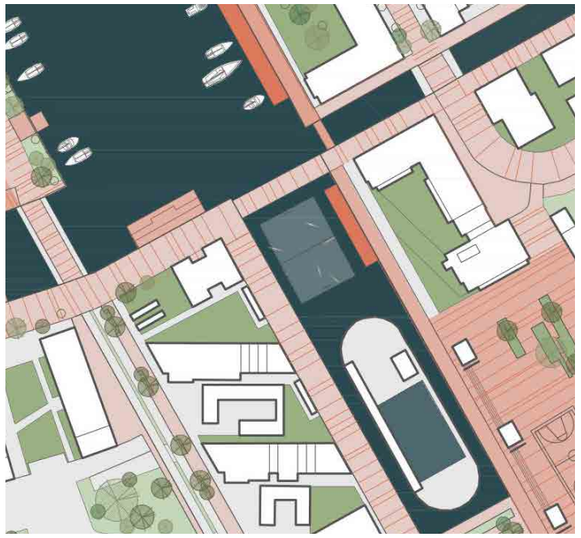


Promenadebroen - Byens Ø og Promenadekvarteret

Mellem Promenadekvarteret og Kranparken på Byens Ø etableres en lille broforbindelse, der vil have stor betydning for sammenhængen mellem kvartererne og deres funktioner. Broen vil blive en naturlig del af Den Grønne Kiles møde med havnen og blive en smutvej til Byens Ø.

Karakter og udtryk
Promenadebroen vil være enkel i sit udtryk og kan med fordel koble sig på Promenadebyens materialemæssige takter med bolværk og muligheder for at komme ned til vandet via træbrygger.

Broen etableres med en frihøjde, så det er muligt at komme under med mindre både som optimistjoller og lign.



Mellem Promenadekvarteret og Havnepladsen

Promenadekvarterets brygge forlænges som bro, så forbindelsen på tværs i havnen færdiggøres, så man undgår at skulle syd om Havnebadet for at komme videre øst og nord om havnen.

Karakter og udtryk
Broen etableres helt enkel i sit udtryk, som en del af det allerede eksisterende. Broen tænkes materialemæssigt sammen med trætrappen, der forbinder kajen med vandspejlet.

Broen kan udføres plant, da der ikke er behov for at kunne komme under med andet end kajakker.



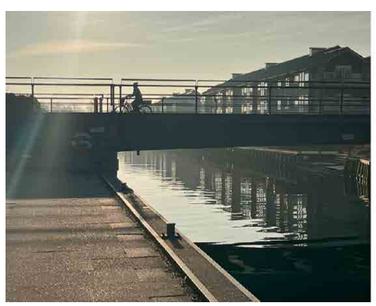


Illustration/ oplukkelig bro





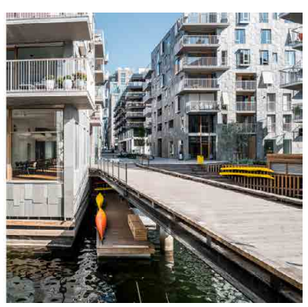
Illustration/ Reference - karakterfuldt udtryk





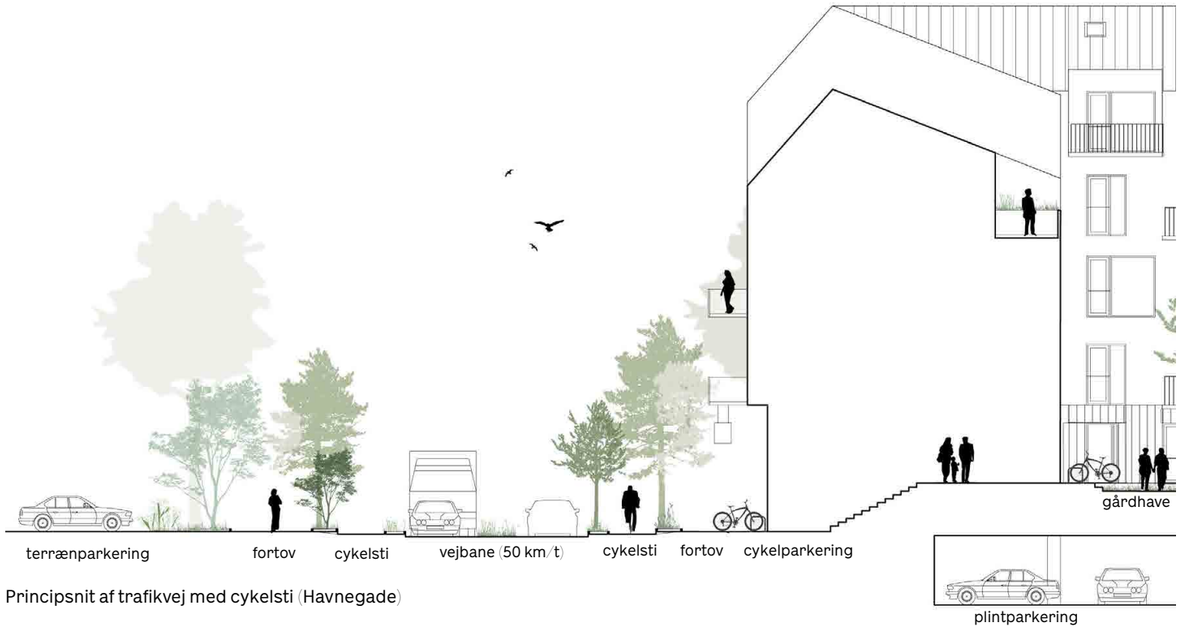
Reference - enkle og mindre broer



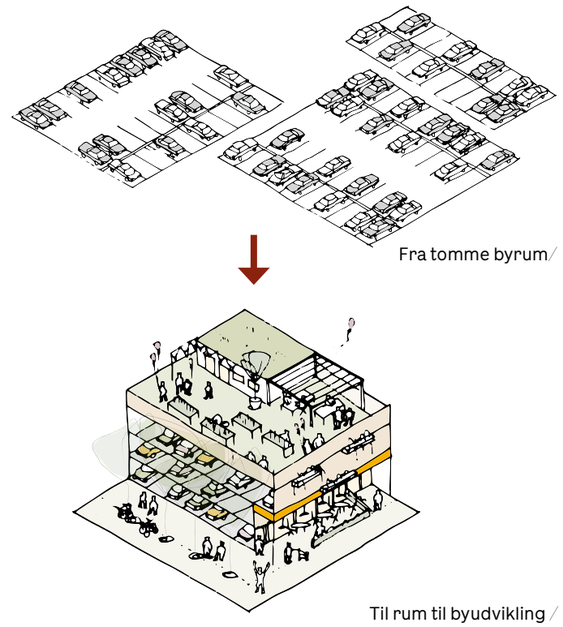


Reference - enkle og mindre broer

Parkering/ for biler og cykler



Principsnit af trafikvej med cykelsti (Havnegade)



Princip af mobilitetshus

Omfang af bil- og cykelparkering
Parkeringsnormen kan differentieres for de enkelte kvarterer, alt efter målgrupper og det forventede parkeringsbehov.

For nogle områder og visse målgrupper kan afstande til parkering i mobilitetshuse blive for lang, hvorfor der bl.a. på Byens Ø og yderst på Siloøen kan blive behov for delvist at tilbyde mere lokal parkering.

I tilfælde af at der etableres store kulturelle institutioner på Siloøen, vil der opstå et særlig parkeringsbehov. Parkering skal i alle disse tilfælde være integreret i konstruktion, således at p-pladserne ikke optager areal på terræn.

God adgang til cykelparkering
Der skal være gode cykelparkeringsforhold på hele Odense indre havn, så det bliver let og trygt at være cyklist – også med ladcykler eller andre typer cykler, som kræver særlig parkering. Nogle steder kan cykelparkeringen udvides til minihubs eller lokale *switch points* med cykler og løbehjul. Dermed vil alle beboere have delemobilitet tæt ved bopælen, hvilket sikrer hurtig og let adgang til og fra havnen.

Cykelparkering i konstruktion skal være let tilgængelige og omfatte cykelparkeringspladser i nærheden af indgange og udgange til boliger og erhverv. Nogle steder kan der etableres cykelparkering i kældre og stueetager, hvor det giver mening i forhold til god adgang.

I forhold til besøgende skal der være cykelparkeringspladser ved byrum og offentlige pladser og i zoner med udadvendte og publikumsorienterede funktioner.



Referencer/Cykelparkering i lommer



Referencer/Terrænparkering









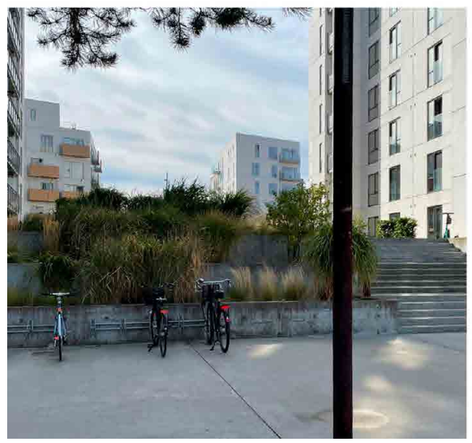
Referencer/ Mobiltetshuse/ plintparkering/ P- kælder

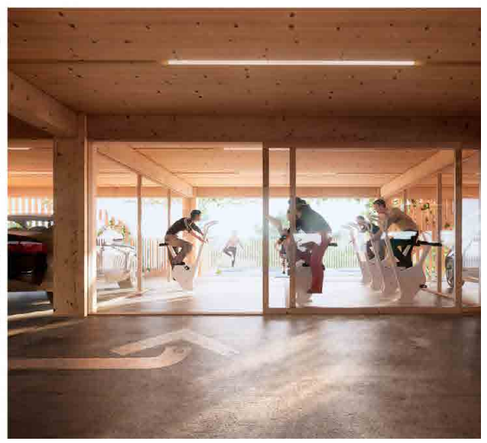


Referencer/Cykelparkering i lommer



Referencer/Terrænparkering





Referencer/ Mobiltetshuse/ plintparkering/ P- kælder

Styrkede forbindelser fra bymidten til havnen



Forbindelsen til Odense Bymidte skal styrkes

De nord-syd-gående forbindelser mellem bymidten og havnen skæres i dag over af Toldbodgade, der ligger som barriere mellem bydelene.

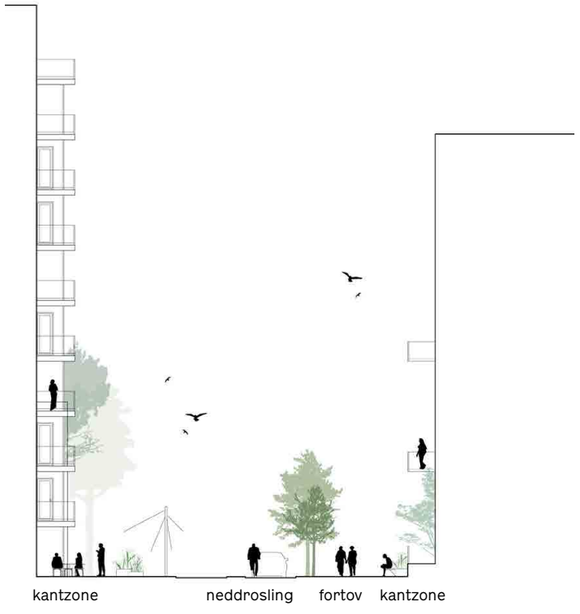
De tre hovedforbindelser, der rammer eller krydser Toldbodgade, skal styrkes, så havnen bliver en integreret del af byen.



Principsnit af cykelgade med fortov (Gammelsø)

Gammelsø neddrosles

Gammelsø er i dag aflastningsvej for Næsbyvej. I den fremtidige bydel vil der bo flere hundrede familier i Skovkvarteret og på Bryggen, som vil have glæde af et mere roligt miljø omkring en neddrosling af Gammelsø. Neddrosles Gammelsø vil der kunne skabes en mere attraktiv forbindelse for gående og cyklister via Den Grønne Kile, gennem Nørrebro, og med krydsning ved Toldbodgade i det eksisterende kryds og fortsættelse ad Gammelsø.
Neddroslingen kan ske på flere måder: indsnævring af kørebane og nedsættelse af hastigheden, flere og bedre krydsningspunkter særligt ved gang- og cykelforbindelsen fra Åløkkeskoven, ved det kommende mobilitetshus på Bryggen og ved overgangen mellem Skovkvarteret og den nordlige del af Bryggen. Chikaner, hævede flader eller ændret belægning på udvalgte strækninger vil også bidrage til neddrosling.
Et muligt scenarie er et mere indgribende tiltag, som skaber en markant fredeliggørelse af enten hele Gammelsø eller udvalgte strækninger. Mulige tiltag kunne være: ensretning enten nord-syd eller syd-nord, gennemkørsel forbudt på det punkt, hvor man rammer mobilitetshuset fra enten nord eller syd, kun beboer- og ærindekørsel ad Gammelsø fra syd og nord til mobilitetshuset på Bryggen.



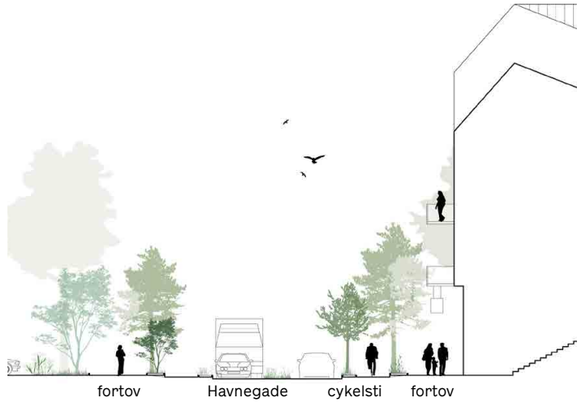
Principsnit af Finlandskade/ øget beplantning

Lerchesgade og Finlandsgade opgraderes

Byens Ø forbindes med Odense Centrum via Finlandsgade og Lerchesgade. Der er vedtaget en udviklingsplan for Nørebro om en fremtidig omlægning af Lerchesgade til grøn cykelgade med udeservering og i Odense bys karakterfulde belægning. Det vil skabe en markant bedre forbindelse for bløde trafikanter fra centrum mod Toldbodgade og Odense indre havn.

Krydsningen over Toldbodgade opgraderes, så cyklister og fodgængere i højere grad prioriteres og føler sig trygge.

Ad Finlandsgade er der allerede gjort tiltag ved det nye byggeri i Promenadekvarteret med sporadisk beplantning og nyt byrumsinventar. Forbindelsen kan styrkes yderligere ved at stramme belægning op, skabe flere grønne zoner langs gaden og tydeliggøre, at bilister og cyklister deler vejbanen på cyklisternes præmisser.



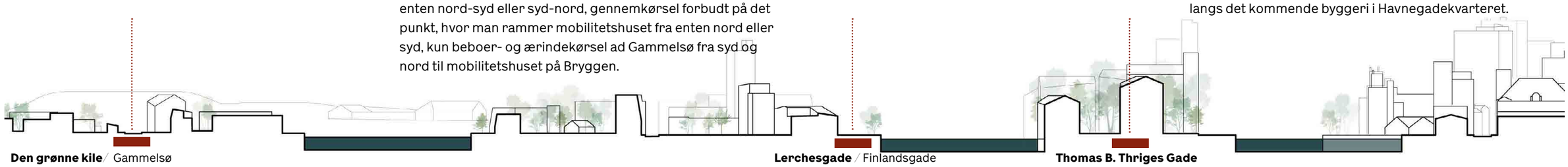
Principsnit af trafikvej med cykelsti og fortov (Havnegade)

Havnegade og Londongade optimeres til cyklister

Forbindelsen fra den østlige del af centrum mod Siloøen er i dag udfordret af, dels den nordlige del af Thomas B. Thriges Gade, som er et stort og bredt gaderum, dels af krydsningen med Toldbodgade i et større og relativt trafikeret kryds.

