

DOCKAN KVALITETSPROGRAM

september 2001





perspektiv dockan, sedd mot dockplatsen

3	indledning och syfte
4	historia och gestaltning
	helhet och idé
5	identitet
6	stadsmönster - stadsform
7	gröna och blå 'dockor'
8	uppstickare
9	'diagonalen'
10	komponenterna och helheten
	rum
11	platser, gaturum, park- och vattenrum
12	lokalgator, öst-väst
13	kvartersgator, nord-syd
14	diagonalgatan
16	fyrpassagen
17	östra dockpromenaden
18	västra dockpromenaden
19	kanalpromenaden
20	dockplatsen - honnörplatsen
23	dockarkaden
24	västra kajtorget
26	pirspetsen
27	kanaltorget
28	högskoletorget
29	kvartersparkerna - »gröna dockor«
31	kanalparken och västra hamnkanalen
32	öresundsparken/högskoleparken/ubåtslunden
33	aptering generellt
38	komplettering generellt
40	dockrummet
	massa
42	unit - ytor och volymer
43	unit - sektion
44	unit - västra dockhamnsidan
45	unit - östra dockhamnsidan
46	unit - gårdarna
47	unit - aptering och kompletteringar
50	unit - parkering
51	trafik och parkering
52	uppstickare och paviljonger
53	ekologi och miljö



stadsdelen dockan, plan 1:3000

indledning och syfte

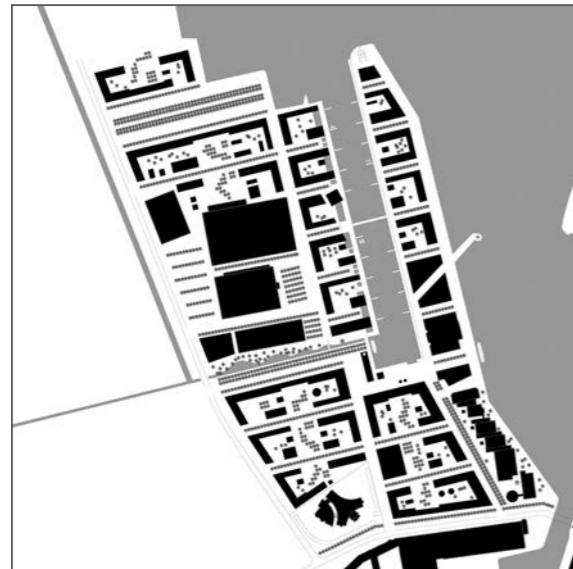
Planprogrammet uttrycker stadsplaneringens övergripande idémässiga och strukturella intentioner. Kvalitetsprogrammets syfte är således:

- Att utveckla och illustrera dessa så att planprogrammets idéer och avsikter kan förverkligas.
- Att vidareutveckla och konkretisera planprogrammets stadsplaneförslag och idémässiga gestaltning.
- Att utveckla de överordnade "spelreglerna" som finns i planprogrammet.
- Att utveckla principerna för stadsrummets och bebyggelsens utformning och övergångarna mellan dessa.
- Att fastlägga riktlinjer för användningen av material, färger, stadsinventarier och andra element som ger staden, stadsrummet och bebyggelsen önskad karaktär.

Kvalitetsprogrammet utgör således en länk mellan planprogrammet och den mer detaljerade utformningen som fastställs i detaljplanen, iskyltprogrammet, belysningsprogrammet mm. Det är ett pedagogiskt redskap som skall säkerställa byggherrens och kommunens gemensamma intentioner med stadsdelen och arkitekturen. Det är också ett informationsredskap som skall föra grundläggande principer vidare som underlag till tävlingar, parallella uppdrag och till stadsbyggnadsprocessens enskilda byggherrar.

Kvalitetsprogrammets syfte är att visa vilka funktionella krav, arkitektoniska principer och grundläggande kvaliteter som skall gälla för Dockans stadsbyggande. Dessa krav, principer och kvaliteter kommer att utvecklas, specificeras och detaljeras i den fortsatta processen, framför allt genom detaljplanering och exploateringsavtal, men också genom s.k. designmanualer eller program för stadsbyggnadsdetaljer. Sådana program och manualer kan behöva utarbetas för t.ex. belysning, skyltning, tillgänglighet och de kan gälla hela stadsdelen eller delområden.

Kvalitetsprogrammets verkningsmedel är således mer schematiska än detaljplanens eller designmanualens. Det innehåller principritningar (principsektioner, principplaner, principiella planutsnitt osv.), digram och jämförande exempel förutom en mer detaljerad beskrivning och illustrationer av stadsbyggandets komponenter, av rumstyper, byggnadstyper, stadsdelens "golv", "väggar", "tak" m.m.



stadsdelen dockan



bo01



västra hamnen

historia och gestaltning

Västra hamnen är en artefakt, dvs en av människan konstgjord skapelse. Området har blivit till genom utfyllnader i Sundet, de första vid mitten av 1800-talet och den senaste, som gav Västra Hamnen sitt nuvarande utseende, under 1980-talet.

Hamnen började utvecklas på allvar under slutet av 1700-talet, från en enkel brygga, som i nästa steg kom att skyddas av en vågbrytare, till större inre och yttre hamnar och en "varvsbassin" inskurna i ett triangulärt utfyllnadsområde. Småningom byggdes här Kockums verkstäder och industrihallar med rikt utformade fasader mot Stora Varvsgatan.

Före och efter andra världskriget skapas med en ny rymlig hamn med hjälp av västlig utfyllander och en lång vågbrytare i nordväst. Nya verksamheter tog plats bl.a. en oljehamn i den nordöstra delen. På 50- och 60-talen fylldes denna industrihamn ut ytterligare och en lång kaj och stora verkstadshallar uppfördes längs Östra Varvsgatan. Kockums huvudkontor, den s.k. Gängtappen invigdes 1958, den 400 meter långa och 75 meter breda dockan 1968 och den stora bockkranen togs i bruk 1974. Skeppsvarvet lades ned 1986 och samtidigt fylldes den stora hamnbassängen igen, varvid strandlinjen flyttades ytterligare norrut och Västra Hamnen-området fick sitt nuvarande utseende.

spåren

Denna märkliga utveckling har förstås lämnat spår av olika slag och dessa skall utnyttjas vid Kranen-områdets planering och byggande för att ge området identitet. De gamla ståtliga magasinerna, verkstadshallarna och ubåtshallen är intressanta symboler och referenser för den tillkommande bebyggelsen. Den sneda gatan som avviker från det nya gatumönstrets huvudriktningar - Fyrpassagen - markerar t.ex. den gamla kaj 32 med Yttre fyren, som fram till 1930-talet avslutade Västra Hamnen som en pir mot havet. Alla dessa spår, historiska lager och symboler har potential att generera och moderera nya mönster och former.

Det är inte alla symboler som lätt kan anpassas till den nya verksamheten med boende och kunskapsverksamheter. Den enorma storleken på bockkranen till exempel, skapar problem i en ny stadsmiljö. Den fungerar i ett regionalt sammanhang som symbol och orienteringsmärke men den är problematisk i den nära stadsmiljön. Skulle bockkranen avlägsnas bör nya symboler eftersträvas, orienteringsmärken som skapar historisk kontinuitet.



malmö hamnfront - stadsdelen dockan

helhet och idé identitet

Exploateringen av Västra Hamnen påverkar Malmös identitet. Stadsbilden, stadsplanemönstret och rörelserna i staden förändras avsevärt. Öresundsbron och omfattande förändringar av stadens infrastruktur skapar en ny regional situation och en ny fysisk verklighet och livsmiljö. Industristaden Malmö är i färd med att byta identitet!

I detta perspektiv måste Kranenområdet behandlas. Vilken identitet skall den nya stadsdelen ge åt Malmö? Vilka relationer har den till andra stadsdelar och stadsutvecklingen som helhet? Hur kan exploateringen gestaltas så att stadsdelen blir långsiktigt attraktiv och robust?

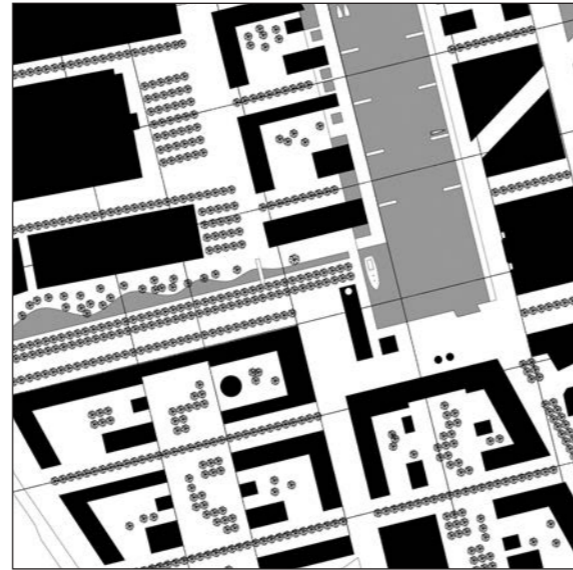
Planområdet utgör en direkt utvidgning av Malmös stadskärna. Om de västra delarna av Västra Hamnen utvecklas till en "strandstad" med attraktiva boendemiljöer, så kommer de östra stadsdelarna med sina direkta kopplingar till Malmö centrum, den nya regionala trafiknoden vid centralstationen, universitetsholmen och nya kunskapscentra inom stadsdelarna att bli rum för ett stadsliv där boende, verksamheter, service, nöje och fritid blandas. De östra stadsdelarna skall alltså bli stad-enkoncentrerad och upplevelserik kaj- och hamnstad, som präglas av rörelse och aktivitet dygnet runt.

Kranenområdet skall således byta identitet från storskalig och ensidig varvmiljö till mångsidig kunskapsmiljö, rik på händelser och liv. Området skall förvandlas från att ha varit en sluten värld för industriell produktion till att bli öppen och modern stadsdel som interagerar med omgivningen och den moderna samhällsutvecklingen. Förutsättningarna är unika. Malmö centrum ligger på några stenkastars avstånd, hav och vatten omsluter och genomtränger området, infrastrukturen är stark och de redan existerande verksamheterna i området och dess närhet har en dynamisk utveckling. Kranenområdet har en given potential: att ge malmöborna vattnet åter, att vitalisera stadslivet och befördra en bärkraftig ekonomisk, social och kulturell utveckling av staden.