Fra Toldbodgade over Havnepladsen mod Englandsgade er forbindelsen for cyklister dårlig, idet der ved Havnepladsen er en trappe, og selve promenaden ikke er en oplagt cykelforbindelse. Med en fremtidig omlægning af Londongade til park og yderligere mulig neddrosling og begrønning af Thomas B. Thriges Gade og Toldbodgade, skal en forbedring af cykelforbindelsen indtænkes, så ankomsten til havnen, særligt for dem, der har kurs mod Siloøen, forbedres.
En begrønning af Englandsgade med vejtræer vil løfte gaderummet og *nudge* til lavere hastighed.

For hårde trafikanter med retning nordpå vil trafikken afvikles ad Havnegade. Her er det oplagt at integrere gode cykelstier og etablere vejtræer eller anden form for begrønning langs det kommende byggeri i Havnegadekvarteret.



Den grønne kile/ Gammelsø

Lerchesgade / Finlandsgade

Thomas B. Thriges Gade

Byrum og kvarterer



En serie af forskellige by- og landskabsrum



Signaturforklaring

- Havnens ankomstrum
- Havnens by- og landskabsrum
- Udflugtmål på spidserne
- Havnens promenadeforløb og bygulv

En serie af forskellige byrum

Diagrammet viser byrumshierakiet, der består af en forbunden serie: ankomstrum, by og landskabsrum, udflugtsmål og et varieret promenadeforløb. Det øvrige betegnes som bygulvet - rummet mellem husene hvor der også kan være plads til ophold mm.

De eksisterende byrum suppleres af en række nye byrum og mødesteder, som alle kobles sammen af forbindelser, promenader, bygulve og broer. På listen ses både gamle og nye byrum, som vil indgå i havnens byrumshieraki.

1) Det Grønne Kryds
2) Havnepladsen
3) Saltværkspladsen
4) Kongeskibspladsen
5) Halmstad Plads
6) Verdens Port
7) Siloparken
8) Muus´ Plads og Trappe
9) Trædetrappen
10) Dynamo Park
11) Byens Udsigt
12) Byens Trin
13) Byens Trappe
14) Kranparken
15) Finland Plads
16) Polen Kaj
17) Den Grønne Kile
18) Bryggepladsen
19) Solopgangspladsen

Havnens byrum

På de følgende sider er de enkelte byrum beskrevet og illustreret i relation til de landskabelige kvaliteter og overordnede funktioner byrummene har eller kommer til at have.

De enkelte byrum vil byde på noget forskelligt i kraft af den kontekst, de ligger i, og rumme forskellig intensitet, så der kommer en variation af oplevelser på havnen.

Byrummenes kultur- og fritidsliv varierer også i relation til placeringen ift. bylivszoner og vandlivszoner.



Illustration/ Byens Trappe



Reference/ Muus´ Plads og Trappe



Reference/ Dynamo Park



Eksisterende forhold/Havnepladsen



Reference/ udadvendte funktioner ved vestvendte byrum



Reference/ grønne byrum

Havnens ankomstrum

I havnens ankomstrum kobler bydelen sig på byen. Her er stort flow og mindre lommer til ophold i urbane grønne rum af forskellig karakter.



Bryggepladsen (18)
Bryggepladsen formidler overgang mellem havnen og skoven i et urbant landskabeligt rum, hvor broen fra Byens Ø lander. Mobilitetshuset rammer pladsen ind mod nord med en udadvendt stueetage og et mindre fælleshus/ drivhus mod vandet. Mod syd flankeres pladsen og vandrummet af en etage- eller rækkehusbebyggelse.

Vandkorridoren fra Åløkke Skov føres ned gennem pladsen som et grønt vandrum. Renden får på den måde et rekreativt og praktisk sigte som vandkorridor fra skoven og ud i havnen.



Den Grønne Kile (17)
Den Grønne Kile er en af koblingerne fra Odense midtby til havnen.

Karakteren af Den Grønne Kile er en langsgående park, der ved at trække Åløkke Skov med ind i bydelen og helt ned til vandet, understreger oplevelsen af mødet mellem det grønne og vandet.

I parken bliver der mulighed for leg og bevægelse for flere aldre, og for enden af kilen er der mulighed for at skabe rum til større forsamlinger, f.eks. en jazzkoncert på Polen Kaj.



Det Grønne kryds (1)
Krydset mellem Lerchesgade/ Finlandsgade og Toldbodgade, udgør en af de vigtigste ankomstpunkter til havnen.

Gaden er den naturlige forbindelse mellem Nørreport og havnen forbi Storms pakhus og de nye erhvervsbyggerier.

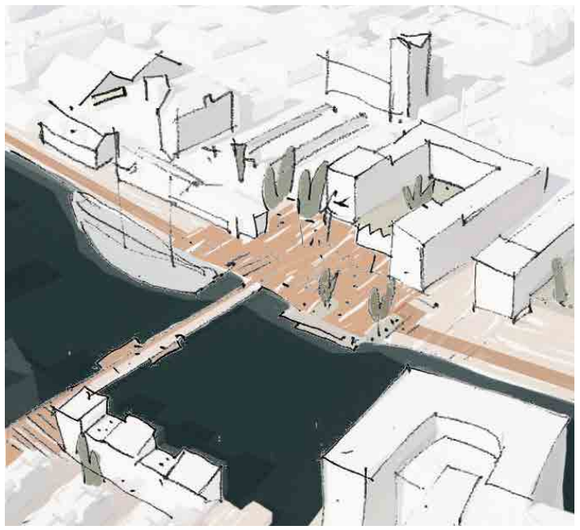
Den eksisterende beplantning styrkes yderligere så gaderummet på den nordlige side indrammes af et grønt rum, der inviterer videre ned til havnen.

Havnens ankomstrum



Saltværkspladsen (3)
På Saltværkspladsen kobles byen og havnen med et grønt hverdagsrum, hvor der er plads til ophold og leg tæt på udadvendte bylivsfunktioner i kvarteret Pakhuskajen.

Pladsen indeholder legeplads, der ligger i tæt forbindelse med den vestlige promenade. I forlængelse af pladsen, etableres et nedslagspunkt på promenaden, der giver mulighed for ophold og nedgang til vandet.



Kongeskibspladsen (4)
Ved Kongeskibspladsen skabes med broforbindelsen et nyt forbindelsesled fra Odense by til Siloøen og resten af havnen.

Pladsen skal gribe forbindelsen til Siloøen, så man inviteres til at bevæge sig over eller blot til at tage ophold og nyde det store rum og udsigten til industrikulturhistoriens bygninger og spor.



Halmstad Plads (5)
Halmstad Plads er en videreførelse af det allerede eksisterende grønne rum, der ligger mellem Havnegade og Sverigesgade.

Pladsen forbinder Havnegadekvarteret med havnen i et grønt ankomstrum, der naturligt kiler sig ind mellem en af bydelens karakteristiske siloer og en lavere pakhusbebyggelse.

En af de naturlige vandstrømningsveje, fra opland til havnen, løber igennem og skal sammen med det grønne iscenesættes, så vandet integreres som en stemningsmæssig kvalitet.

Havnens by- og landskabsrum

Havnens by- og landskabsrum er forskellige typer af mødesteder. Byrum af høj kvalitet med forskellige typer af aktiviteter og oplevelser i menneskelig skala, der kobles sammen via havnens promenader og forbindelser.

Havnepladsen



Havnepladsen (2)
Havnepladsen er et vigtigt sted for havnens by- og vandliv. Havnepladsen er en aktiv plads særligt om sommeren, hvor der spilles bold og afholdes større begivenheder, markeder etc.

Havnepladsen spiller en central rolle for havnen i kraft af sin store skala og rummer et potentiale til at udvide paletten af aktiviteter og brug over hele året. De aktiviteter, som allerede findes, kan styrkes gennem aktivering af lejemålene langs pladsen.

Siloøen



Trædetrappen (9)
Broen fra Byens Ø lander i det allerede eksisterende byrum, der adskiller Domiciløen og Siloøen. Med broens landingsplads bliver byrummet et knudepunkt for gående og cyklende, der her har mulighed for at slå sig ned enten på siddetrappe med udeservering mod løbet eller ud mod havnen. Byrummets karakter er i høj grad den nære skala, hvor opholdet er ud til det mindre bassin og i øjenhøjde med vandet.

Boligkvarteret på den sydlige del af Siloøen, har en tæt og nær skala og ligger helt ud til Trædetrappen, hvor en grøn kantzone danner en naturlig afgrænsning mellem boliger og byrum.



Muus´ Plads og Muus´ Trappe (8)
Muus' Plads skal være et urbant byrum med beplantning, der danner overgang mellem byhusene på Trædestenen, siloerne og punkthusbebyggelsens skala. I Muus' Pakhus vil det, uanset hvilket program bygningen får, være oplagt at lægge en udadvendt funktion mod Muus' Plads i syd og vest med udsigt til Næsbyhoved skov og havnen.

Muus' Trappe er en siddetrappe, der danner overgang mellem kajkanten og vandet. Et vestvendt rekreativt opholdsrum, hvor trappen kunne udføres i et robust materiale der udtryksmæssigt har slægtskab til revmotivet, der optræder på den vestlige kant af Siloøen.



Siloparken (7)
Siloparken er det største rekreative landskabsrum på Siloøen. Siloparken skal være et grønt parkrum, der kiler sig ind mellem punkthusene og går ned til vandet i vest, hvor den bløde kant etableres som et stenrev med træbrygger, der muliggør kontakt med og ophold ved vandet.

Siloparken er tæt beplantet, så der opstår en klar kontrast mellem det byggede og det groede.

Havnens by- og landskabsrum

Byens Ø



Byens Trappe (13)
Byens Trappe vender mod vest og går helt ned til vandet, så man enten kan opholde sig der eller padle ud fra. Trappen hænger sammen med bryggerne og udføres i træ som et motiv, der går igen flere steder i havnen.

Trappen skærer sig ind i øen og understøtter den fligede kant mod vest, og danner derved et overgangsrum mellem land og vand.



Kranparken (14)
Kranparken ligger i sammenhæng med Byens Trappe, men lidt længere mod syd. Under den eksisterende vippekran etableres et landskabeligt byrum, der tager afsæt i de kulturhistoriske spor. Byrummet har en urban karakter og beplantning udformes sådan, at de eksisterende industrielle spor i belægninger understreges.

Byrummet flankeres delvist af udadvendte stueetager, hvor enten kommercielle eller foreningsdrevne aktiviteter kan være med til at skabe liv.



Dynamo Plads og Park (10)
Dynamo Plads etableres som et aktivt byrum til eksempelvis parkour, performance m.m. Pladsen afløses af Dynamo Park, som bliver et begrønnet og tætplantet udendørs legerum, hvor elementer og strukturer med afsæt i industriarvens rå karakter fra pladsen kan flette sig sammen med det landskabelige.

Dynamo Park har rumlig forbindelse til Byens Trappe, ikke som et sammenhængende stort rum, men som to vidt forskellige programmerede og stemningsmæssigt udførte byrum.



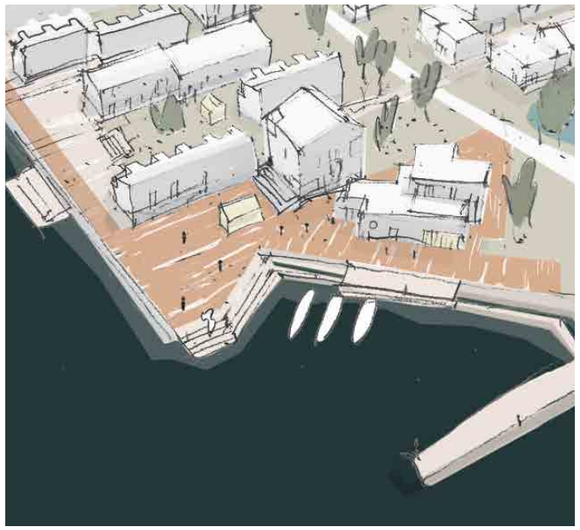
Finland Plads (15)
På Finland Plads skabes rum til at samle og videreføre en del af det byliv, der allerede eksisterer på Byens Ø.

Et værkstedsmiljø kan danne omdrejningspunkt for åbne og arbejdende værksteder, hvor mange folk og aktiviteter krydser. Det kan f.eks. være værksteder med repair, brugskunst og lign., som viderefører håndværk, produktion og fællesskaber i havnen. Mange af øens aktører har allerede samarbejder på kryds og tværs i dag, og målet er at understøtte det yderligere.

Byrummet ved Finland Plads er sydvendt og inviterer helt ned til vandkanten. Også herfra kan isættes SUP, kajak, kano m.m.

Udflugtsmål på spidserne

På havnens spidser er der rum med aktiviteter, der kobler sig til vandet, mulighed for ro eller lange kig til skov og vand.



Solopgangspladsen (19)
Fra Solopgangspladsen har man skoven i ryggen og udsyn til Siloøen og Byens ø i øst. Det er et lokalt sted, som udgør en vigtig del af havnens stemning, med stærk visuel forbindelse til resten af havnens bassiner og øer.

Med en fremtidig udvikling af det eksisterende miljø omkring sejl- og motorbådsklubben Frem, bliver det et sted, hvor fritidslivet kombineres med et mere udadvendt program der kobler natur og det maritime, så alle kan komme i tæt kontakt med vandet både til ophold og brug af vandfladen.



Byens Udsigt (11)
Byens Ø ligger i midten af havnen, og med den nordligste spids er der kig til store dele af resten af havnens kvarterer og pejlemærker, mens Næsbyhoved Skov danner havnens grønne baggrundstæppe.

Byens udsigt er et solnedgangssted evt. med en lille café eller et andet særligt sted i havnen, der ligger lidt væk fra den mere funktionsmættede del længere sydpå ved Byens trappe.



Verdens Port (6)
På spidsen af Siloøen og for foden af FAF-bygningen findes en helt særlig stemning. Her er der udsigt til Næsbyhoved Skov, kvarteret ved Kanalvej og det lange kig op af kanalen ud af byen.

Som navnet antyder, befinder man sig her på kanten, hvor det frie udsyn er hovedkvaliteten, og det der iscenesættes. Promenaden på Englandskaj fortsætter ind og ud gennem bebyggelserne i et mere slynget og varieret forløb.

Havnens kvarterer



Havnens kvarterer
Den indre havns forskellige kvarterer afgrænses og defineres i høj grad af mødet med de karakteristiske vandrum - den gamle kanal og de nyere havnebassiner. Som helhed skal Odense indre havn videreudvikles som et varieret byområde. Det enkelte kvarter har sin egen karakter og identitet, der tager afsæt i konteksten, de stedspecifikke kvaliteter og mødet med havnen, skoven og de allerede eksisterende kvarterer, som bydelsudviklingsplanen også er retningsgivende for.