Tätheten är stadsbyggnadskonstens viktigaste bidrag till en varaktig och hållbar utveckling av stadsdelen och Malmö. Genom tätheten och tydlig sammanhang med Malmö stadskärna skall Kranenområdet utformas medvetet energi- och resurseffektivt, ge förutsättningar för att utveckla miljöanpassade transportsystem, fritid i staden.



malmö kontext



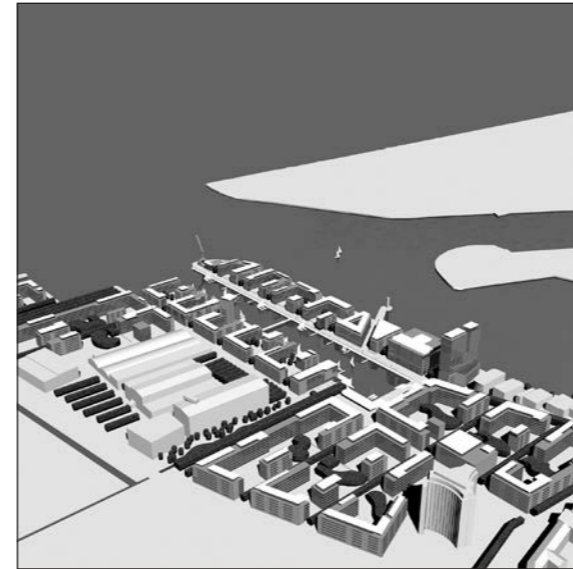
dockan kontext



öst-västriktad struktur



stadsstruktur 1:4000



stadsdelen dockan



kockums varv

helhet och idé

stadsmönster - stadsform

Visionen om att göra "dockan" till en ny stadsdel i Malmö, en "stad i staden", har resulterat i en tydlig stadsstruktur, ett rationellt bebyggelsemönster. Detta har läget vid vattnet och anknäringarna till Dockans historia som skeppsvarv och industriell anläggningsomgångspunkt. Bebyggelsemönstret inordnar de kvarvarande byggnaderna från varvsperioden: dockan och magasinerna, som nu inrymmer denteknisk högskolan, IT-högskolan, mediagymnasiet, teaterverkstaden, och framhäver spår från tidigare epoker.

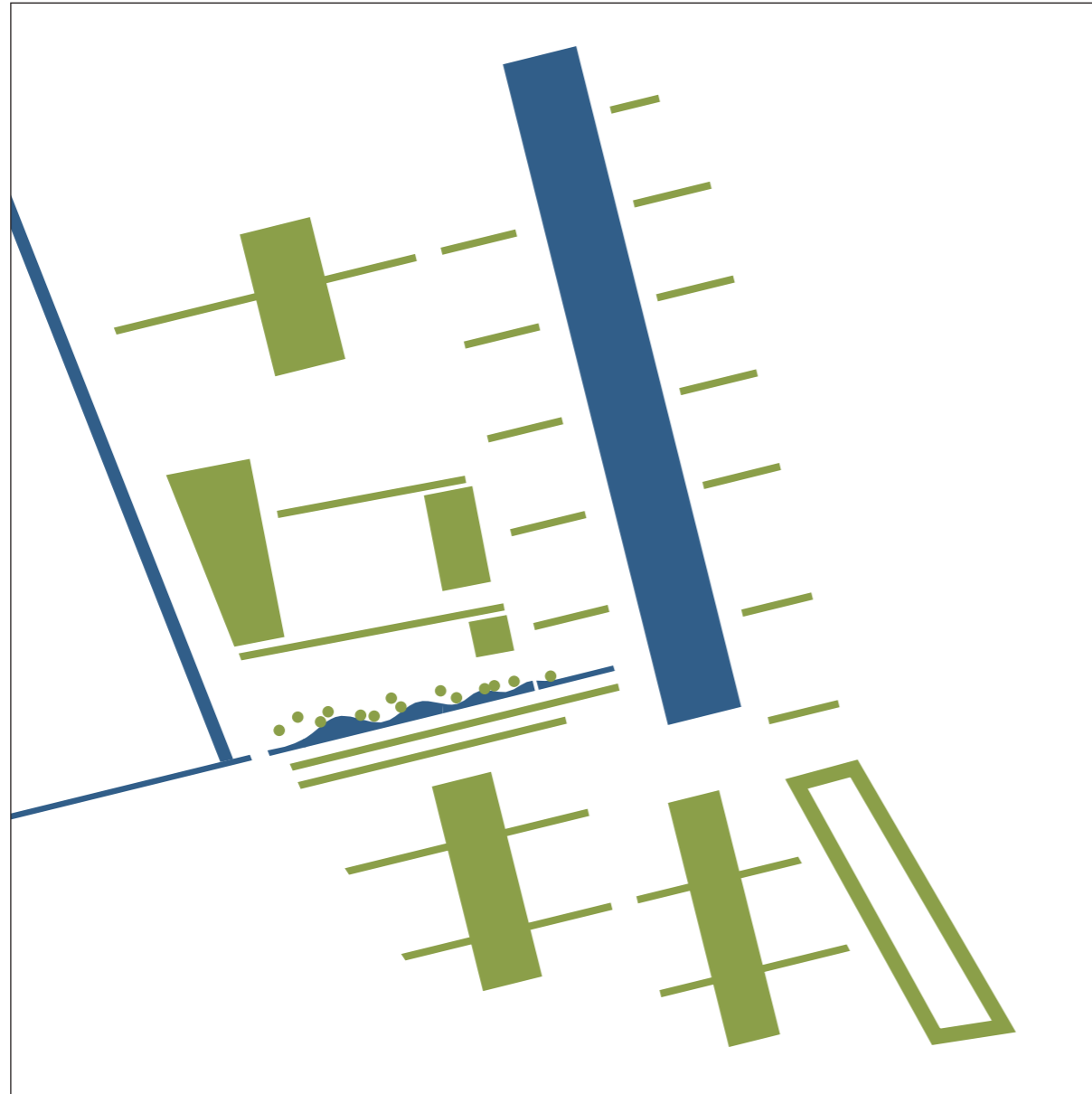
Genom det rationella öst-väst orienterade stadsmönstret inpassas både gamla och nya byggnader i en samlad stadsmässig komposition samtidigt som det överallt skapar tillgänglighet och tydliga rörelsemönster i stadsdelen - längs "diagonalen", hamn- och kanalpromenader, "fyrpassagen" osv. Den öst-västliga orienteringen är stadsmönstrets "inre" och viktigaste organisationsprincip och den bör kunna uppfattas i stadsdelen från den stora skalan - genom gaturiktningar och planteringar - till de minsta detaljerna - beläggningar och belysning.

Stadsmönstret skapar också den flexibilitet som är nödvändig för etappvisa utbyggnader av stadsdelen och den generalitet som behövs för att möta krav på nya och blandade funktioner.

Mönstret förenar samtidigt det täta, urbana med det gröna, rekreativa. Stadsstrukturen kan sägas dramatisera de avbrott och förskjutningar som de historiska spåren skapar - nya och gamla förbindelselinjer, existerande byggnadsverk etc. Dessa brott ger kontraster och de skapar betydelser och variation, figurationer och fixa punkter. Kontrasterna mellan de befintliga storskaliga "röda" byggnaderna och stadsdelens grönska på gator, torg och parker präglar stadsmiljön.

Den rumsliga variationen, upplevelserikedomen och identiteten blir särskilt tydlig där den rationellt ordnade bebyggelsemassan avbryts för att omsluta torgen och de gröna och blå friytorna - de "gröna dockorna" och den blå. På samma vis blir skärningarna genom bebyggelsemönstret för den genomgående rörelsen (på Diagonalen, över Dockplatsen och vidare på Högskolegatan osv.) tydliga och levande stadsrum.

Tätheten och blandningen av verksamheter, boende och fritid som stadsmönstret skapar förutsättningar för är ett av stadsplaneringens viktigaste bidrag till god resurshushållning och en hållbar stadsutveckling. Det koncentrerade stadsbyggandet ger fördelar både för klimat, energihushållning och transporter, samtidigt som det ger förutsättningar för ett vitalt och attraktivt stadsliv. Dockans stadsmönster utvecklar i moderna former traditionen från den angränsande stadskärnan i Malmö.



gröna och blå 'dockor'



bibliotec nationale, paris, perrault

helhet och idé gröna och blå 'dockor'

Det "blå-gröna stadsmönstret" i stadsdelen Dockan är sammansatt av varvsdockans vattenrum och kanalen, de lokala kvartersparkerna ("gröningarna") och de trädplanterade öst-västliga gaturummen. Genomtätsammanfogningavbebyggelseytorna och de öppna stadsrummen, torgen, gröna parker och blå vattenmiljöer, skapas en stadsmiljö som både är urban och rekreativ.

De stadsmässiga rummen, gatorna och torgen står i kontrast till de trädplanerade offentliga parkrummen och de "blå" vattenrummen, dockhamnen, Yttre Hamnen och Öresund. Det arkitektoniskt karakteristiska för stadsdelen finns just i denna kontrast mellan det täta urbana och det täta gröna och det blå.

Parkerna, de "gröna dockorna", präglas av träden, planteringarna och gräsmattorna och de kan ha särpräglad gestaltning i de skilda kvarteren. De kan också innehålla byggnader och anläggningar för offentliga aktiviteter som dag- och fritidshem, idrottsplaner, paviljonger för sammankomster, omklädning och förvaring m.m.

Den blå dockan, dvs. dockhamnen är fritidsbåtarnas, turistbåtarnas och fritidsfiskarnas domän, samtidigt som den utgör en central del av stadsdelens karakteristiska miljö med sina kajpromenader, caféer, butiker och sitt rika utbud av fritidsaktiviteter.

Stadsdelens gröna och blå "dockor" utgör ca 21% av den samlade markytan och 21% av BTA-ytan. Den faktiskt gröna marken utgör en del därav. Tillsammans med alla trädplanterade gator ger "dockorna" stadsdelen en grön och rekreativ prägel samtidigt som de utgör viktigastadsekologiska element. En viktig funktion är att skapa ett bra lokalklimat och påverka vindförhållandena i Dockans utsatta läge. Riktigt utformade kan de gröna och blå dockorna fungera som lokala biotoper i stadens ekosystem. De ger också en potential för att utveckla ekologiskt intressanta och effektiva lösningar för vattenföringen och viktigare kretsloppslösningar inom området.



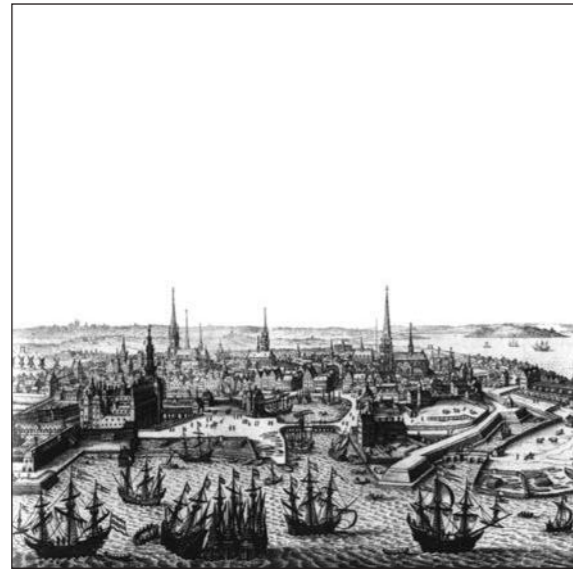
'grön docka', parc de bercy, paris



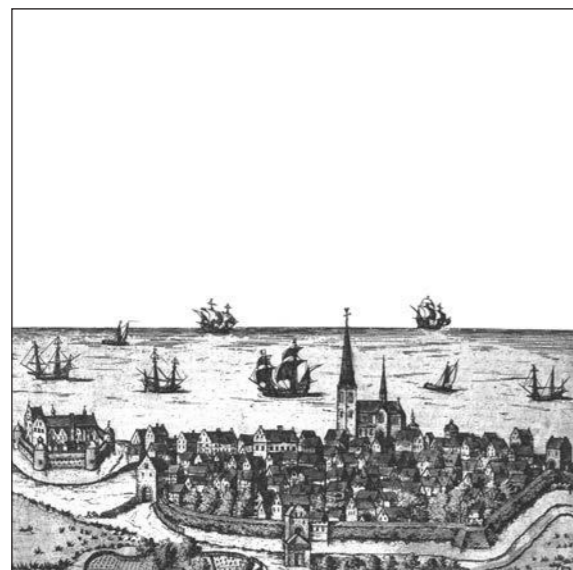
'blå docka', nyhavn, københavn



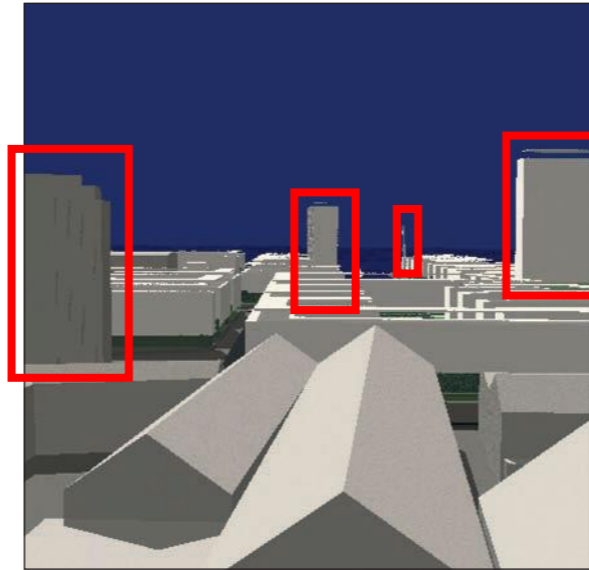
'uppstickare' københavn



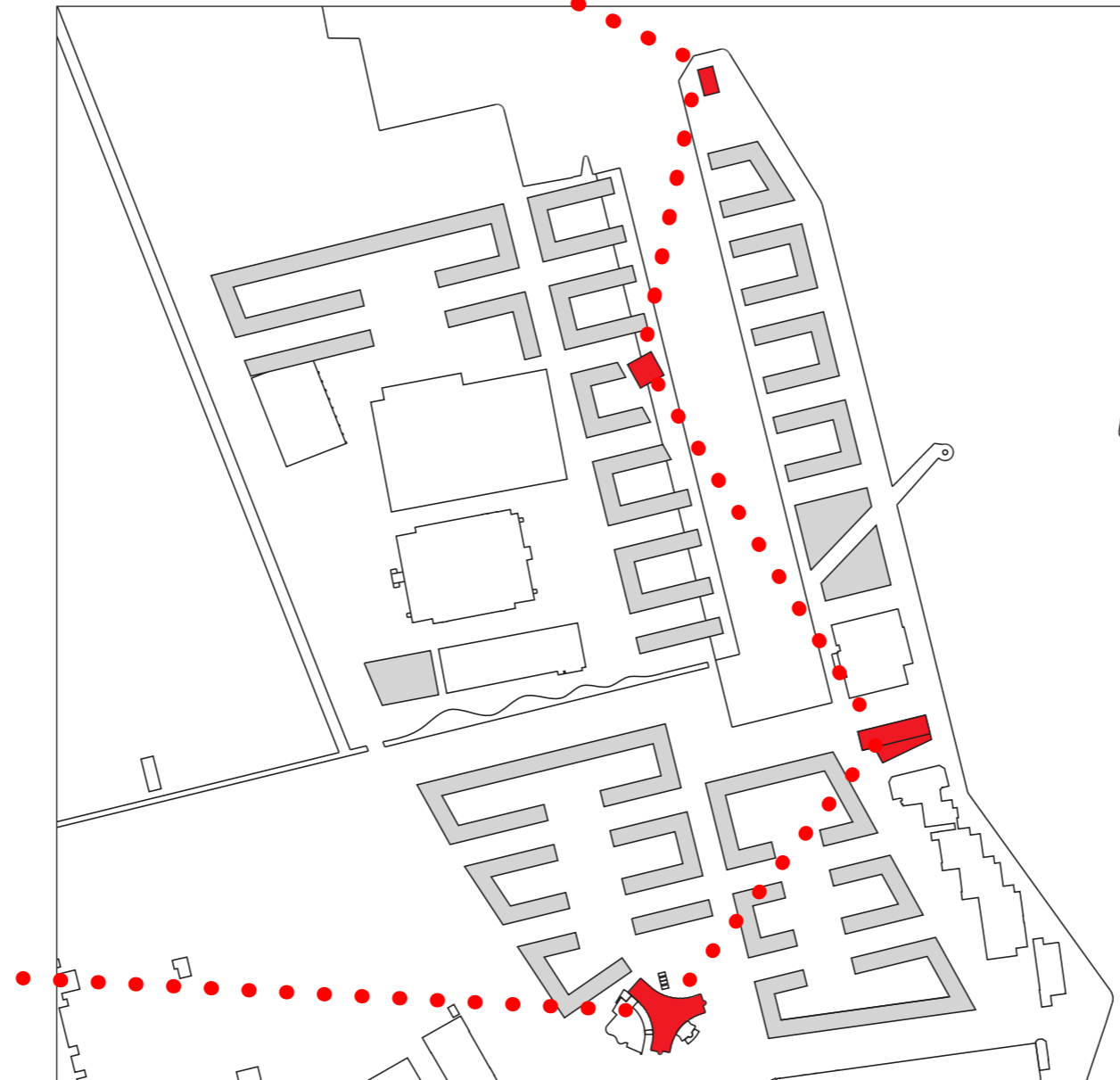
'uppstickare' københavn



'uppstickare' malmö



stadsdelens uppstickare



'uppstickare' - 'avstickare' - stadsdelens röda tråd

helhet och idé uppstickare

Liksom varje stad eller stadsdel har Dockan behov av landmärken och symboler, s.k. uppstickare, dels för att markera närvaron i staden och underlätta orienteringen, dels för att skapa identitet. Uppstickarna markerar ett förhållande mellan den genomgående bebyggelsestrukturen och ett antal enskilda byggnadsverk med särskild karaktär, mellan den profana, "anonyma" bebyggelsen och ett antal "monumentala" byggnader.

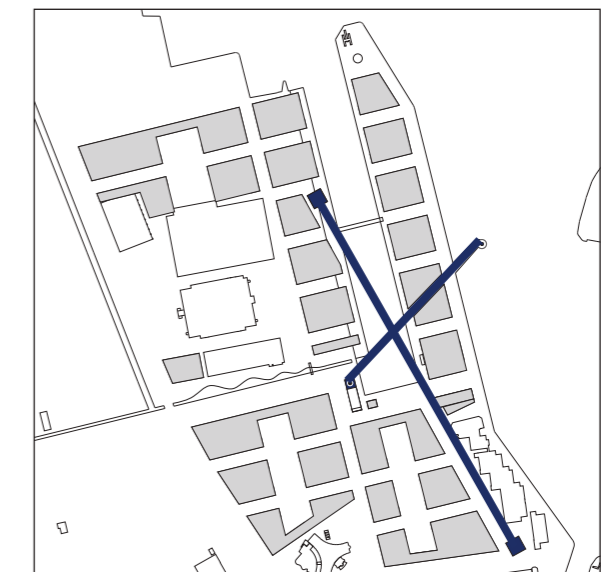
Liksom tornen i den historiska staden fungerar uppstickarnasomorienteringspunkterochfondmotiv. I planen föreslås ett höghushotell vid Dockplatsen, en annan byggnad med särskild karaktär ("avvikare") på västra sidan av dockhamnen samt längst ut på pirspetsen, en av de gamla lyftkranarna. Eventuellt kan siktlinjen mellan de två första byggnaderna förstärkas genom placeringen av en uppstickare norr om planområdet, vid kanten till Öresund.

Dockans uppstickare kommer att hänga samman med Västra Hamnens övriga höga byggnader: Calatravas Turning Torso och "Gängtappen" (Kockum). De höga byggnaderna skapar ett sammanhang, en röd tråd som löper mellan de olika stadsdelarna belägna på helt platt mark.