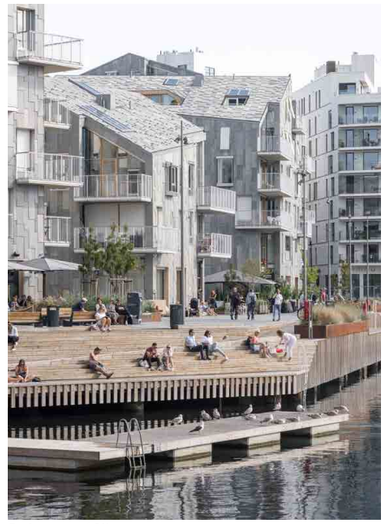
Identitet og variation med høj kvalitet
Kommuneplanens principper for byfortætning med kvalitet skal indarbejdes, så der sikres bebyggelser og kvarterer af høj arkitektonisk kvalitet med udendørs opholdsrum, der inviterer til sociale møder på tværs, både i den store og nære skala. Uderum, der varierer i karakter og stemning, sikrer tilsammen bymiljøer, der er rige på oplevelser og rekreation.

Bygningshøjder, tætheder og kvarterskala
De nye kvarterer skal udvikles med henblik på at sikre en variation fra kvarter til kvarter. Det betyder forskellige tætheder, højder, bygningstypologier, arkitektoniske principper, infrastruktur, by- og landskabsrum og boligtyper. Bygningshøjder, skala og tætheder varieres fra kvarter til kvarter, fra den tætte karréby på Byens Ø til Skovkvarterets sammensatte karakters møde med landskabet og alt derimellem.

På den måde kan man arbejde med flere boligtyper og tilbyde en bydel til mange forskellige mennesker, hvor nogle vil bo i rækkehus i Skovkvarteret, andre i en højtbeliggende bolig med udsigt over havnen.

I det følgende afsnit vil de nye kvarterer blive foldet ud overordnet ift. karakter, højder, tætheder, arkitektoniske principper, infrastruktur og by- og landskabsrum.


Reference/ Byens Ø


Reference/ Siloøen


Reference/ Siloøen


Reference/ Bryggen


Reference/ Skovkvarteret


Reference/ Havnegadekvarteret

Byens Ø





Principsnit af Byens Ø

INFOBOKS

Anvendelse
Boliger, serviceerhverv og -funktioner,
offentlige formål, kultur- og fritidsfunktioner.
Publikumsorienterede funktioner placeres i stueetager.

Bebyggelsen
Eksisterende bygninger fastholdes. Karrébebyggelse sammensættes af varierede etagebebyggelser.

Højde
3-6 etager, som er højest mod øst og lavest mod vest.

Fri- og opholdsareal
Offentligt tilgængelige byrum: Dynamoparken, Finland Plads Byens Trappe, Byens trin, Kranparken, Byens Udsigt.

Fælles opholdsareal
I gårdrum, i karréer Privat opholdsareal: I kantzoner, i gårdrum og på altaner.

Vigtige forbindelser
Offentligt tilgængeligt promenadeforløb langs østlige kaj og gennem gårdrum, Broforbindelse til Promenadebyen, Siloøen og Bryggen.

Vejadgang og parkering
Vejadgang: Fra Finlandskaj
Primær ny parkering: I mobilitetshus på Bryggen
Sekundær ny parkering: I konstruktion. Kun handicapparkering på terræn.

Karakter og bebyggelse
Byens Ø har den tætte bys skala og varierede typologiske sammensætning. Kvarterets smalle gaderum og større byrum indrammes af sammensatte karréer, der, som i den eksisterende midtby, varierer i etagehøjder og udtryk.

Byens Ø er havnens hjerte. Her udspiller hverdags- og foreningsliv sig side om side med det liv, som øens stemning, byrum og attraktioner tiltrækker.

Tre nye karrébebyggelser fra nord til syd flankerer det eksisterende byggeri og bringer byens skala ned på havnen. De er højest mod øst og trapper ned mod vest for at skabe mest mulig sol til de fælles gårdhaver og boliger, og samtidig formidler overgangen mod Bryggen.

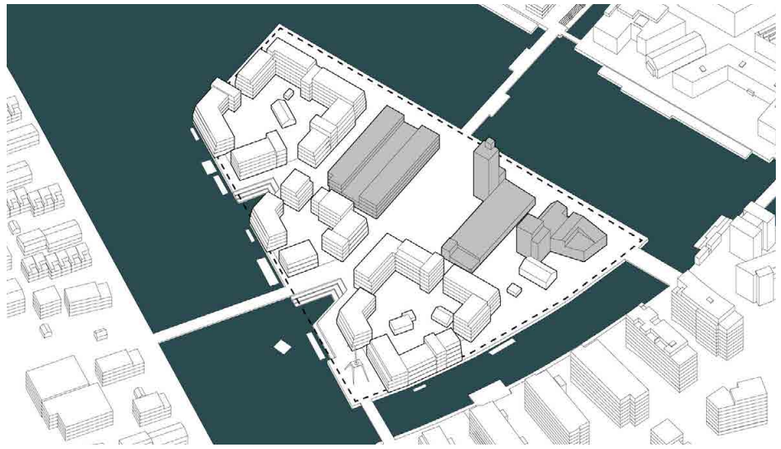
Boligerne er forskellige typer og størrelser af lejligheder. I de grønne gårdrum er der plads til ophold og naboskab og mulighed for, at udefrakommende kan passere igennem. Karréerne går enkelte steder helt ud til vandet for derefter at trække sig tilbage og give plads til promenadeforløbet, der bevæger sig skiftevist ind og ud af de semioffentlige gårdrum i et varieret og oplevelsesrigt bevægelsesforløb.

Særlige by og landskabsrum
Som en af havnens tre bylivzoner, har Byens Ø flere særlige og publikumsorienterede by- og landskabsrum. Byrummene skal tilhøre hele byen og skal periodisk kunne rumme et større tryk af besøgende. Fra Byens Ø er der broforbindelse til Promenadebyen, Bryggen og Siloøen. Hver broforbindelse er knyttet til byrum med særlige bylivsfunktioner og opholdskvalitet. Alle by- og landskabsrum på Byens Ø ligger i naturlig forbindelse med stisystemet og promenadeturen, som er hovedstiforbindelsen rundt på øen.

Byens trappe knytter sig til broforbindelsen og det liv der naturligt passerer forbi. Motivet med "den fligede kant" bliver her til en vestvendt trappe til ophold og aktivitet i tæt kontakt med vandet. Dynamo Park er Byens Øs største uderum i form af en grøn park, hvor Dynamo-bygningens program kan flytte ud i dele af parken. Byens udsigt er det nordligste punkt, hvor der er ro og udsigt til Næsbyhoved Skov. Kranparken i den sydvestlige ende domineres af den karaktergivende vippekran, der vidner om havnens historie. Finlandskaj giver med industriarvs spor, beplantningslommer og trapper mod vandet mulighed for ophold.

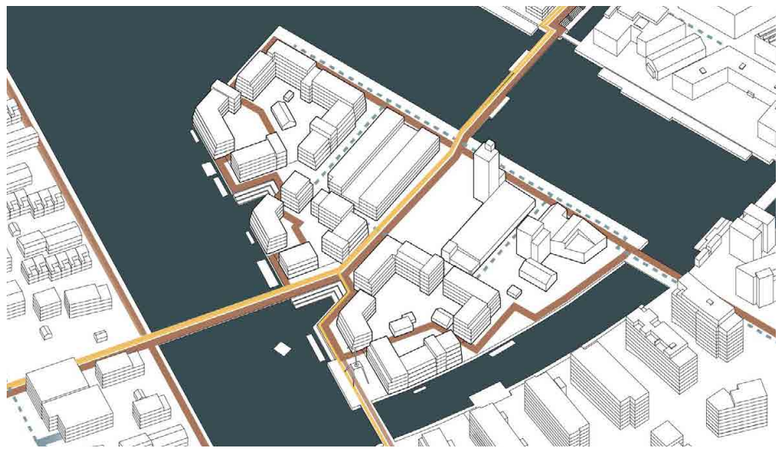


Fugleperspektiv, der viser Byens Ø's variation i bebyggelse og uderum.
Det skitserede eksempel har en bebyggelsesprocent på ca. 130%



Nye og eksisterende bygninger

- Kvartersafgrænsning
- Eksisterende bygninger
- Nye bygninger



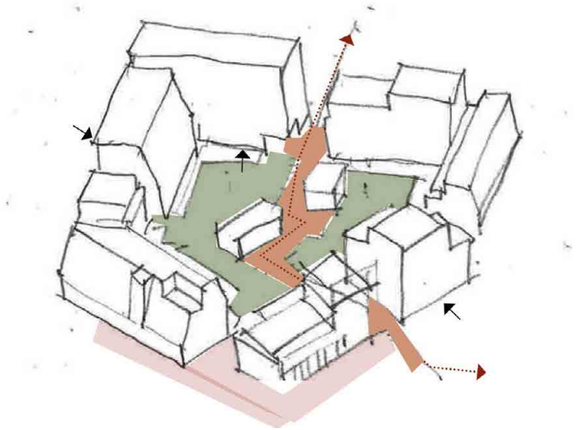
Mobilitet og forbindelser

- Primær cykelforbindelse
- Sekundær cykelforbindelse
- Primær stiforbindelse
- Sekundær stiforbindelse
- Lege opholdsgade



By- og landskabsrum

- Udadvendte funktioner
- Åben stueetage
- Bygulv
- Byrum
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



Princip for mulig sammensat og varieret karréstruktur



Ilu. af karakter for gårdrum med stiforbindelser og terrænforskelle

Principper for uderum og landskab
Gårdrummene anlægges med landskabs- og naturkvaliteter, der tilgodeser både ophold og biofaktor. Beplantningen varierer i tæthed og type, der skabes gode opholdszoner for både dyr og mennesker, ligesom træer skaber læ og skygge for solen. Gårdrummene inddeles tydeligt i semioffentlige og private områder. I gårdrummene placeres funktioner som mindre fælleshuse, cykelskure m.m. der inviterer til fællesskab.

Karréstrukturerne har sprækker og åbninger, så gårdhaverne aldrig er lukkede, men en del af kvarterets stiforbindelse. Der udarbejdes en naturlig afgrænsning og opdeling mellem privat og offentlig, der blandt andet understøttes og forstærkes af de terrænforskelle, der etableres ift. klimasikringen. Kantzoner og opholdsarealer skal optage niveauforskel, så der undgås lukkede og "døde" sokler.

Arkitektoniske principper for bebyggelse
Karréstrukturerne er sammensat af forskellige bygningstyper, som varierer i højde, udtryk, materialer og taghældninger. Strukturen samler sig omkring et fælles gårdrum. Forskellige taghældninger og tilbagetrækning af øverste etage nedskalerer den samlede karréstruktur mod by- og gaderum. En lavere bygningshøjde mod sydvest, sikrer gode sollysforhold i gårdrum, og er med til at skabe arkitektonisk variation i karréstrukturen.

Karréerne trækkes nogle steder helt ud til vandet med etablering af en mindre altan/terrasse direkte ud til vandet. Mod offentlige arealer er stueetagerne åbne, og private kantzoner bearbejdes ift. samspil med bylivet.

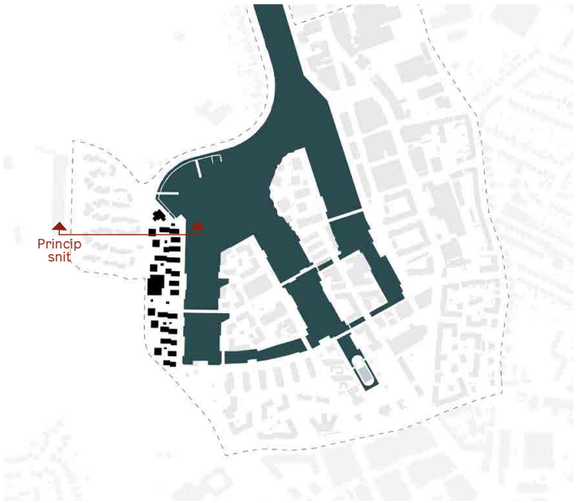


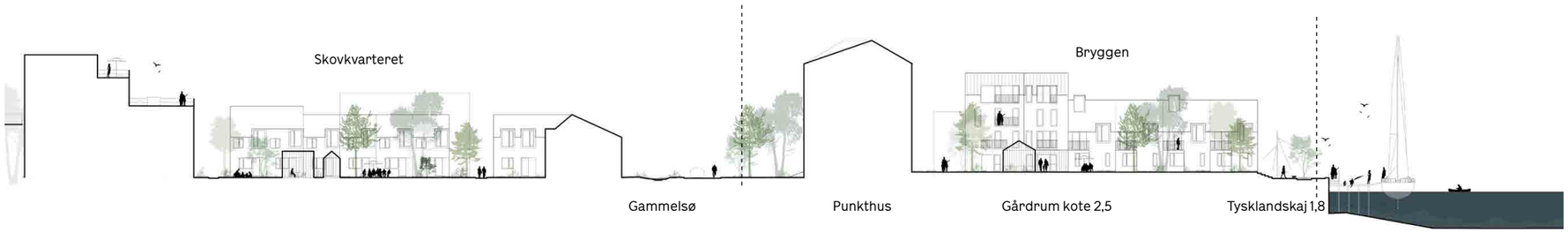
Referencer: kantzoner og landskab



Referencer: Bygningstypologier og materialer

Bryggen





Principsnit af Skovkvarteret og Bryggen

INFOBOKS

Anvendelse
Boliger, fritidsfunktioner og faciliteter
Serviceerhverv og -funktioner
Mobilitetshus med publikumsorienterede funktioner i stueetagen.

Bebyggelsen
Klyngebebyggelse med punkthuse mod vest og række- og byhuse mod øst.

Højder
2-6 etager som er højest mod vest og lavest mod øst.

Fri- og opholdsareal
Offentligt tilgængelige byrum: Bryggepladsen og Solopgangspladsen.
Fælles opholdsareal: I gårdrum mellem bebyggelsen
Privat opholdsareal: I kantzoner, altaner og tagterrasser.

Vigtige forbindelser
Offentligt tilgængeligt promenadeforløb mod øst
Sti over Bryggepladsen med forbindelse til stisystem i Åløkkeskoven
Broforbindelse til Byens Ø.

Vejadgang og parkering
Vejadgang: Fra Gammelsø
Primær ny parkering: mobilitetshus på Bryggen
Sekundær ny parkering: Kun handicapparkering på terræn.

Karakter og bebyggelse
Bryggen er sammensat af forskellige typologier, der varierer mellem punkthuse, etageejendomme og byhuse.

På Bryggen blandes punkthuse med etageboliger og byhuse, der giver et varieret arkitektonisk udtryk, og tilbyder forskellige boligtyper på den attraktive beliggenhed med skoven i vest og havnen i øst.

De forskellige typologier samler sig i mindre klynger omkring hævede gårdrum. Bygningernes orientering i klyngerne varieres, men ligger overordnet set vinkelret på kajen så flest muligt får udsigt.

Niveauspringet, der kommer pga. klimatilpasning, mellem bebyggelse og eksisterende koter formidles med trin og siddekanter ud mod kajen, så overgangen er med til at skabe variation, ophold og liv, mens den også definerer en zone mellem offentligt og semioffentligt. Langs kajen er der trapper og ophold, så der er adgang til vandet.

Særlige by og landskabsrum
Broen fra Byens Ø lander på Bryggepladsen, der danner overgang mellem havnen og skoven. Bryggepladsen er ydermere Bolbrorendens udløb fra skoven til havnen, hvilket giver byrummet en særlig karakter, når det landskabelige og urbane mødes med vandets som bindeled.

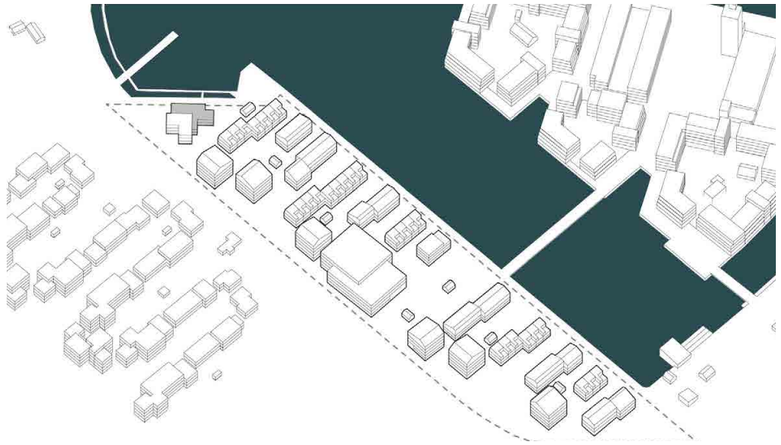
På Bryggepladsen kan et fælleshus samle kvarteret sammen med en række mindre erhvervs- eller servicefunktioner omkring det centrale mobilitetshus, der servicerer Byens Ø og Bryggen. De to nabokvarterer, Skovkvarteret og Bryggen, kobles visuelt og fysisk via tværgående stier og grønninger.

Ved Solopgangspladsen åbnes området, og bådklubben bliver et fælles samlingssted for vand- og naturaktiviteter.



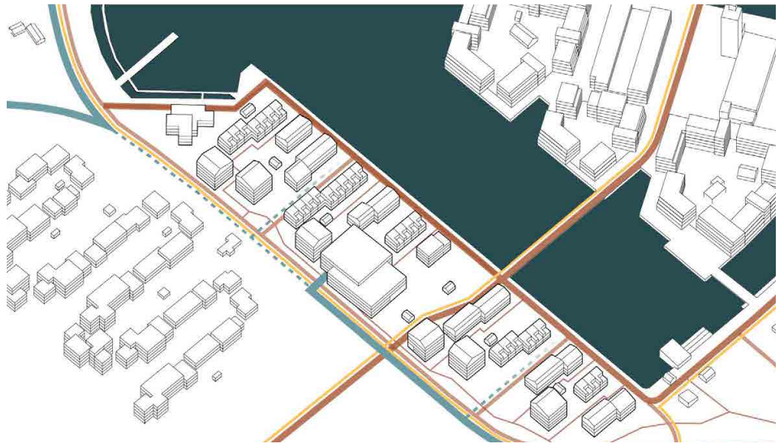
Fugleperspektiv, der viser Bryggens variation i bebyggelse med punkthuse, etageboliger, byhuse og Mobilitetshus. Det skitserede eksempel har en bebyggelsesprocent på ca. 100%

Bryggen



Nye og eksisterende bygninger

- Kvartersafgrænsning
- Eksisterende bygninger
- Nye bygninger



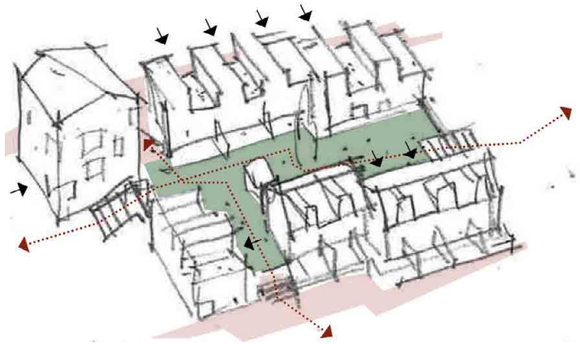
Mobilitet og forbindelser

- Primær cykelforbindelse
- Sekundær cykelforbindelse
- Primær stiforbindelse
- Sekundær stiforbindelse
- Lege- opholdsgade
- Trafikvej



By- og landskabsrum

- Udadvendte funktioner
- Åben stueetage
- Bygulv
- Byrum
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



Princip for sammensat boligklynge



Illustration af Bryggen, hvor gavlmotiver tegner sig mod Tysklandskaj

Principper for uderum og landskab

Bryggen ligger midt mellem skov og havn. Der etableres forbindelser på tværs af Gammelsø via Bryggens stræder eller gårdhaver, der kobler skoven og havnen.

De hævede gårdhaver har adgang til promenaden på Tysklandskaj via trapper og ramper. Niveauforskellen er med til at skabe en naturlig overgang fra den brede kajs aktivitet og liv til boligernes mere private karakter. Bryggepladsen afslutter Boldbrorende i øst og forbinder broen fra Byens Ø til Åløkke Skov. Bryggepladsen er kvarterets største uderum, hvor udadvendte aktiviteter samles omkring mobilitetshus og i flere af stueetagerne ud mod byrummet.

Tysklandskaj tager sit udtryk i de bevarede industrispor. Der skal arbejdes videre med beplantning og bede, der understreger de eksisterende og lineære spor. Træbrygger og siddetrapper skal skabe gode opholdssteder ved vandet.

Arkitektoniske principper for bebyggelse

Klyngerne sammensættes af typologier med forskellige motiver i etagehøjder, taghældninger, vinduessætning og kvistmotiver for at skabe variation.

De højere punkthuse tegner ryggen af bebyggelsen og formidler sammen med kvarterets træer, overgangen til skovens bagvedliggende skala.

Ankomsten til boligerne sker både fra stræder og gårdrum alt efter den pågældende bygnings solorientering. På den måde deler beboerne gårdhaver og stræder i fællesskaber på tværs af bebyggelsen. Hver bolig har små udeophold til gårdrum og stræde, der varierer i størrelse og udformning alt efter verdenshjørner og udsigt. Materialepaletten skal variere i nuancer og stofligheder med langtidsholdbare, kvalitetsfulde og taktile overflader, der er med til at sikre et kvarter af høj arkitektonisk kvalitet.

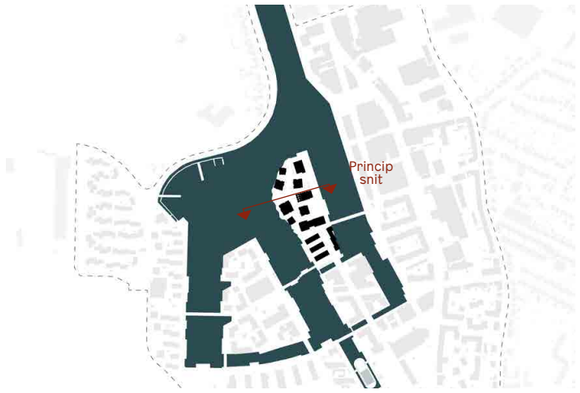


Referencer/ materialitet, hævede kantzoner, stræderum og kranspor



Referencer/ typologi og skala

Siloøen





Principsnit af Siloøen

INFOBOKS

Anvendelse
Boliger, serviceerhverv og -funktioner, offentlige formål, kultur- og fritidsfunktioner. Stueetager prioriteres til publikumsorienterede funktioner.

Bebyggelsen
Muus' Pakhus bevares og transformeres. Eksisterende siloer transformeres og bevares i det omfang, det er muligt, ellers genopføres de. Solitære bebyggelse. Rækkehuse/byhuse på Trædestenen.

Højde
Siloøen: Solitære bygninger i varierende højder max. 8 etager. Siloerne maks. 10-11 etager. Trædestenen: 2-3 etager ved række- og byhuse og maks. 4 etager ved solitær bebyggelse.

Fri- og opholdsareal
Offentligt tilgængelige byrum:
Muus' Plads, Muus' Trappe, Siloparken, Silorevet, Verdens Port, Trædestenens kajkant mod syd.
Fælles opholdsareal: Areal mellem solitære bygninger
Privat opholdsareal: I kantzoner mod fælles opholdsareal og Siloparken, mellem rækkehusene på Trædestenen og på altaner og tagterrasser.

Vigtige forbindelser
Offentligt tilgængeligt promenadeforløb langs østlige kaj på Siloøen, langs vestlige kaj på Trædestenen og mellem de solitære bygninger. Broforbindelse til Havnegadekvarteret og til Byens Ø.

Vejadgang og parkering
Vejadgang: Fra Englandsgade
Primær ny parkering: I parkeringskælder under Trædestenen/Siloøen Sekundær ny parkering: I konstruktion over terræn. Kun handicapparkering på terræn.

Karakter og bebyggelse
Siloøen har stor betydning for karakteren af Odense indre havn samlet set og fremstår i dag som den mest intakte reminiscens af den tidligere industrihavn og dens tidligere funktion som byens største arbejdsplads. Det fysiske spænd fra Muus' Pakhus til FAF-siloen repræsenterer en udvikling i havnens historie, der er helt unik. Såfremt bygningernes stand muliggør en transformation, ligger der et stort potentiale for at kunne indfri forskellige scenarier for Siloøen, der kan berige havnen som bydel både arkitektonisk og programmatisk.

Siloøens skala varierer fra de eksisterende siloers højde og karakter til tilføjede bygninger, der underordner sig det eksisterende kulturmiljøs skala. Den sydligste del navngives Trædestenen og består af en tæt og lav bebyggelse, der skaber en tydelig kontrast til Siloernes højde og karakter. Kvarteret behandles scenarisk i opslaget.

Der er forskellige veje at gå ift. program og funktion; man kan gå retning af blandet by eller en ren kulturø, alternativt et scenarie midt i mellem. Det kræver aktører, der kan løfte opgaven evt. i samarbejde med udviklere.

På Trædestenen syd for Siloøen holdes bebyggelsen i 2-3 etager, der placeres vinkelret på havnen. Byhusenes lave skala understreger Siloøens højde og tæthed, hvor Muus' Pakhus får lov med sit sammensatte udtryk og højder at stå som ankomst og bylivscenter midt på øen. Byhusene har fælles gader, private haver mod syd og mindre tagterrasser, hvor udsigten ud over havnen er unik.

Særlige by og landskabsrum
Siloøen er en af de tre bylivzoner på havnen. Særligt Muus' Plads, der spænder fra Kongeskibsbroens landing i øst til Muus' Trappe i vest, vil være et af de steder, hvor bylivet kan koncentreres med alt fra udeservering og events til at være en oplagt solnedgangsplads. Siloparken har en mere rolig karakter, hvor der er plads til ophold og nedgang til vandet ved Silorevet.

Nordligst på Siloøen er Verdens Port; en udsigtsplads med udsyn for foden af FAF-silo. Englandskaj landskabsbearbejdes med respekt for de eksisterende industrispor som belægninger og jernbanespor. Beplantningen udføres så den understøtter og fremhæver de eksisterende motiver.



Fugleperspektiv, der viser Siloøen som blandet bydel. Kulturarv transfomeres og udvides, boliger tilfjøjes som nybyg.
Det skitserede eksempel A har en bebyggelsesprocent på ca 180% for Siloøen og ca. 110 % for Trædestenen.

Siloøen



A/Siloer transformeres

- Udadvendte funktioner
- Åben stueetage
- Bygulv
- Byrum og promenadeforløb
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



B/Siloer transformeres
+ ny kulturfunktion

- Udadvendte funktioner
- Åben stueetage
- Bygulv
- Byrum og promenadeforløb
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



C/Kultur-Ø

- Udadvendte funktioner
- Åben stueetage
- Bygulv
- Byrum og promenadeforløb
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



Princip for landskabelig karakter for Siloøen



Illustration af transformation af siloer ved Muus´ Plads

Principper for uderum og landskab
Uanset scenariernes variationer i program og funktioner, skal det overordnede landskabsgreb understøtte motiver med det lineære mod øst, hvor der er eksisterende industrispor, til de bløde og mere fligede kanter mod vest. Beplantning er mere vildtvoksende med større træer, der står mellem bygningerne uanset program, transformation eller nybyg. En beplantning, der kobler sig med det rå og industrikulturelle kulturmiljø, som stemningsmæssigt bevaret, uanset scenarie.

I scenarier med boliger arbejdes der med en privat kantzone og en naturlig zone mellem boliger og offentligt grønt. Stenrevet mod vest bliver en videreførelse af den eksisterende bløde revkant og der etableres adgang til vand ved udpegede byrum. Stisystemet udformes i fast belægning, der med en vis bredde, slynger sig fra Englandskaj i øst og nord gennem bebyggelse og landskab. Brandvej og afsætningsarealer udformes som græsarmering for at understøtte kontrasten mellem det byggede og det landskabelige.



Referencer af forskellige stier i det grønne, industrispor og møder med vandet.

Arkitektoniske principper for bebyggelse
I alle scenarier peges der på transformation af den eksisterende bygningsmasse, tilføjelser og evt. nybyggede boliger. Et pågældende ønske for program og funktion har betydning for, hvordan man går til en transformation. Skal der isoleres ind- eller udadtil? Skal der lægges dæk ind? Eller føjes til? Skal det eksisterende kædes sammen i nye bygninger eller er det mellemrummene, der skaber sammenhængen?

Der er mange veje at gå afhængig af bygningernes stand og ønsker for program og funktioner. Det ubekendte ift. bygningernes potentialer skal grundigt afdækkes og analyseres før et fremtidigt program kan udvikles med afsæt i at bevare og styrke det eksisterende kulturmiljø.

Bebyggelsen syd for siloøen er byhuse. En tæt og lav bebyggelse, der står i kontrast til Siloøens markante skala, og nye såvel som transformerede bygninger får et stort spænd både i skala, materialer og udtryk.



Referencer af byhuse + transformationer af industribygninger

Skovkvarteret





Principsnit af Skovkvarteret

INFOBOKS

Anvendelse
Boliger, offentlige formål.

Bebyggelsen
Klyngehusbebyggelse med mulighed for enkelte fritliggende bygninger.

Højde
3-5 etager, som er højest mod vest og lavest mod øst. Fritliggende bygninger i maks. 2 etager.

Fri- og opholdsareal
Offentligt tilgængelige landskabsrum: Grøn korridor mellem Åløkkeskoven og Næsbyhoved Skov
Fælles opholdsareal: I grønninger og boligstræder
Privat opholdsareal: I kantzoner og på altaner.

Vigtige forbindelser
Offentligt tilgængelig stiforbindelse mellem Skovkvarteret og Bryggen, nord- og sydgående sti i grøn korridor.

Vejadgang og parkering
Vejadgang: Fra Gammelsø (nord)
Primær ny parkering: Parkering på terræn omkring stamvej.
Sekundær ny parkering: Handicapparkering på terræn langs boligstræder.

Karakter og bebyggelse
Skovkvarteret består af en sammenhængende klyngebebyggelse, der i et bevæget forløb bugter sig mellem Næsbyhoved og Åløkke skov. Bebyggelsen danner uderum, der veksler mellem tætte lokale stræder og åbne fælles grønninger. Bebyggelsen sammensættes af forskellige typologier, der varierer i højde og boligtype. Bebyggelsen er højest mod vest og lavest mod havnen og udsigten i øst. Ved at disponere bebyggelsen på den måde, opnås der sammenhæng og udsigt fra kvarteret til Bryggen og havnen.

Bebyggelsen etableres med forskydninger, der i den nære skala skaber rum og nicher til ophold, og i den store skala giver mulighed for stiforbindelser og bevægelse igennem og på tværs af kvarteret.
Alle boliger har private uderum i form af mindre haver, terrasser eller altaner i tæt både visuel og fysisk forbindelse med de fælles grønninger, der forbinder kvarteret med Gammelsø, Bryggen og havnen.