Det inre krysset

En uppstickare vid stadsdelen Dockans entré, vid Diagonalgatans början skulle kunna samspela med uppstickaren på västra docksidan och bli två interna målpunkter.

Det samma gäller relationen mellan fyren och landmarket ved Dockarcaden. Tillsammans skapar dessa sambandslinjer stadsdelens stora inre kryss.



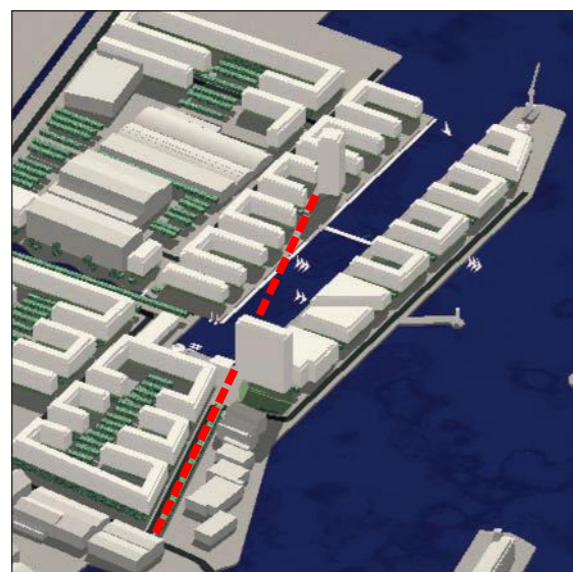
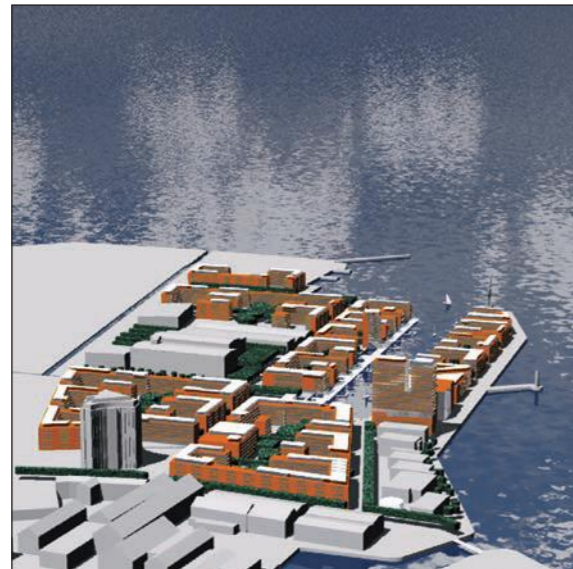
"det inre krysset - avstickare"



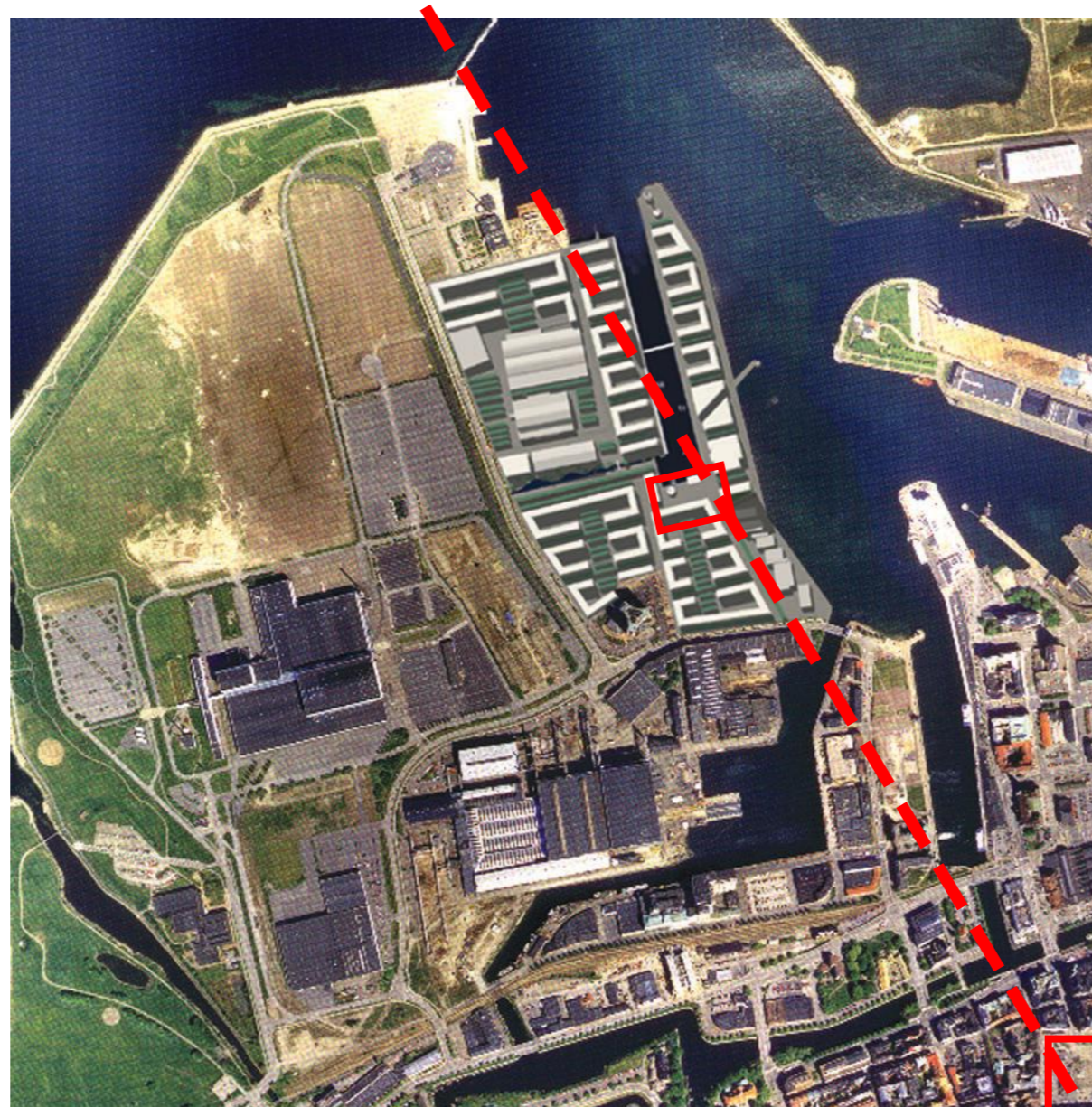
champs-élisées, paris



rambla, barcelona



diagonalens avtryck i byggnadsmassan



det mentala sammanhanget

helhet och idé 'diagonalen'

Diagonalen är den direkta vägen till hjärtat av stadsdelen, till det centrala torget Dockplatsen och till hamnpromenaderna.

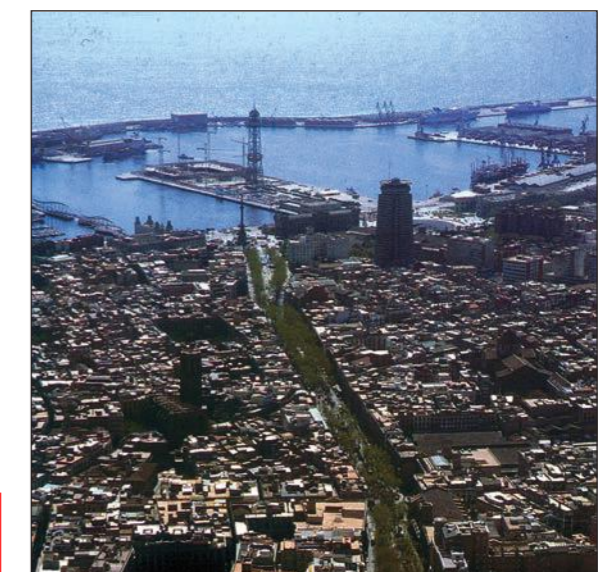
Diagonalen förbinder också universitetsområdet omkring Nordenskiöldsgatan med högskolområden om den blåa dockan, IT-högskolan, "Andra Varvet", teaterverkstaden m.m. och den är en genväg till hela Västra Hamnen och Öresundskusten.

Diagonalen är emellertid också en gestaltning av det faktiska och känslomässiga sambandet mellan "den nya staden" och det gamla Malmö, mellan Dockan och Malmö centrum och Stortorget.

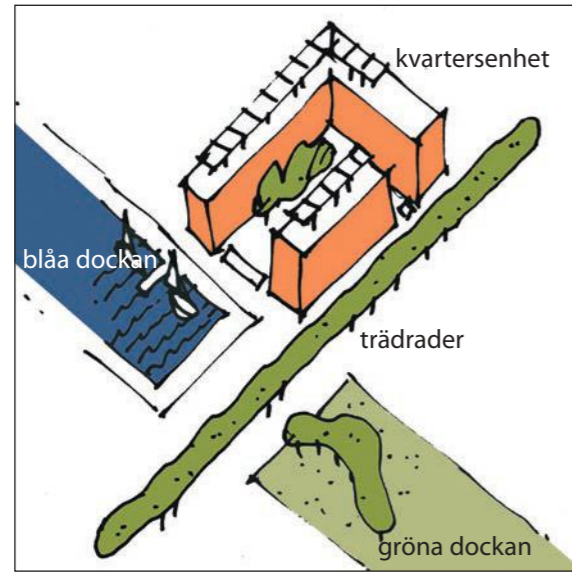
Diagonalen representerar huvudgatan, det urbana huvudstråket eller axeln i den historiska staden. Den utgör den nya stadsdelens entré, boulevard eller "strög" - den urbana offentlighetens huvudådra kantad av funktioner som riktar sig till allmänheten (Stadsarkivet, kafféer och butiker) och med monumentala byggnader, uppstickare, material och möblering som markerar dess betydelse.