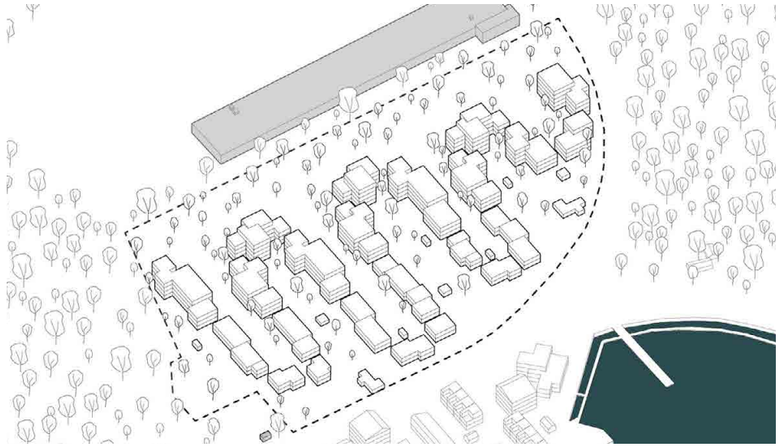
Fællesfunktioner placeres i eller ved de fælles grønninger for at styrke naboskab og ejerskabsfølelse blandt beboerne i kvarteret. De interne stræder holdes bilfri med kun ærindekørsel tilladt. Beboerparkering etableres på terræn med træer og græsarmering op imod det grønne bælte og hovedstiforbindelsen i skovkorridoren mod busterminalen i vest.
Via en langsgående stiforbindelse er det muligt at passere gennem bebyggelsens "fingre" og fælles grønninger. En forbindelse, der kan bruges lokalt eller som forbindelse mellem Næsbyhoved og Åløkke skov.

Der placeres en daginstitution i kvarteret.



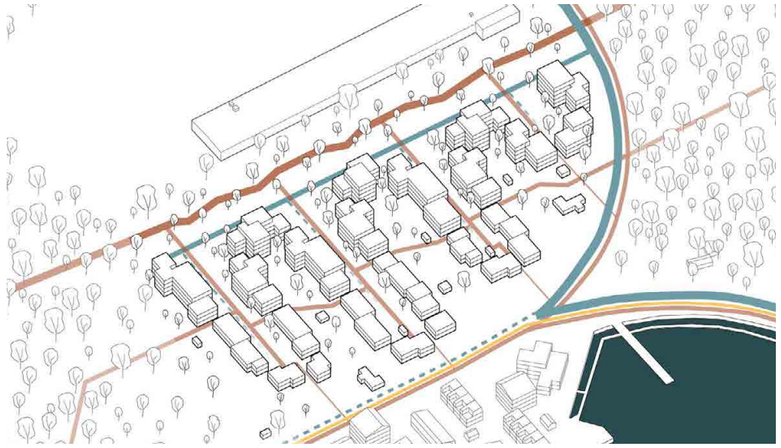
Fugleperspektiv, der viser Skovkvarterets variation i bebyggelsen.
Det skitserede eksempel har en bebyggelsesprocent på ca. 60%

Skovkvarteret



Nye og eksisterende bygninger

- Kvartersafgrænsning
- Eksisterende bygninger
- Nye bygninger



Mobilitet og forbindelser

- Primær cykelforbindelse
- Primær stiforbindelse
- Sekundær stiforbindelse
- Lege- opholdsgade
- Lokalvej
- Trafikvej



By- og landskabsrum

- Udadvendte funktioner
- Stræderum
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



Princip for stræderum og grønninger

Principper for uderum og landskab

I Skovkvarteret ankommer man til sin bolig via stræder. Til den anden side har boligerne mindre private haver med direkte adgang til fælles grønninger. Grønningerne fremstår med engbeplantning og solitære træer, der både sikrer udsigt til havnen, og skaber karakter og naturlige opholdssteder for dyr og mennesker.

En skovlegeplads placeres i tæt kontakt til cykelsti og forbindelser i en grønning.

Mellem Skovkvarteret og den eksisterende busterminal etableres en skovkorridor med en hovedsti, der forbinder Næsbyhoved Skov med Åløkke Skov. Der planlægges våde regnvandsbassiner i Skovkvarteret i det lavtliggende område mod øst og Gammelsø.



Illustration / Variation i bebyggelsens højder og forskydninger og mødet med landskabet

Arkitektoniske principper for bebyggelse

Skovkvarteret er overordnet set en sammenhængende bebyggelse. Variationen og den arkitektoniske kvalitet opstår i sammensætningen af forskellige typologier, skalatrin, forskydninger og i mødet med stræder og grønninger.

En ensartet palette af materialer vil understrege bebyggelsens forløb og sammenhæng, ligesom den knytter de store spring i etager og boligtyper sammen.

Variationer i tagformer og forløb i facadeudtryk i ensartede materialer vil skabe et sammenhængende udtryk hvor variationen opstår i mødet mellem bebyggelsens skalaspring og forskydninger.

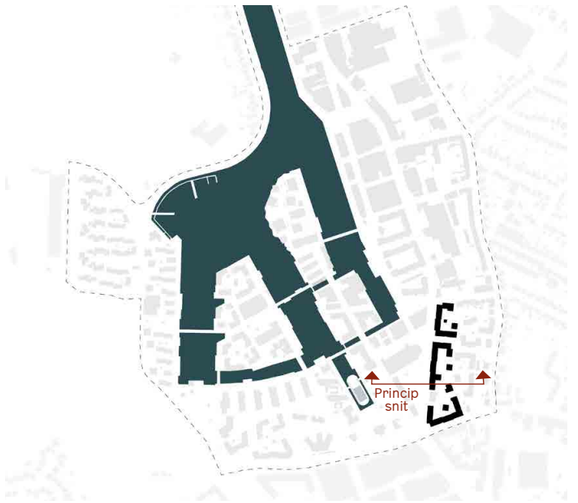


Referencer: kantzoner og landskab



Referencer: typologi og materialitet

Havnegadekarréen





Principsnit af Havnegadekarréen

INFOBOKS

Anvendelse
Boliger, serviceerhverv og -funktioner, offentlige funktioner.
Publikumsorienterede funktioner placeres i stueetager og i gårdrum.

Bebyggelsen
Karrébebyggelse. Særlig markering af hjørnebebyggelse.
Højder: 1-8 etager, nedtrapning mod øst
Småbygninger i gårdene 1-2 etager.

Fri- og opholdsareal
Offentligt tilgængelige byrum: Ingen
Fælles opholdsareal: I gårdrum
Privat opholdsareal: I kantzoner i gårdrum, på altaner og tagterrasser.

Vigtige forbindelser
Offentligt tilgængelige stiforbindelser på tværs af karréerne
Forbindelse mellem Havnegade og Nørredammen.

Vejadgang og parkering
Vejadgang: Fra Havnegade
Primær ny parkering: Parkering i plint under gårdrum eller i delvist nedgravet p-kælder
Sekundær ny parkering: Kun handicapparkering på terræn.

Karakter og bebyggelse
Havnegadekarréen har den tætte bys skala med en sammensætning i højder og variation i udtryk, der samler sig omkring et indre gårdrum, hvor mindre baghuse og bygninger opdeler uderummet.

Havnegadekarréen er en del af Havnegadekvarteret og opføres som karrébebyggelser. Bebyggelsen blander sig med den eksisterende boligbebyggelse ved Tolderlundsvej. Karréernes etagehøjde er højest mod Havnegade, mens højde og tæthed i bebyggelsen opløses mod Skibhuskvarterets skala.

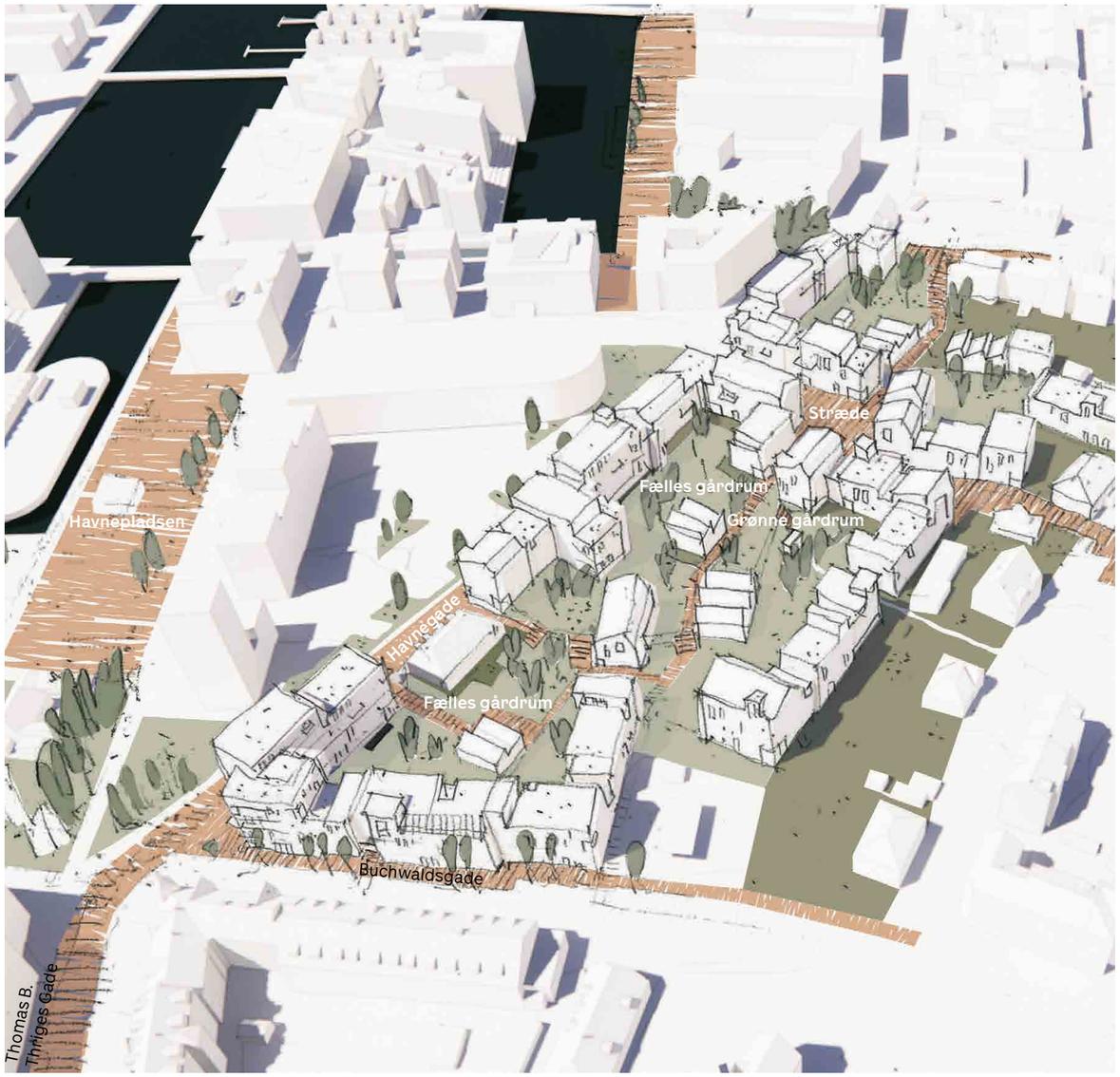
Variation i højde og tagmotiver er en hilsen til byens og industriens arkitektur, der skaber sammenhæng med omgivelserne. I dag består grunden af forskellige værksteds- og industribygninger i lav skala og med tilfældige placeringer, som de nye småbygninger i gårdrummene er referencer til.

De nye, kantede karrébebyggelser brydes op af porte og mellemrum, der skaber kig og forbindelser mellem havnen og Skibhuskvarteret. En ny stiforbindelse på tværs giver forbedret adgang til Nørredammen.

I krydset mellem Toldbodgade og Havnegade kan et hjørne markere sig, og skabe sammenhæng mellem den nye arkitektur og genboens tårnmotiv fra omkring 1900.

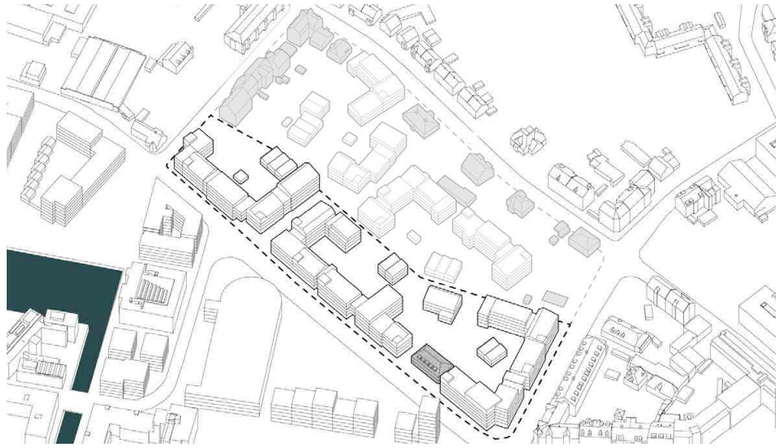
Særlige by og landskabsrum
Kvarteret markerer sig særlig ved at skabe hjørne og "port" i krydset mellem Thomas B. Thriges Gade, Buchwaldsgade og Havnegade.

Karréen trækkes her tilbage på hjørnet, hvor udadvendte funktioner flankerer pladsdannelse. Hjørnebygningen med pladsen er ankomsten til Havnegadekvarteret og skal med sin højere skala formidle overgang fra det bagvedliggende kvarter til Toldbodgades højde og tempo.



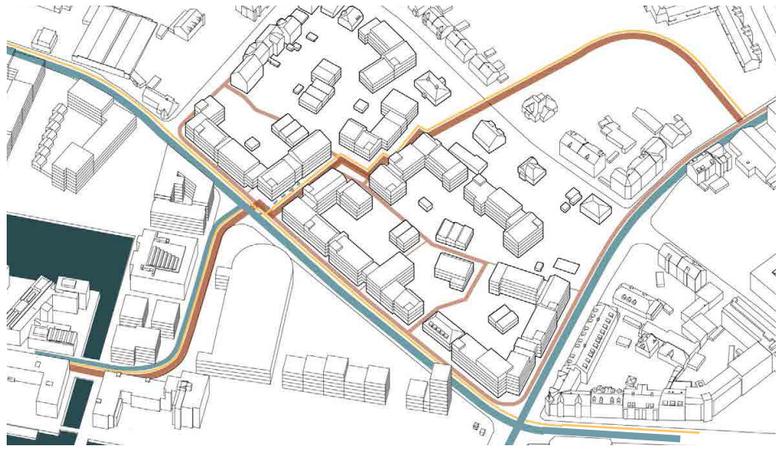
Fugleperspektiv, der viser Havnegadekarréens variation i bebyggelse.
Det skitserede eksempel har en bebyggelsesprocent på ca. 190%

Havnegadekarréen



Nye og eksisterende bygninger

- Kvartersafgrænsning
- Eksisterende bygninger
- Nye bygninger



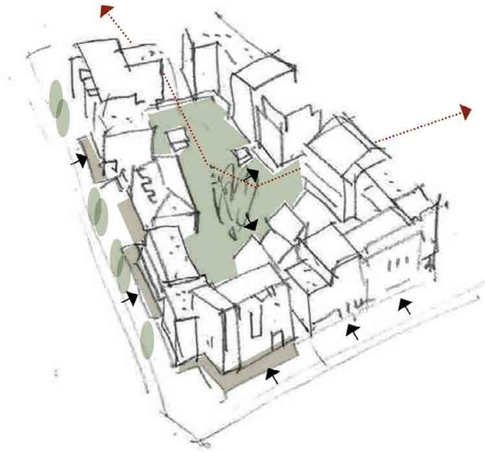
Mobilitet og forbindelser

- Primær cykelforbindelse
- Sekundær cykelforbindelse
- Primær stiforbindelse
- Sekundær stiforbindelse
- Lege- opholdsgade
- Lokalvej
- Trafikvej



By- og landskabsrum

- Udadvendte funktioner
- Åben stueetage
- Bygulv
- Byrum
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



Princip for sammensat karréstruktur og gårdrum

Principper for uderum og landskab
Karréstrukturerne er sammensat af bygninger af varierende højde, udtryk, materialer og taghældninger, som samles omkring et fælles gårdrum Her er der plads til at mødes med andre i bebyggelsen. Boliger i stueetagen får egen kantzone mod det fælles grønne. Her er græsplæner til ophold, mere vildtvoksende bede og enkelte store træer, der skaber skygge for solen i sommerhalvåret. Karréerne har porte, mellemrum og sprækker, der inviterer indenfor til beboere og andre, der søger en smutvej. Det danner også et mere urbant internt øst-vestgående stiforløb, der forbinder havnen til Nørredammen. Terrænforskellen i gårdrummet mod øst udnyttes plint- eller kælderparkeringen, og bearbejdes, så overgangen tilgængeliggøres. Boligerne mod gården har udgang på terræn, mens der mod gaden placeres fællesfunktioner, små erhvervslejemål eller boliger med en hævet kantzone, der er tilpasset omgivelserne.