avenue de l'Opera, paris



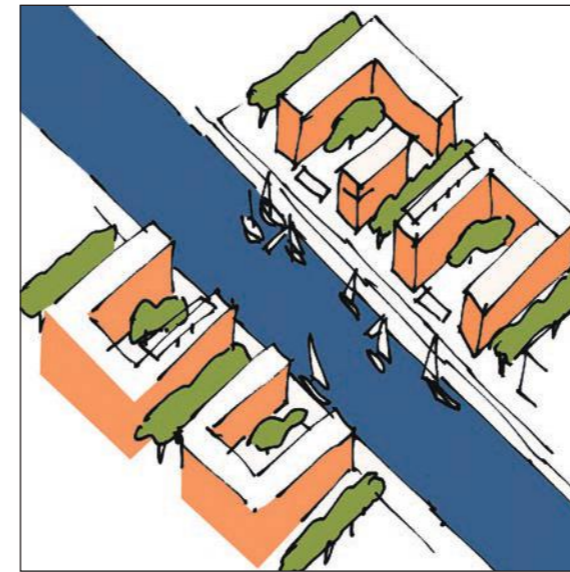
ramblan i barcelona



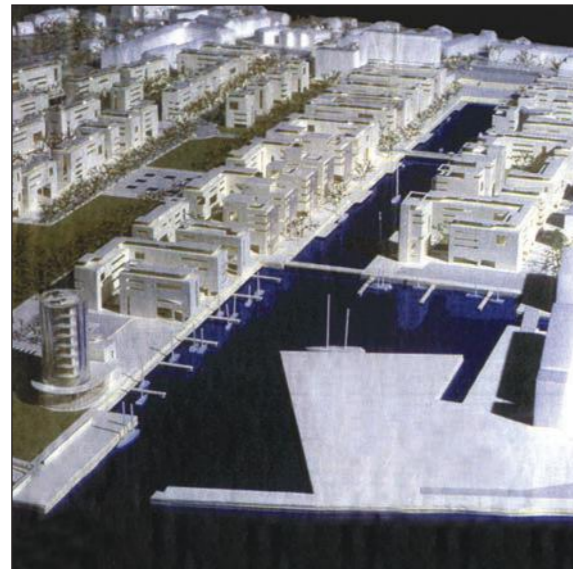
stadskomponenter



'den gröna dockan'



'den blåa dockan'



projekt, tuborg havn, københavn, lauritzens tegnestue



capellakaj, københavn, SHL's tegnestue



kontextplan

helhet och idé komponenterna och helheten

Stadsdelen Dockan är organiserad och uppbyggd av följande komponenter:

- Stadsdelens "units" - kvartersenheter som öppnar sig mot de gröna och blåa dockorna och bildar stadsrum
- Gröna och blå "dockor" - offentliga parkrum och hamnrum
- Trädraderna - en öst-västlig stadsstruktur av gatuträdrader

Dessa är de genomgående element som skapar stadsdelens struktur och form, dess karaktär och identitet.

Stadsdelens "units":

Dockans bebyggelsemönster är uppbyggt av kvartersenheter, s.k. units. Dessa fungerar som avgränsade helheter när Dockan byggs ut. En unit är fem våningar hög, plus en penthouse-våning, och den står på en halvt nedgrävd parkeringskällare.

Kvartersenheterna är grupperade kring de gröna och blå "dockorna" och skapar stadsdelens kvarter eller grannskap. Varje "unit" öppnar sig mot sin blåa eller gröna docka och de övriga tre sidorna sluter sig i varierande grad omkring sitt inre gårdsrum. En "unit" kan gestaltas på olika sätt, men den följer alltid detaljplanens och kvalitetsprogrammets spelregler för ljusförhållanden, byggnadsvolyrnas placering och grönska. Den har en så generell uppbyggnad att den kan innehålla alla tänkbara funktioner som tillhör en stadsdel, från arbetsplatser till bostäder. Vanligtvis finns de publika funktionerna och handeln i de nedersta våningarna och kontoren och bostäderna högre upp i byggnaderna.

En "units" dimensioner är ca 48x60 meter och den innehåller i genomsnitt ca 8.000 m² BTA-yta. Byggnadsbredderna kan variera från 8 till 16 meter och under varje enhet finns utrymme för 76-87 parkeringsplatser.

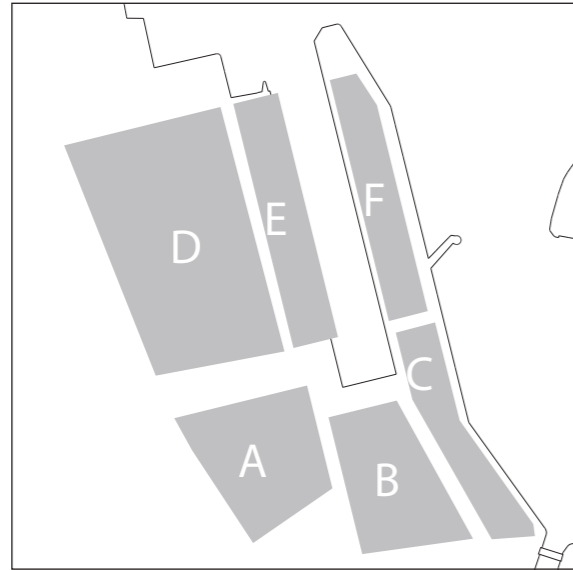
Gröna och blå "dockor":

De gröna och blåa dockorna är fria ytor eller rymder i stadsstrukturen. De fungerar som jämnt fördelade kvarters- eller stadsdelsparker. De gröna dockorna är trädplanterade och innehåller olika fritidsanläggningar. Den blåa dockan inrymmer faciliteter för vatten- och sjösport.

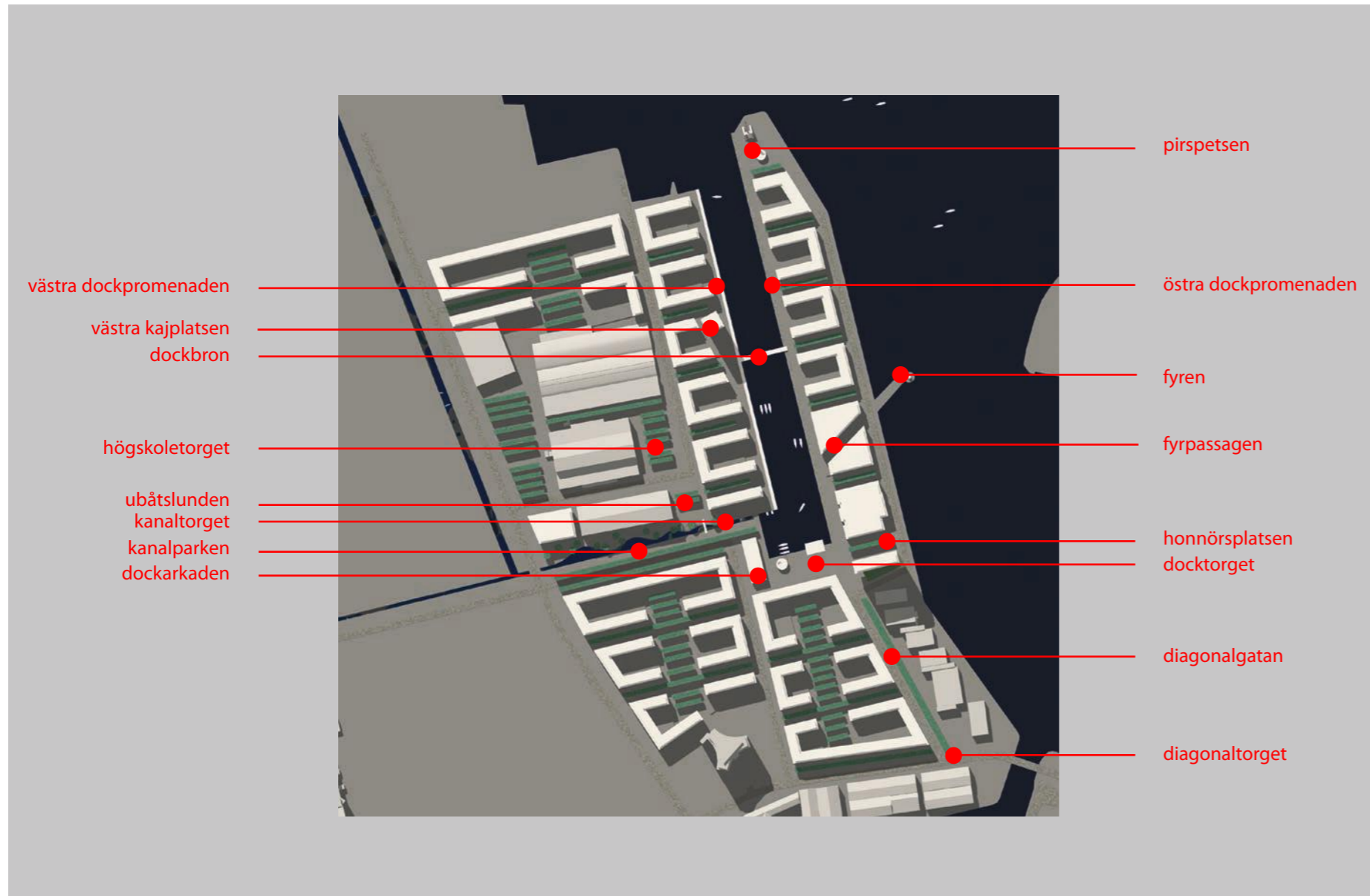
Trädraderna:

Trädraderna fungerar som öst-västlig orienterade gröna "band", eller genomgående stråk i stadsdelen. De är väsentliga gestaltningselement i stadsdelen genom att de skapar:

- struktur och en karakteristisk stadsmiljö
- ett bättre lokalklimat och gynnsammare vindförhållanden
- en grön miljö och bättre ekologiska förutsättningar



kvarter



stadsrum

rum

platser, gaturum, park- och vattenrum

Stadsdelens mönster av platser, gaturum, park- och vattenrum skapar karaktär och identitet. Gaturummen är inte bara till för trafik och transporter. Deras viktigaste egenskap är att stödja stadslivet, att tillsammans med platser och torg vara stadsdelens vistelserum. Det är därför som förhållandena stad/byggnad och stadsrummens utformning är så viktiga:

- proportioneringen, dvs. förhållandet mellan bredd och höjd, fasadernas slutenhet och öppenhet och det spel mellan ljus och skugga, grönska och vind som kan skapas,
- den arkitektoniska gestaltningen, och utformningen av rummens "väggar", "golv" och "tak",
- materialen och sinnligheten, som kommer till uttryck genom färger, materialegenskaper och detaljer,
- möbleringen, eller valen, placeringen och utformningen av stadsrummen inventarier såsom bänkar, träd, armaturer, skyltar etc.