Illustration af hjørne mod Toldbodgade

Arkitektoniske principper for bebyggelse
Havnegadekarréens to store karréer er en moderne fortolkning af byens gamle karrébebyggelser med småbygninger i en grøn sammenhængende gård af mellemrum og muligheder. Småbygningerne kan være værksteder eller fælleshuse. Strukturen afgrænses tydeligt mod vejnettet udadtil, mens miljøet er mere fliget og grønt indadtil. Områderne omkring Havnegadekvarteret er historisk præget af tegl og pudsede facader.

Karrébebyggelsen sammensættes af forskellige højder, der f.eks. formidler en overgang til det omkringliggende. Afgørende er det, at den nye bebyggelse går i arkitektonisk dialog med både boligkvarteret ved Tolderlundsvej, den gamle industris charme og de nye bygninger i vest.

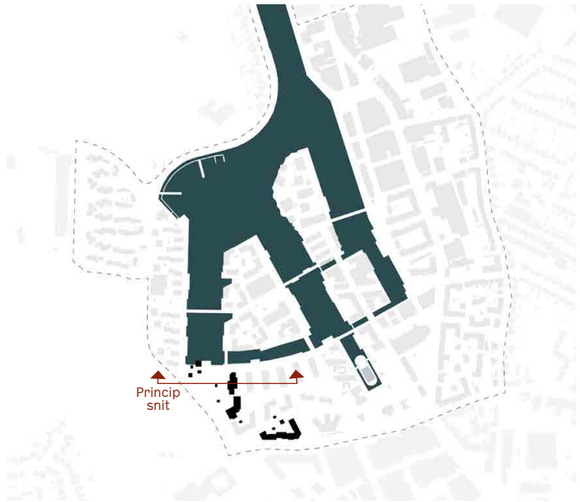


Referencer: gårdrum med stiforbindelser og parkrum mod havnen



Referencer: typologi, materialitet og kantzoner

Promenadekvarteret





Principsnit af Promenadebyen / Den Grønne Kile

INFOBOKS

Anvendelse
Boliger, offentlige formål, kontor, serviceerhverv.

Bebyggelsen
Etagebebyggelse
Højde: 3-8 etager.

Fri- og opholdsareal
Offentligt tilgængelige byrum: Den grønne kile
Fælles opholdsareal: Mellem bebyggelsen og i gårdrum
Privat opholdsareal: I kantzoner, på altaner og tagterrasser.

Vigtige forbindelser
Stiforbindelse i den grønne kile fra Toldbodgade til Polenkaj
Øst-vestgående promenadeforløb fra Tysklandskaj til Stenfiskerkajen
Broforbindelser til Byens Ø.

Vejadgang og parkering
Vejadgang: Fra Finlandsgade
Primær ny parkering: mobilitetshus på Bryggen
Sekundær ny parkering: I konstruktion
Kun handicapparkering på terræn.

Karakter og bebyggelse
Promenadekvarteret er et af de nyeste kvarterer i indre havn. Med sin høje stokbebyggelse, der står vinkelret på havnen, har kvarteret en dominerende karakter, der både danner afgrænsning og kig fra den omkringliggende by til havnen. Det tegnede eksempel viderefører den eksisterende struktur.

Promenadebyens eksisterende blokstruktur afsluttes med en sjette bygning, der som resten orienterer sig nord-syd med kig udover vandet og skoven. Bygningen afslutter den eksisterende bebyggelse med et mere terrasseret og aftrappende udtryk, der formidler overgang til den grønne kile i vest.

Der skal bygges videre på de allerede eksisterende volumener og takter i Toldbodhuse, så den nye bygning bygger videre på det eksisterende vinklede etagebyggeri i sit udlæg, naturligt afslutter og føjer sig til den eksisterende bebyggelse mod Den Grønne Kile, havnen og byen. Begge tilføjelser trapper ned mod vest for at give flest mulig boliger solbeskinnede terrasser og formidle overgangen i skala mellem Den Grønne Kile og det eksisterende byggeri.

På grunden ved Toldbodhusevej markerer en ny kantbebyggelse sig mod Toldbodgade og styrker gadens rum og facadeforløb i sammenhæng med de kommende byggerier I Nørrebrokvarteret. Bebyggelsen kan samtidig fungere som støjmur mod trafikken og skærme de bagvedliggende grønne fri- og fællesarealer.

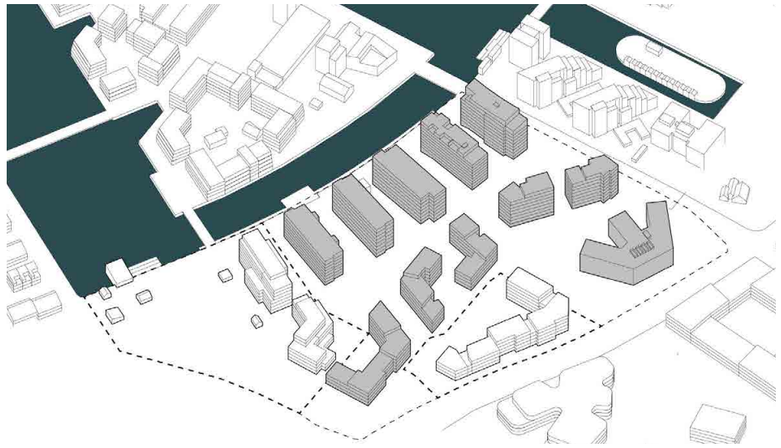
Særlige by og landskabsrum
Den Grønne Kile er et af havnens største offentlige uderum og en af de primære forbindelser fra bymidten til havnen. Kilen er et grønt parkrum med plads til ophold og leg og mulighed for mindre foreningshuse. Det kan også være satellit, der tilknyttet en kultur- eller fritidsinstitution. En af de primære vandkorridorer har sit løb her ned til havnen, hvilket sammen med forskellige træsorter af hjemmehørende arter skaber den landskabelige karakter.

Kajen danner overgang mellem kilens landskabelige karakter og havnens mere industrielle karakter.



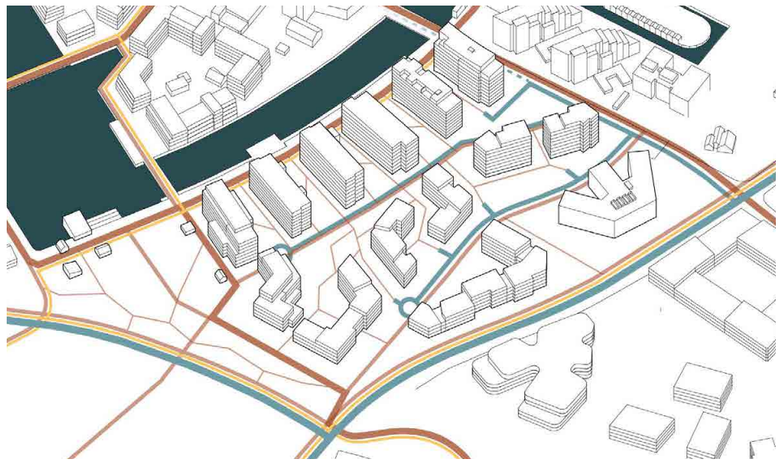
Fugleperspektiv, der viser variation og nedtrapning i bebyggelse ud mod den grønne kile.
Det skitserede eksempel har en bebyggelsesprocent på ca. 150%

Promenadekvarteret



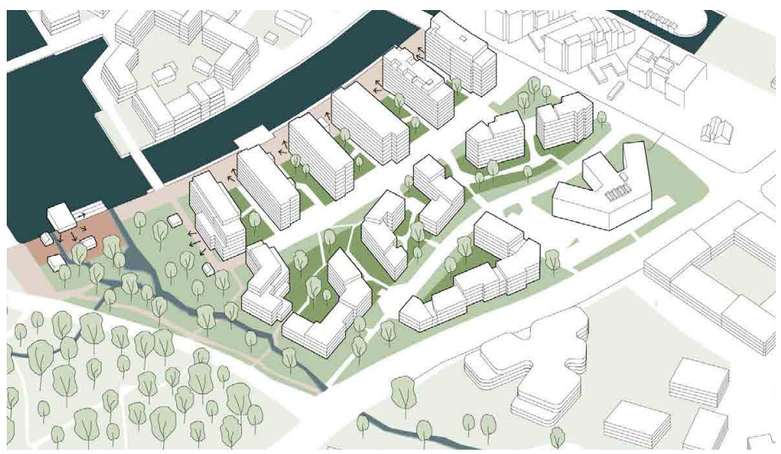
Nye og eksisterende bygninger

- Kvartersafgrænsning
- Eksisterende bygninger
- Nye bygninger



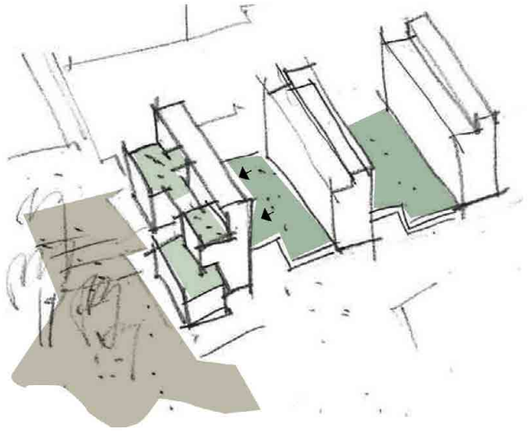
Mobilitet og forbindelser

- Primær cykelforbindelse
- Sekundær cykelforbindelse
- Primær stiforbindelse
- Sekundær stiforbindelse
- Lege-opholdsgade
- Lokalvej
- Trafikvej



By- og landskabsrum

- Udadvendte funktioner
- Åben stueetage
- Promenadeforløb og bygulv
- Byrum
- Offentligt grønt
- Semioffentligt grønt
- Privat grønt



Princip for fortsættelse af eksisterende blokstruktur



Illustration af mulig stemning i Den Grønne Kile

Principper for uderum og landskab

Den bærende identitet for Promenadekvarteret vil i fremtiden blive sammenhængen med Den Grønne Kile, der som ankomstrum til havnen og parkrum for både beboere og besøgende, bliver et af Odense indre havns vigtigste parkrum. De grønne områder mellem boligerne kan styrkes gennem en fortætning af mindre træer sammen med etablering af græsser og blomsterenge, der skaber mere biodiversitet og et varieret rum at opholde sig i og kigge ned på. En transformation af de eksisterende grønne rum kan skabe sammenhængskraft og øget herlighedsværdi for de eksisterende kvarterer. Der kan i mindre omfang også etableres småbygninger til brug for foreninger, kommercielle funktioner og beboere.

Arkitektoniske principper for bebyggelse

Det eksisterende byggeri i Promenadebyen og Toldbodhusekvarteret danner i dag en markant mur fra byen mod havnen og fra havnen mod byen. En fremtidig udvidelse af kvarteret bearbejdes i et arkitektonisk sprog og skala, der formidler overgangen mellem byrum og bebyggelse. Gode kantzoner, nedtrapninger mod vest og forskydninger i facaden kan bidrage til dette. Særligt mod Den Grønne Kile er kantzonen afgørende. Her kan en lille privat forhave eller en åben stueetage med fællesfunktion danne naturlig overgang mellem offentlig og privat.

De nye bygningers udtryk skal være i slægtskab med det eksisterende kvarter. Dog skal der arbejdes med et mere varieret arkitektonisk udtryk i volumener og materialitet indenfor den herskende farvepalette, så kvarterets sammenhæng understøttes.



Referencer: landskab



Referencer: typologi, materialitet og kantzoner

Udbygningstakt

Havnen set fra Næsbyhoved Skov /
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

Udbygningstakt



Referencer midlertidige programmer/ aktiviteter og byliv

Etapeplan og udbygningstakt
Etapeplanen fortæller i hvilken takt Odense indre havn forventes at fortsætte udvikling og udbygning. Udbygningen foregår over en længere periode på måske 10-15 år og derfor kan nedenstående prioritering og rækkefølge ændre sig over tid.

Etapeplanen balancerer en række forhold og hensyn af både kvalitetsmæssig, teknisk og markedsmæssig karakter. Tilsammen skal det skabe en robusthed i udbygningen og sikre levende kvarterer og siden en samlet levende bydel, hvor besøgende kan opleve nye og spændende kvaliteter ved havnen. De kan også se nye boliger, der er relevante og attraktive for dem, der ønsker at flytte til eller finde en ny bolig i Odense.

Der er lagt vægt på følgende forhold i nedenstående etapeplan:

- Den første etape skal skyde udviklingen af området i gang på en måde, hvor det balancerer efterspørgsel på boligtyper, nye byrum og funktioner og aktiviteter.
- Hensynet til eksisterende midlertidige aktiviteter på Byens Ø. Der arbejdes hen mod at funktioner og aktiviteter får de bedste betingelser, indtil der er skabt grobund for, at aktiviteterne kan etableres andre steder i området eller blive på Byens Ø i fremtiden.
- Balanceret udbud af boligtypologier i relation til markedsbehovet. Her tages der hensyn til efterspørgslen på boliger i Odense, og hvilke boligtyper, der mangler i de centrale dele af Odense by.
- Etablering af parkeringsløsninger rummer modsatrettede behov. Der skal være ordentlige parkeringsforhold for de kommende beboere og brugere af området, mens det samtidig er nødvendigt med en efterspørgsel, som kan understøtte etablering og drift af de foreslåede parkeringsløsninger.
- Bevaringsstrategi, funktionsmuligheder og den tekniske stand af eksisterende bygninger skal afdækkes og har betydning for igangsætning af udviklingen på Siloøen.
- Tidspunkt for etablering af offentlige funktioner har betydning for hele områdets attraktivitet og dermed afsætningsmuligheder for boliger. Børnefamilier vil f.eks. forvente, at den sociale infrastruktur i form af en daginstitution er på plads eller i det mindste, at der er sikkerhed for tidspunktet for etableringen.
- Byggetakten skal sikre, at nye og eksisterende beboere hurtigst muligt får et færdigudviklet nærområdet med færrest mulige gener fra de øvrige byggerier.
- Tekniske forhold og bindinger har betydning for, hvilke delområder som er tilgængelige på et givet tidspunkt. I tilknytning hertil ligger hensynet til behovet for investeringer i infrastruktur og overordnet byggemodning.
- Broerne er en væsentlig del af havnens infrastruktur, når bydelen er etableret som helhed, og er samtidig teknisk og økonomisk udfordrende ift. etableringstidspunktet. Det skal afvejes ift. et reelt behov i takt med udbygningen af de enkelte kvarterer, mens tekniske forhold, der muliggør dem, skal indarbejdes i den konkrete planlægning af det enkelte kvarter.