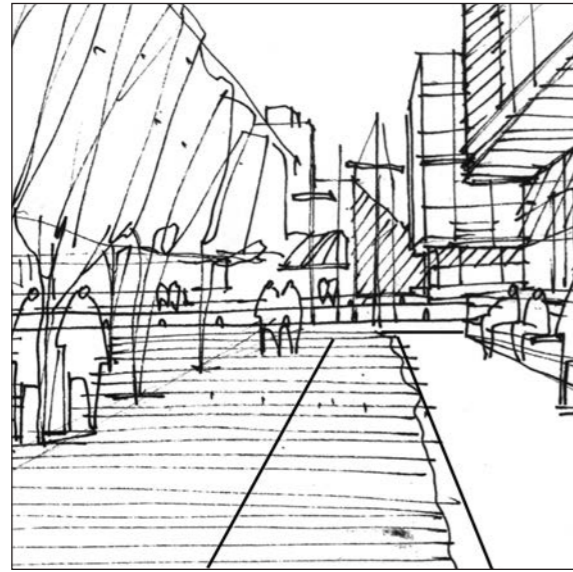
Lika viktigt är stadsrummens innehåll, dvs. de anslutande byggnadernas planlösningar i framför allt bottenvåningarna. Deras innehåll har avgörande betydelse för att stadsrummen skall bli levande och attraktiva och deras utseende bestämmer till stor del om människor upplever rummen som stadsmässiga.

För alla stadsdelens rumstyper gäller att de mest offentliga, aktiva och publiktillvända funktionerna placeras i anslutning till gator, platser och hamn. Graden av offentlighet minskar uppåt i byggnaderna, för att övergå till det helt privata i penthousevåningen. Denna gradering mellan offentligt och privat bör avspeglas i den arkitektoniska gestaltningen. Den undre och den övre våningen kan t.ex. skilja sig från de övriga genom att den är mer transparent, genom att bottenvåningen är högre eller genom att den översta våningen är tillbakadragen från fasadlivet. På detta sätt markeras också övergångarna mellan stadens "golv", "väggar" och "tak".

Förhållandet mellan offentligt och privat graderas också från stadsrummen till varje "units" inre. Kvartersenheten är avskärmd mot gatorna medan den har en mer glidande övergång till de gröna och blå "dockornas" offentliga rum.

Gatorna i Dockan kan således betraktas som funktionsrum, bortsett från Diagonalen, som i likhet med torgen är aktivitets- och vistelserum. De gröna och blå dockorna är rekreativa uppehållsrum.

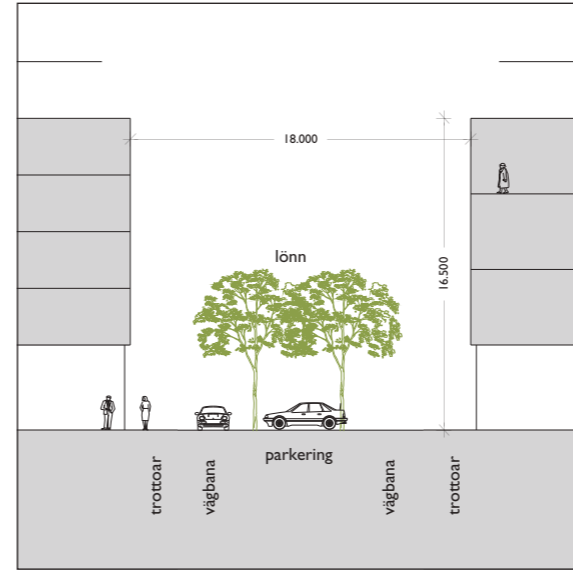
Stadsdelens offentliga rum, närmiljöer och bostäder utformas så att tillgänglighet och trygghet säkerställs för personer med särskilda behov enligt de principer som fastställts av Malmö Stad.



grön gata

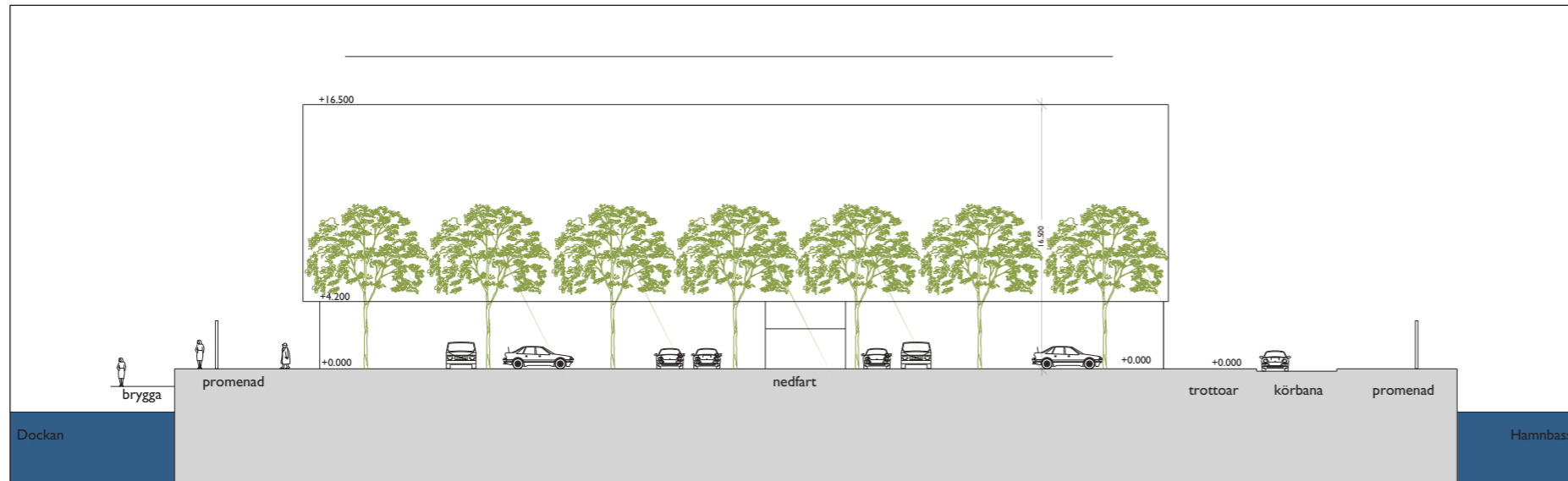
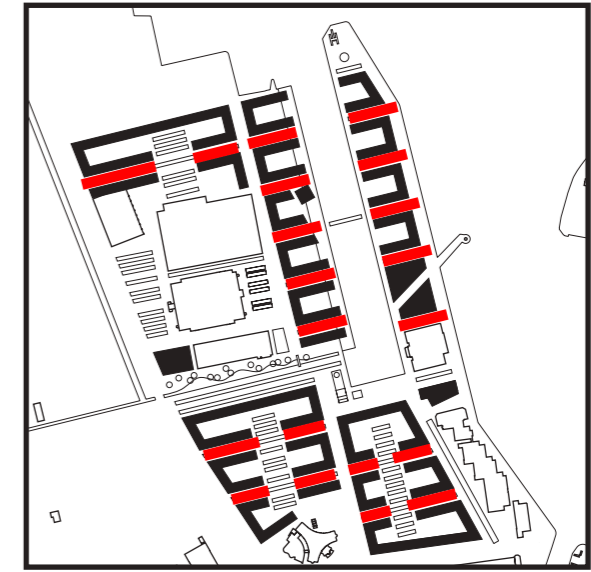


grön gata

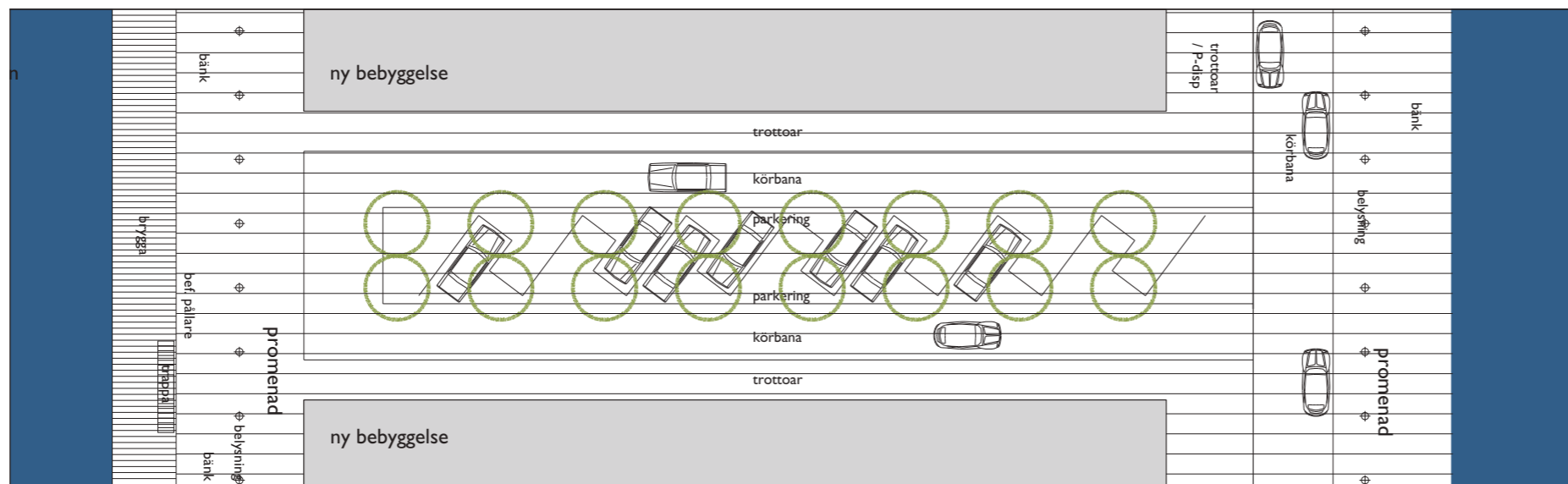


tvärsnitt lokalgata 1:400

gaturum lokalgator, öst-väst



längdsnitt lokalgata 1:400



planutsnitt lokalgata 1:400

Stadsdelen har två gatutyper med olika karakteristika:

- de öst-västliga lokalgatorna
- de nord-sydliga kvartersgatorna

och därutöver:

- "dock"-promenader
- Diagonalgatan
- Fyrpassagen
- Hamnkajer

Lokalgator

De öst-väst löpande lokalgatorna är trädplanterade och viktiga karaktärskapande element i stadsdelen. De understryker tydligt stadsmönstrets riktning och de viktiga visuella och känslomässiga kontakterna med de centrala offentliga stadsrummen, de gröna "dockorna" och den blå.

Golvet:

Genomgående glatta betongplattor, eventuellt med inlagda granitytor eller ytor med annat material längs fasaderna.

Parkeringen:

Grus i samma färg som betongplattorna.

Väggarna:

Se "stadsrummens generella behandling".

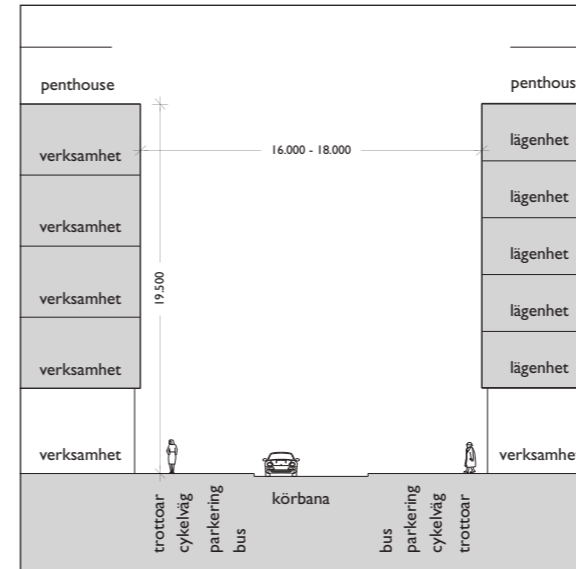
Plantering:

Lövtakskapanda träd t.ex. Naverlönn (Acer Campstre 'Elsrijk') i mittparkeringen.

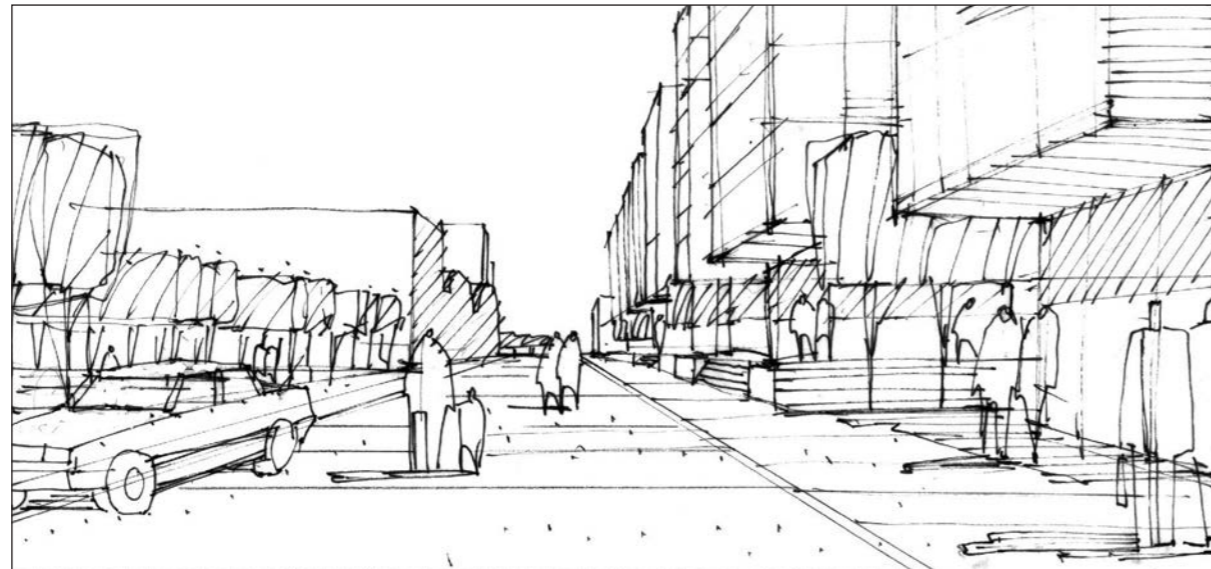
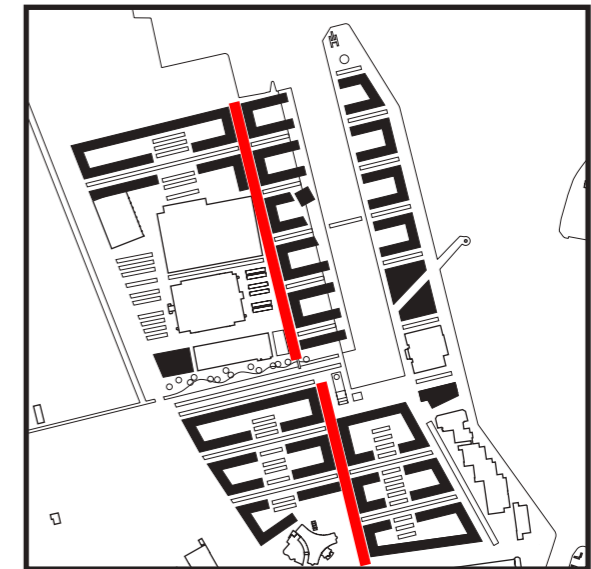
Belysning:

Låg pollarebelysning (se: belysningsprogram)

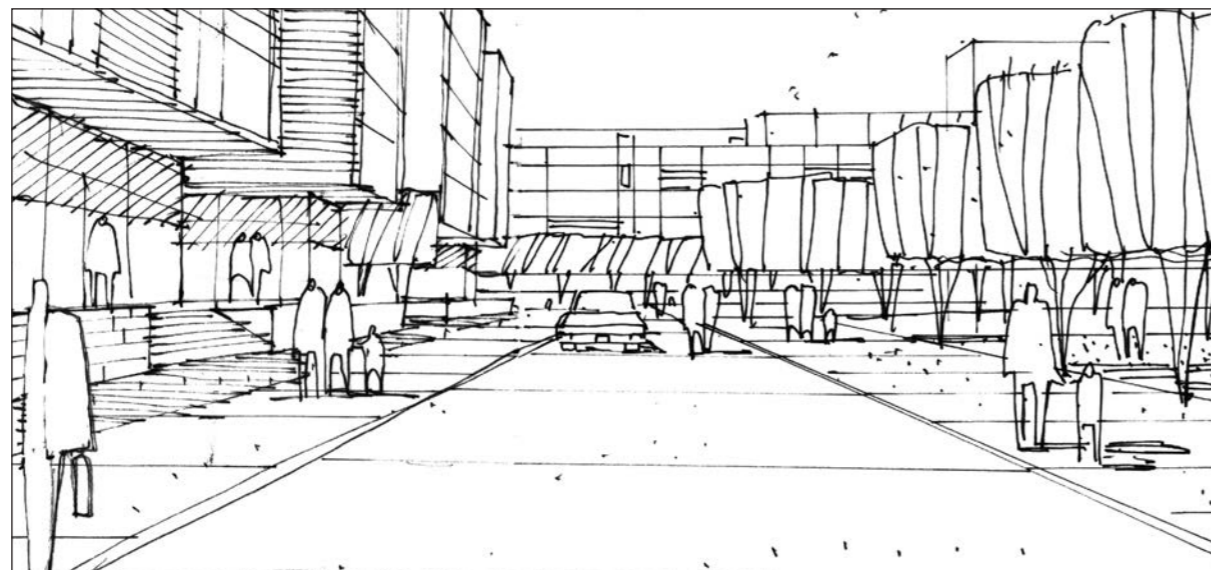
gaturum
kvartersgator, nord-syd



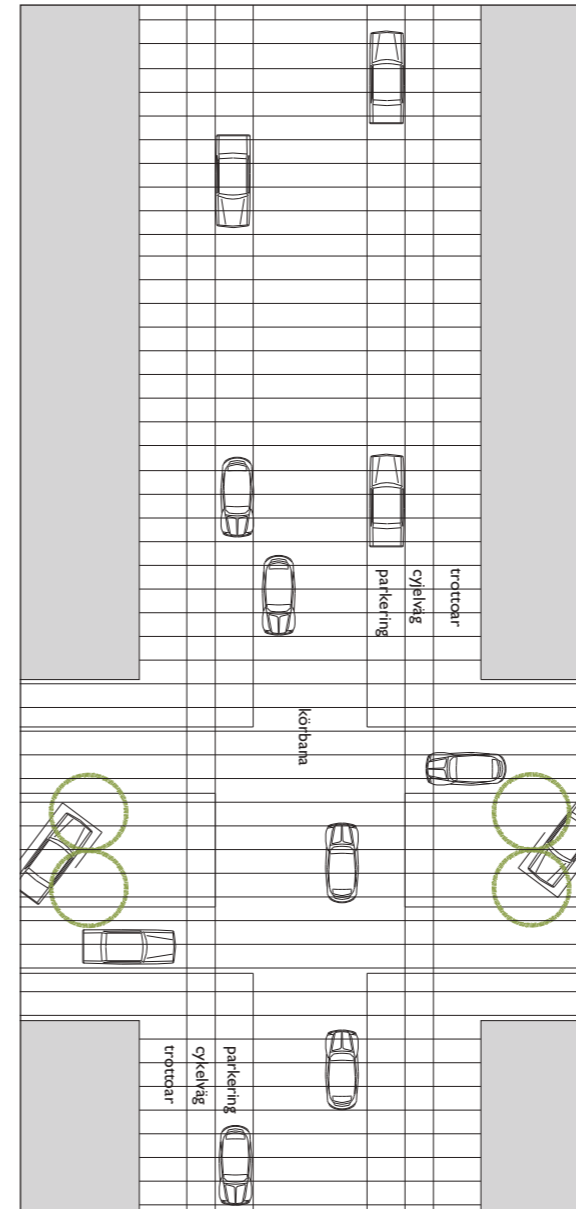
sektion kvartersgata 1:400



kvartersgata vid högskoletorget



kvartersgataa sedd mot kanalen



planutsnitt kvartersgata 1:400

Kvartersgator

De nord-sydliga kvartersgatorna fungerar som försörjnings- och tillfartsgator till stadsdelens kvartersenheter, friliggande kontorsbyggnader och till parkeringarna.