Etapeplan i vilkårlig rækkefølge:

Skovkvarteret og Bryggen Nord/
Etableres med et udvalg af boliger, der er vurderet i forhold til markedet og øvrig boligmasse, der er behov for i Odense og vil være efterspørgsel efter.
Området rummer desuden FREM, som er en velfungerende sejl- og motorbådsklub, men området omkring klubben ligger øde hen og der er i dag ikke andre aktiviteter end lige sejl- og motorbådsklubben og derfor et oplagt potentiale til at skabe en udadvendt funktion for havnens brugere og kvarteret.

Bryggen Syd/
Den Grønne Kile og det supplerende byggeri i promenadebyen ligger i forlængelse af Bryggen Nord og Skovkvarteret og vil være naturligt at færdiggøre som et sammenhængende område der giver en god ny ankomst til havnen. Etablering af mobilitetshus ligger også i denne etape.

Byens Ø/
Forventes etableret når flere beboere har bosat sig ved havnen, og der er god grobund for at aktivere området yderligere med en ny bylivszone. Desuden bruges området allerede af mange. Det liv, de skaber, skal komme hele bydelen til gode, og sideløbende med de første etaper afdækkes nye placeringer både på Byens Ø og andre steder for de eksisterende aktiviteter.

Havnegadekarréen/
Den nye del af Havnegadekvarteret rummer en del kendte boligtyper, som allerede udbydes i området.
Kvarteret skal derfor sikre en efterspørgsel i takt med, at Odenses befolkningstal stiger i de kommende år.
Kvarteret rummer en fleksibilitet og kan indgå i udbygningstakten, hvis der opstår større behov for netop disse boligtyper. Området rummer ikke udfordrende infrastruktur, kajrenovering eller lign.

Siloøen/
Etablering af Siloøen sker formegentlig i den sidste del af udbygningstakten. Der mangler fortsat afklaring omkring de endelige funktioner og tekniske muligheder omkring de eksisterende bygninger. Der er igangsat et forløb om at undersøge, hvorvidt det med fondsstøtte er muligt at udvikle et fyrtårnsprojekt i den eksisterende bygningsmasse på Siloøen med fokus på kunst og kultur af international karakter. Lykkes det at få finansiere et projekt af den kaliber, vil det naturligvis få enorm betydning for, hvordan den resterende del af Siloøen skal anvendes.

Promenadebyen syd
Promenadebyen rummer en vis fleksibilitet og kan indgå i udbygningstakten, når det skønnes rigtigt. Det kan være i tilfælde af, at en potentiel bygherre på en uddannelsesinstitution, skole eller lign. dukker op.

Etapeplan

Diagramoversigt over etapefordeling og udbygningstakt
i vilkårlig rækkefølge



Skovkvarteret og Bryggen Nord



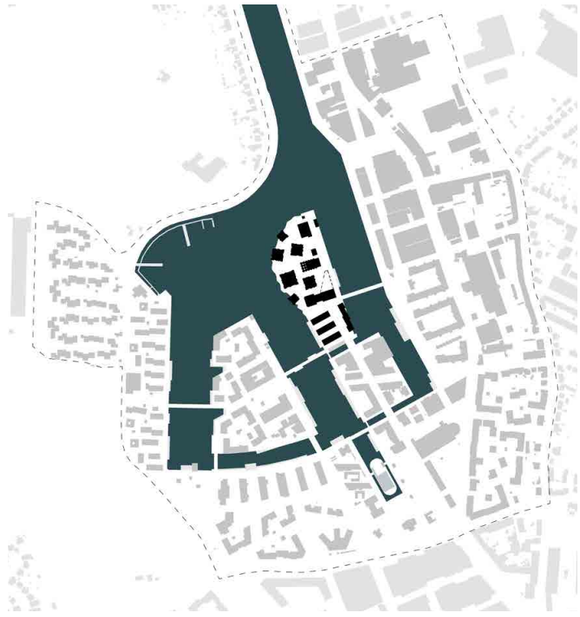
Bryggen Syd, Promenadebyen



Byens Ø



Havnegadekvarteret



Siloøen

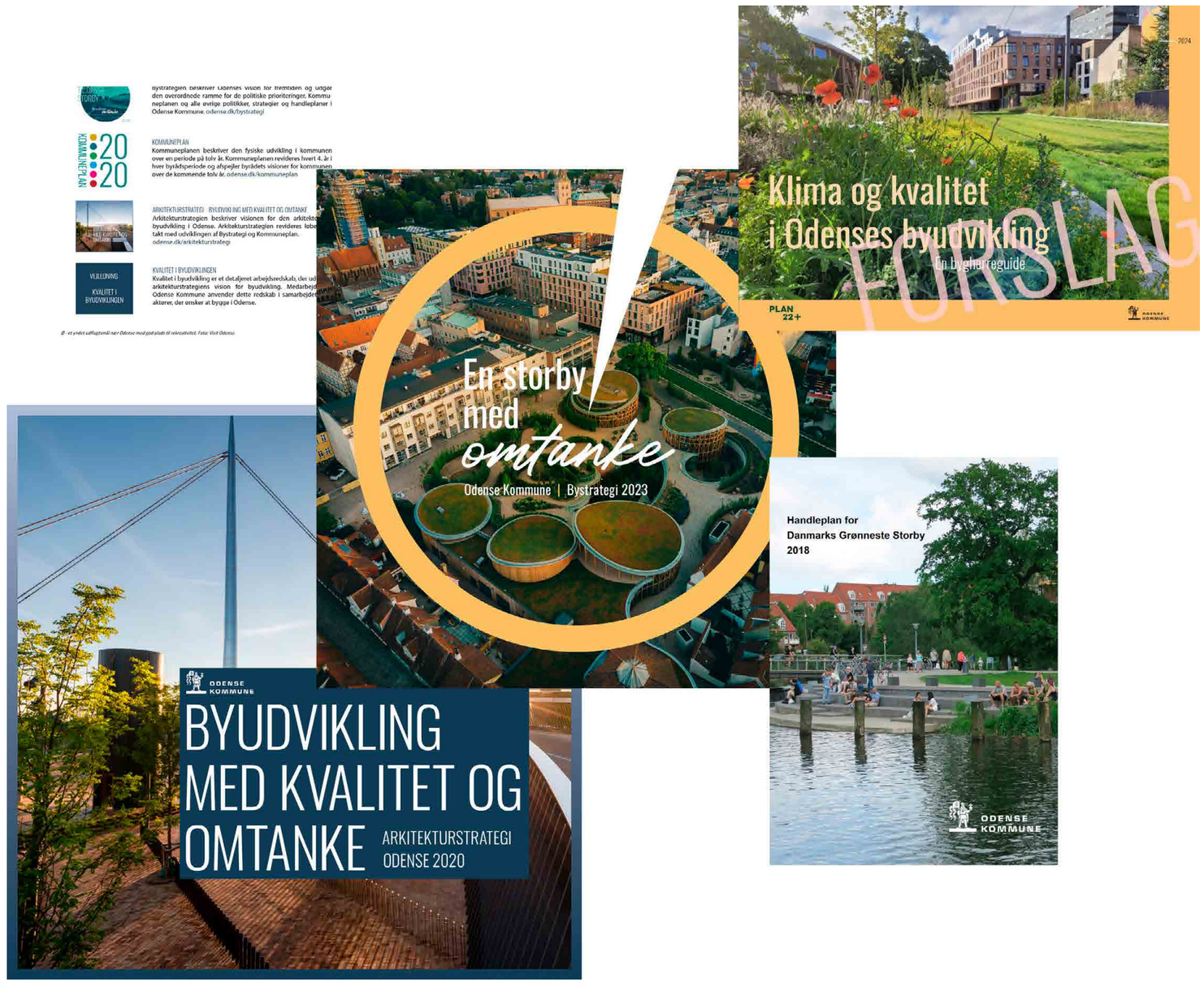


Promenadebyen syd

Designprincipper

Byens Ø set fra Bryggen/
Illustrationen er udtryk for drømme og visioner

Designprincipper for udviklingen af Odense indre havn



Designprincipper for udviklingen på Odense indre havn
Designprincipperne beskriver retningslinjer og kvalitetsniveauer for den måde, som bydelen skal udvikles på rent fysisk. Designprincipperne understøtter de otte strategier, som viser den mere overordnede og strategiske retning for udviklingen af Odense indre havn.

Designprincipperne skal så vidt muligt indfries i den efterfølgende planlægning. I kvarter- og lokalplaner vil der dog ske en yderligere detaljering og tilpasning af principperne i forhold til konkrete forhold i det enkelte kvarter. Designprincipperne gælder for udviklingen af hele Odense indre havn, men vil særligt komme til udtryk i de kvarter, der udvikles med afsæt i Bydelsudviklingsplanen.

Udviklingen af Odense indre havn skal hvile på det fundament, som Odense Kommune har besluttet. Retningslinjerne for kommuneplanen findes i hhv. Bystrategi 2023, Bygherreguiden og Arkitekturstrategien.

Bylandskab

Designprincipper for bylandskabet

- Bydelen skal fremstå med "bløde", opbrudte kajkanter mod vest, der sikrer en varieret karakter.
- Bydelen skal fremstå med "hårde", lineære kajkanter mod øst, der understøtter industri-karakteren og kulturspor.

Beplantning

- Bydelens grønne arealer skal indrettes med naturkvalitet og beplantning med rumlig, æstetisk værdi.
- Beplantning m.m. skal placeres, så den understøtter det opbrudte udtryk mod vest og det lineære udtryk mod øst.
- Beplantning skal overvejende bestå af hjemmehørende arter, der bidrager til etablering af nye levesteder for eksisterende flora og fauna i nærområdet, og ikke medfører uhensigts-mæssig spredning.
- Beplantningen kan suppleres med ikke-hjemmehørende arter, hvis det sikrer god vækst og årstidsvariation, samt robusthed overfor et klima i forandring.
- Der skal etableres naturkerner med varierede sammensætninger af træer, buske, stauder og bunddække og med variationer i terræn og vandtilførsel.
- Plantebede skal i videst muligt omfang etableres som åbne bede med arealer, der tillader en tilstrækkelig tilførsel af regnvand og god udvikling af rodnet.

Belægning og bygulv

- Det skal tilstræbes, at befæstede arealer minimeres og beplantede arealer maksimeres i forhold til arealstørrelse og beplantning inden for arealerne, f.eks. med flere vegetationslag.
- Befæstede arealer skal udformes med permeable belægninger, der tillader vandet at trænge igennem. Det skal ske, hvor det er muligt og meningsfuldt i konteksten.
- Plænegræs-arealer skal primært etableres, hvor arealet er disponeret til ophold og aktivitet.

Vandhåndtering

- Vandhåndtering skal ske som åbne systemer med lokal afledning af regnvand.
- Vandet skal ikke blot ledes væk, men bidrage til biodiversitet, kvalitet af natur, et godt mikroklima og også understrege bydelens sammenhæng til den omgivende by og natur.
- Hverdagsregnvand skal renses inden udledning til havnen.
- Skybrudsvand fra vandoplandets primære afstrømningsveje (vandkorridorer) skal så vidt muligt håndteres som synlige vandelementer i bydelen inden udledning til havnebassinet.

Belysning

- Belysning skal udformes med fokus på, at den skaber tryghed og understøtter stedets karakter, stemning og funktion.
- Belysning skal udformes under hensyntagen til belysningens indvirkning på dyr, planter og mennesker.
- Det søges at minimere belysning på steder, hvor det ikke er nødvendigt for at modvirke lysforurening.



Referencer / Bylandskabet fremstår med "bløde" kanter mod vest og "hårde" kanter mod øst



Referencer / Beplantede arealer maksimeres og indrettes med høj biofaktor



Referencer / Vandhåndtering sker som synlige elementer og skaber ligesom belysningen, tryghed og stemning

Friarealer og byrum

Designprincipper for friarealer - byrum

- Der skal være designmæssig sammenhæng i byrum på tværs af bydelen og en forskelligh-ed i det enkelte byrum, der understøtter dets karakter og brug.
- Byrum skal placeres i sammenhæng med broer, promenadeforløb og primære stier.
- Bydelens "bløde", opbrudte og landskabelige kanter mod vest og "hårde" kajkanter mod øst skal afspejles i indretning af byrum.
- I byrummene Den Grønne Kile, Siloparken og Dynamo Park skal der indrettes parker i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer.

Opholdsmuligheder

- Byrum skal udformes, så der er tydelig adgang og opholdsmuligheder for offentligheden.
- Byrum skal designes, så der skabes tilstrækkeligt plads til ophold og aktivitet i overens-stemmelse med byrummets rolle og placering i bydelen.
- Byrum skal udformes, så der sikres gode mikroklimatiske forhold som læ, sol og skygge. Træer og beplantning skal aktivt benyttes til at opnå det.

Vandfladen

- Byrum med tilknytning til vandet skal indrettes, så der er mulighed for at komme i fysisk eller visuel kontakt med vandet.
- Langs vandet skal der på udvalgte og centrale steder sikres tilgængelighed for alle til vandet.
- Vandfladen, der ligger i tilknytning til byrum, skal friholdes for faste og flydende anlæg, der påvirker kontakten til vandet.

Byinventar

- Byinventar og belægninger i byrum skal udføres i materialer, der har maritim og robust karakter.
- Der skal være fokus på at anvende genbrugsmaterialer og genanvendelse af eksisterende materialer fra havnen i byrum og som byinventar.



Referencer / Forskellige typer byrum, der kobler det urbane og det landskabelige



Referencer / Forskellige typer opholdsrum med et godt mikroklima



Referencer / Forskellige typer byrumsinventar og byrum med tilknytning til vandet

Fælles opholdsarealer og kantzoner

Designprincipper for fælles opholdsarealer - gårdrum, grønninger mv.

- Der skal til de enkelte bebyggelser indrettes fælles opholdsarealer i form af gårdrum, grønninger mv. tilpasset kvarterets karakter.
- Gårdrum, grønninger mv. er fælles for bebyggelsens beboere og der skal være god adgang til disse opholdsarealer og eventuelle fælles faciliteter.
- Hvor promenadeforløbet og primære stier går igennem fælles opholdsarealer, skal det designmæssigt tydeliggøres, at der er adgang for offentligheden til at passere igennem. F.eks. med bearbejdning i belægninger, terrænforskelle og/eller beplantning.
- Der skal i beplantningen i gårdrum og grønninger mv. være fokus på mulighed for ophold, leg og rolig aktivitet.
- Der skal i fælles opholdsarealer etableres naturkerner under hensyntagen til andre funktioner som leg, ophold og faciliteter til affald, cykelparkering mv.
- Funktioner som cykelparkering, affaldshåndtering, brandredning mv. skal rumligt og arkitektonisk indpasses i det fælles opholdsareal.
- Hvis der etableres kombineret adgangsvej til bebyggelsen og opholdsareal skal rummet udføres med materialer, beplantning og byinventar, der understøtter denne dobbeltfunktionalitet.
- Fælles opholdsarealer skal udformes, så der sikres gode mikroklimatiske forhold som læ, sol, skygge. Træer og beplantning skal aktivt benyttes til at opnå dette.

Designprincipper for kantzoner

- Alle stuelejligheder skal have adgang til et eget privat opholdsareal. Øvrige boliger skal have adgang til altan eller privat tagterrasse.
- Kantzonerne skal indrettes, så de danner en landskabelig eller bymæssig overgang mellem bebyggelse og omgivelser.
- Kantzoner må ikke afsluttes med støttemure alene, ligesom støttemure ikke må dominere kantzonen.
- Kantzoner, indgange og opgange designes, så de understøtter det gode naboskab og skaber tryghed.
- Kantzoner skal udformes med trapper, ramper eller anden form for landskabsarkitektonisk bearbejdning i forhold terrænspring fra byrum, promenader, stier og lign. op til selve kantzonen.
- Kantzoner skal udformes, så der opstår en naturlig zonering mellem offentligt tilgængeligt og privat areal.
- Kantzoner op til boliger skal beplantes, så der skabes en tydelig afstand mellem stueetagernes boliger og de fælles opholdsarealer gårdrum og grønning mv.
- I kantzoner mod byrum skal private opholdsarealer udformes, så de ikke privatiserer byrummet. Kantzonen skal varieres med udadvendte funktioner
- Kantzoner ved udadvendte funktioner skal designes, så de i deres udformning understøtter liv og sammenhæng mellem funktion og omgivelser.
- Kantzoner i eksisterende og nye gaderum etableres med beplantning og regnvandsbede, hvor det er muligt ift. brandsikkerhed, renovation mm.
- Kantzoner ved parkering i konstruktion skal udformes og indrettes med fokus på at skabe et trygt, levende og oplevelsesrigt forløb langs bygningen.



Referencer/ Gårdrum, grønne stræder og fælles grønninger



Referencer/ Boligstræder, hvor kantzoner og belægninger naturligt skaber zoneringer og sammenhænge



Referencer/ Forskellige typer kantzoner, der skaber overgange og naturlige zoneringer

Forbindelser, promenader og broer

Designprincipper for forbindelser

- Bydelens forbindelser består af et sammenhængende net af promenadeforløb, broer og stier.
- Bløde trafikanter skal prioriteres, så bilkørsel i kvarterne skal minimeres gennem skiltning og design af belægninger, byrumsinventar og beplantning.
- Forbindelserne skal have en overordnet aflæselig sammenhæng i materialer, der skaber kobling til eksisterende forbindelser.
- Fysiske barrierer som Toldbodgade skal tilgængeliggøres via tydelige overskæringer og klare belægnings- og beplantningsprincipper, der skaber en fysisk og visuel sammenhæng fra Bymidten og ud til havnen.
- Den overordnede forbindelsesstruktur for bløde trafikanter skal udformes som et sammenhængende forløb med en tydelig karakter, der inviterer til, at man uhindret går på opdagelse og ledes rundt i havnens forskellige kvarterer og rum.
- Forbindelser for bløde trafikanter skal udformes, så både gående og cyklende tilgodeses f.eks. som *shared space* eller segregeret med tydelige belægningsskift, pullerter mm.
- I kvarterer med tilknytning til vandet skal forbindelser mod øst udformes med lineært udtryk og mod vest med et blødt og bugtet udtryk.

Promenadeforløb

- Promenadeforløb og stier, der indgår i det overordnede net af byrum og forbindelser, skal udformes så det er tydeligt, at der også gennem fælles opholdsarealer er offentlig adgang og passage.
- Promenadeforløbet, som passerer gennem forskellige rum, skal have et sammenhængende forløb.
- Promenadeforløbet skal rumligt, arkitektonisk og funktionelt tilpasses det område, den passerer igennem.
- Promenadeforløb og stier skal mod øst udformes med lineært udtryk og mod vest med et blødt og bugtet udtryk.

Broer

- Broernes skal udformes, så de fremstår individuelt med forskelligt udtryk og funktion.
- Broernes udtryk og funktion skal varieres alt efter hvilke byrum og aktiviteter, de binder sammen. Nogle broer kan udformes enkle i udtryk, så fokus er på byrummenes karakter, mens andre broer i sig selv kan udgøre attraktionen.
- De større broer skal have udsigtspunkter og skal tilbyde ophold, hvis man bevæger sig over et vandrum.



Referencer/ Forskellige typer forbindelser, der skaber binder bydelens områder sammen



Referencer/ Forskellige typer forbindelserum for bløde trafikanter



Referencer/ Karakter af belægninger og begrønninger af forbindelsesrum

Nye bebyggelser

Designprincipper for nye bebyggelser

- Bebyggelsesstrukturen og bygningsvolumener skal veksle fra kvarter til kvarter for at sikre forskelligartede udtryk og identiteter i bydelen.
- Områdets industrikulturarv og maritime karakter skal afspejles i arkitekturen ved at hente inspiration fra f.eks. de eksisterende bygningers materialer, kulturhistoriske træk og farver eller gennem genbrug af materialer fra nuværende bygninger.
- Der skal sikres særlig opmærksomhed på detaljering, sammenstilling og variation mellem bygningsvolumener, tagformer og byrum, der har særlig beliggenhed og betydning f.eks. i bylivszonerne.
- Bygninger, der vender ud mod byrum eller vigtige forbindelser, såsom promenadeforløbet, skal designes med henblik på at skabe aktive, åbne facader med indgange i stueetager mod byrummene eller forbindelsen.
- Bebyggelsernes højder i det enkelte kvarter skal varieres alt efter, hvilket kvarter og funktioner, der er tale om.
- Bebyggelsesstrukturer skal udformes, så der sikres gode dagslysforhold både i boliger, opholdsarealer og byrum, ligesom der skal være bedst mulig udsigt for flest muligt.

Tage

- Der skal benyttes forskellige typer af tagformer, herunder saddeltage, tage med ensidig hældning, flade tage mv., der tilsammen bidrager til et varieret taglandskab.
- Tagformer skal varieres, både i forhold til de enkelte kvarterer og i forhold til havnen som helhed.
- Flade tage må ikke dominere nogen af bebyggelserne. Der bør ved flade tage være fokus på muligheden for, at de indrettes med en funktion.
- Ved ny bebyggelse, der består af eller skal opfattes som sammensat af flere bygninger, skal der i tagenes opdeling være en sammenhæng til opdelingen af facadernes lodrette skel.

Facader og facadeopbygning

- I etagebebyggelser på mere end fire etager skal der som udgangspunkt arbejdes horisontalt med skift i base, krop og krone.
- Inden for den enkelte bebyggelse skal bygninger opdeles vertikalt, så der opnås variation i facadeforløb og rytme.
- Bebyggelser, som går ud til vandkanten, skal udformes, så hele bygningen visuelt lander i vandet f.eks. ved at facadebeklædningen møder vandet.
- I etagebebyggelser skal der være en særlig markering omkring indgangspartier.
- Altaner skal integreres i bygningens arkitektoniske udtryk på en måde, så de er del af det samlede facadeudtryk og den arkitektoniske helhed.
- Der kan kun etableres udvendige trapper og altangange, hvor der sker en særlig arkitektonisk bearbejdning, og desuden tilføjer nye kvaliteter til f.eks. fællesskaber.
- Facadematerialer skal bidrage til kvarterernes forskelligartet udtryk gennem anvendelse af varierede materialer, der understøtter det enkelte kvarters særlige karakteristika og patinerer smukt.
- Der må ikke anvendes materialer, der kan indeholde miljøfarlige stoffer, som kan udvaskes i regnvandssystemet.



Referencer/ Typologier, der understøtter de forskellige kvartersidentiteter



Referencer/ Forskellige tagformer, der skaber variation og karakter



Referencer/ Forskellige variationer og opdelinger mellem base, krop og krone

Transformation og kulturarv

Designprincipper for transformation og kulturarv

Kulturmiljø

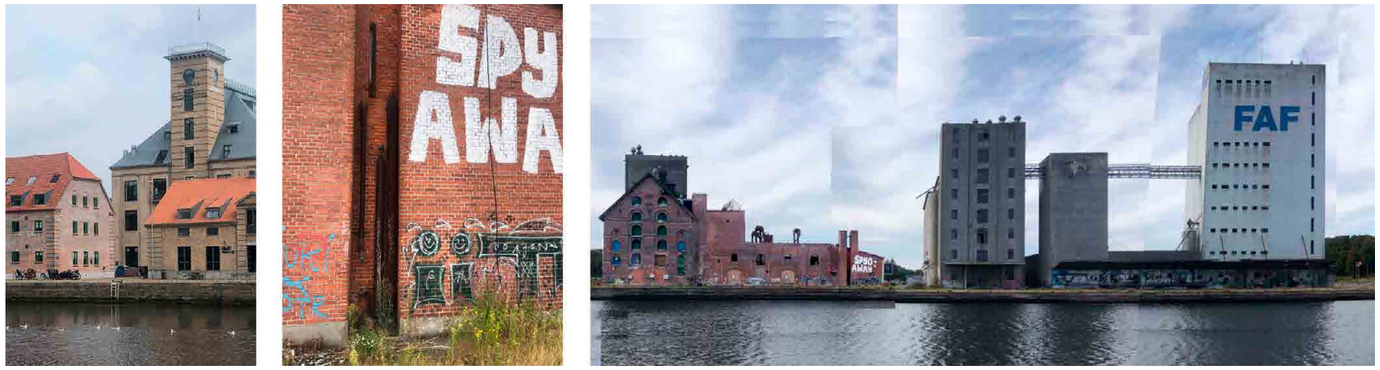
- Det eksisterende kulturmiljø skal samlet set søges bevaret.
- Ny bebyggelse, byrum, landskabsbearbejdning mv. skal i udformning og materialer spille sammen med og understøtte havnens kulturhistoriske udtryk og materialer.
- Der skal tages hensyn til eksisterende sigtelinjer.

Bebyggelser

- Der skal være fokus på at søge at bevare eller transformere eksisterende bebyggelse med kulturhistorisk værdi af hensyn til havnen, som samlet industrihistorisk kulturmiljø.
- Fredet bebyggelse, Dynamos Pakhus og Silo skal bevares. Muus' Pakhus skal enten bevares eller transformeres.
- Bevaring og transformation af eksisterende bygninger skal ske under hensyntagen til den fremtidige anvendelse af bygningen.
- Ny bebyggelse, der etableres i tilknytning til eksisterende bygninger og som erstatning for eksisterende bebyggelser, skal i skala, udtryk og materialer udformes i respekt for det eksisterende kulturmiljø, f.eks. hvis de eksisterende siloer nedrives eller transformeres.

industrispor

- Eksisterende elementer med industrihistorisk karakter og kulturspor som belægninger, bolværker, kajkanter, fortøjningskroge, jernbanespor, kraner mv. skal søges bevaret eller genbrugt med en ny placering på havnen.
- Vippekranen på Estlandskaj ved Byens Ø bevares.



Eksisterende forhold/ Havnen rummer i dag et stort spænd i skala, materialer og udtryk



Referencer/ Forskellige tilgange og udtryk i transformerede industribygninger



Referencer/ Eksisterende overflader og spor indarbejdet i nye transformationer

Parkering

Designprincipper for parkering

Cykelparkering

- Cykelparkeringsstativer til offentlig parkering placeres langs veje, stier og promenader og kun i begrænset omfang i kanten og perifert i byrum. Cykelparkeringsstativerne placeres på en måde og med et antal, der sikrer, at de ikke dominerer udtrykket.
- Cykelparkering til beboelse skal placeres i tilknytning til den enkelte bebyggelse.
- Cykelparkeringsstativer placeres i samspil med øvrigt byinventar og integreres i rummets indretning.
- Cykelparkeringsstativer sikres et slægtskab i f.eks. farve og design.
- Underlaget under cykelparkering skal være vandgennemtrængeligt.
- Cykelparkering på terræn skal indrettes, så den ikke fremstår dominerende, f.eks. ved afskærmning med beplantning.

Bilparkering på terræn

- Der etableres kun i begrænset omfang parkering på terræn indenfor bebyggelserne i de enkelte kvarterer.
- Handicapparkering og mulighed for af- og pålæsning skal fordeles omkring i bydelen og i tilknytning til bebyggelsen.
- Parkering på terræn skal indrettes så den ikke fremstår dominerende. f.eks. med beplantning, permeable og grønne belægninger, terrænbearbejdning og andet.

Bilparkering i konstruktion

- Facader ved parkering i konstruktion skal være karakterfuld og indeholde særlig detaljering.
- Facaden på mobilitetshuse skal være en halvåben konstruktion med et sammenhængende facadeudtryk.
- Stueetagen i mobilitetshus skal markeres med et andet materiale eller facadeudtryk.
- Parkering med facade mod byrum eller promenadeforløb skal i en del af stueetagen indrettes med andre publikumsorienterede funktioner.
- Parkeringsfacader kan begrønnes for at indpasse og bryde skalaen ned.
- Facaden skal tage særligt hensyn til gener fra billygter og fast belysning overfor de omkringliggende boligbebyggelser og byrum.
- Taget på mobilitetshuse kan ud over parkering anvendes til placering af solceller, grønne tage eller opholds- eller fritidsaktiviteter.



Fremtidige designprincipper for cykelparkering på terræn/ Referencer af terrænparkering med integreret beplantning + urbant eksempel



Fremtidige designprincipper for bilparkering i terræn/ Referencer af terrænparkering med integreret beplantning



Fremtidige kvaliteter for Mobilitetshus/Referencer på udadvendte mobiltetshuse ift. brug/ åbenhed/ materialitet/ begrønning/ transparens

Kreditering

Layout og grafik/
Tegnestuen Vandkunsten

Illustrationer og kort/
Udarbejdet af rådgiverteamet og Odense Kommune

Fotos/
Odense Kommune s.9,10,11,105
A.Enggaard s.14,29,46
Vandkunsten s.12,14,17,27,28,29,40,41,46,52,53,54,63,75,77,78,79,82,88,90,92,96,98,100,102,106,108,110
SLA s.29,33,40,41,52, 54,63,68,69,75,90,94,96,98,100,106,107,108,109,110
Briq s.40,41,46,47
Linq Trafik s.75, 76
Visit Odense: s.7,14, 27,33,40,47,53,75,76,78,82,109
Mit Odense: s.47

Øvrige:
Flemming Wedel s.33
Mikkel Johnson s.12
Benjamin Dalby s.7
Panduro Photography s. 27
Mikkel Frost s.27
Adam Mørk s.52,92,106,110, 111
May Line Knutse s.47
Mikkel-Eye s.33,54, 63,68,75,90,96,98,100,106,107,108,110
Rasmus Hjortshøj s.28,40,52,63,68,78,82,88,90,92,96,98,100,108,110
Emilie Koefoed s.63,68,69,106,100
Haara s.68,107,109,
Kirstine Autzen s.28,63
Adrian Täckman s.94, 111
AstridKbh s.28,52,88,92,94,110
Nick Dyhr s.28,88,90,110
Michael Delin s.106
OS Arkitekter s.79, 112
BOGL s.107
KHR Arkitekter s.41
Anders Ojgaard s.76
NREP s.76
Ja-Ja Arkitekter s.79
Juul og Frost Arkitekter s.79,112

Korrektur/
Imperia Kommunikation/ Nanna Kalinka Bjerke
Camilla Hjerl Studio/ Camilla Hjerl