Golvet:

Genomgående betongplattor, eventuellt med inlagda granitytor eller ytor med annat material längs fasaderna.

Väggarna:

Se "stadsrummets generella behandling".

Belysning:

Låg pollarebelysning (se: belysningsprogram)

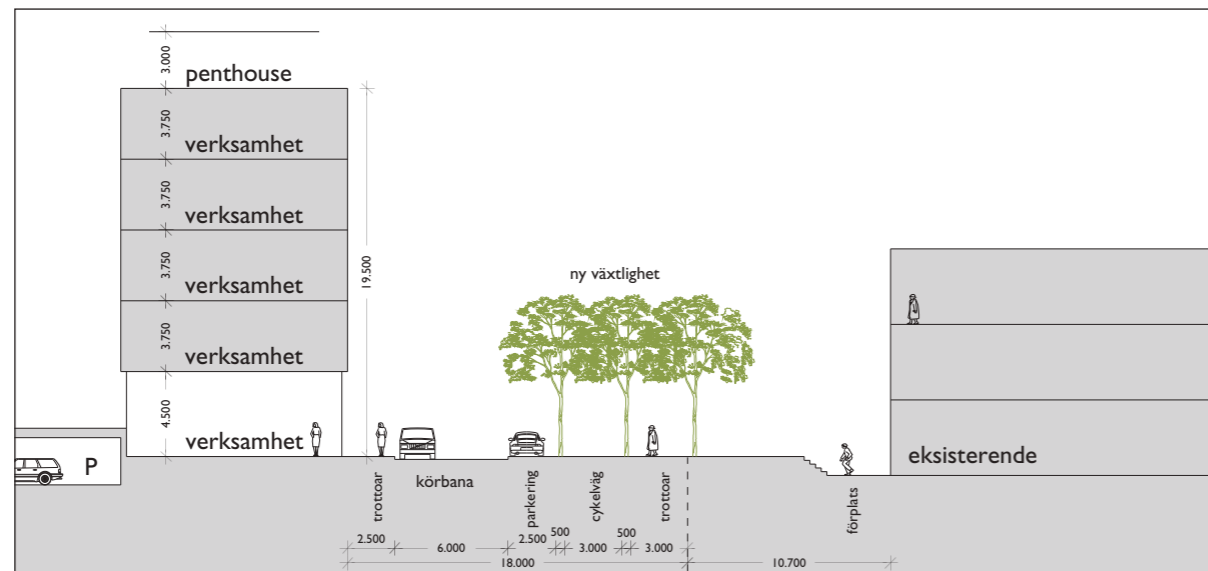
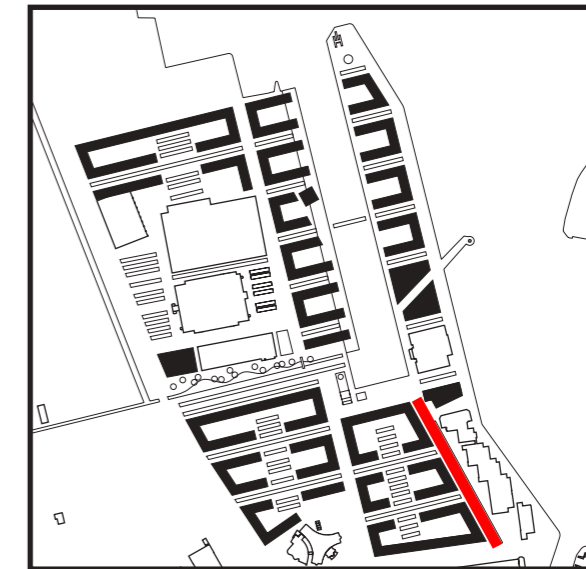


längs diagonalgatan

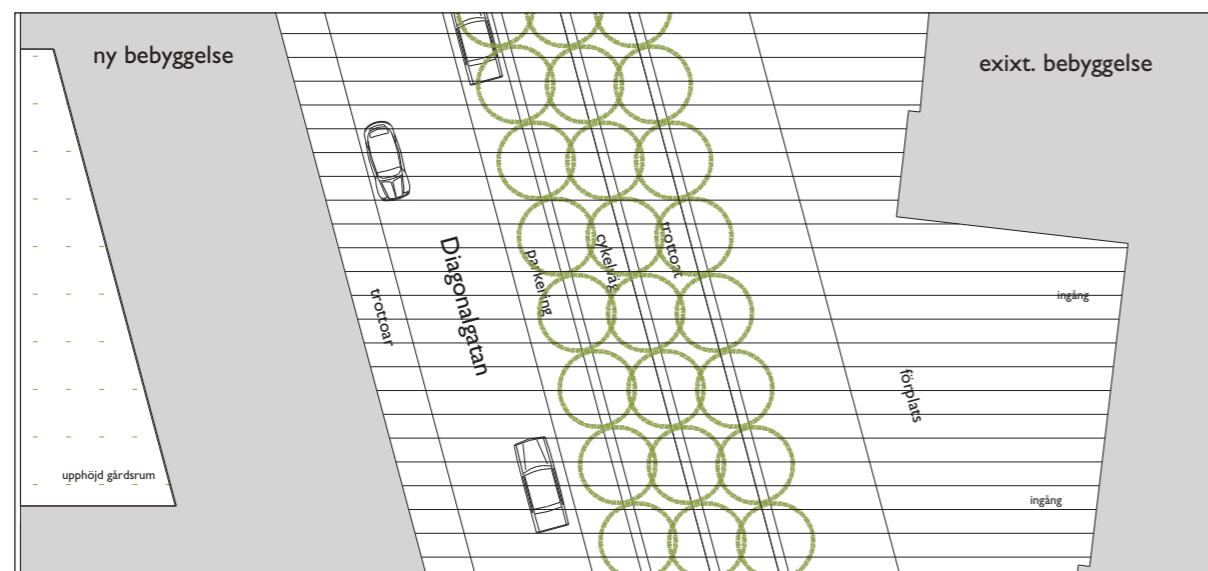


diagonalgatan

gaturum diagonalgatan



sektion diagonalen 1:400



planutsnitt diagonalen 1:400

Diagonalen är stadsdelens ryggrad, ett rörelserum, en boulevard som leder till och från och samtidigt är en plats. Diagonalen är Malmös motsvarighet till Barcelonas Rambla, en boulevard eller esplanad, ett levande stadsrum där det fasta och rörliga finner sin gestalt i med tiden varierande former. Här återspeglas stadsdelens växande vilja och kraft i utställningar, visningsmontrar, skyltar, nya mötesplatser.

Diagonalen har två utpräglade sidor, den ena har stadsgatans karaktär med affärer, butiker och kontor i bottenvåningen medan den andra är ett stort frihetligt golv med enhetlig markbehandling under ett grönt tak av trädkronor. På den ena sidan en fast 5-vånings gatufasad och på den andra en obestämd, lös och taggig avgränsning.

- golvet - är genomgående betongplattor med infogade granitytor eller ytor med annat material på 'ramblan', esplanaden.
- gatan - ges motsvarande materialuttryck, färg och gräng.
- väggarna - anslutande "units" har enhetlig röd karaktär för att kontrastera den befintliga bebyggelsen i öster, är "aktiva", dvs med offentliga verksamheter i bottenvåningen och maximalt antal entréer som vätter mot platsen, och balkonger med utsikt mot Yttre Hamnen.
- växtlighet - består av ett trädslag med tydlig stadsmässig karaktär och förmåga att bilda ett transparent "tak", t.ex. lönn, lind eller platan.
- belysning - strikt, rakt, som en pil efter gatans västra sida - utbrett, som ett lågstämt ljushav i samverkan med grönskan, på rambla. Höga lyktstolpar som lyser på marken och träden.

- inventarier - enhetlig design av bänkar, lätta tillfälliga eller mer permanenta paviljonger, pållare och andra stöd för samtal, möten och vistelse. Skyltprogram för diagonalgatan kan vara gynnsamt. (se "Stadsrummets gemensamma komplement och detaljer: inventarier och detaljer")

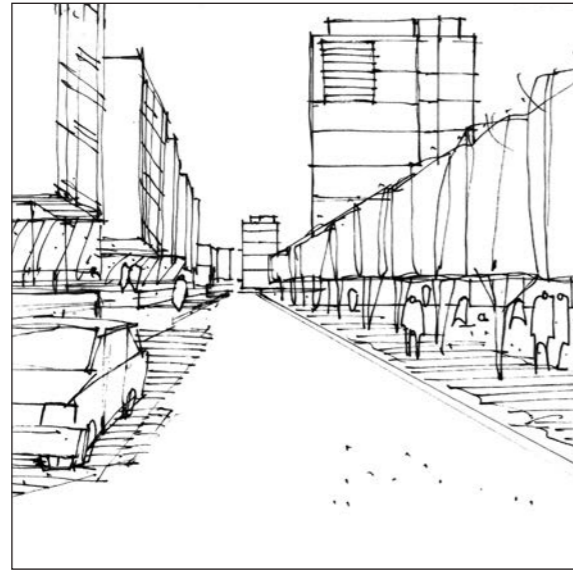
Speciell uppmärksamhet ges utformningen av de två gränserna/övergångarna:

- mellan gata och rambla (se "stadsrummets generella behandling: golv, markbeläggningar")
- mellan rambla och befintliga byggnader.

Diagonalen börjar och slutar med att gaturummet trängs ihop, i den norra änden av nyligen uppförda kontorsbyggnader och i den andra av en ny entréplats.

Entrén från Stora Varvsgatan skall ges en tydlig markering i arkitekturen, t.ex. genom en högre byggnad (s.k. uppstickare, avvikare) som kan fungera som landmärke och övergång till den befintliga kontorsbyggnaden. Känslan av att träda in i och ut ur stadsrummet skall förstärkas i gestaltningen.

Entrén, övergången från Diagonalgatans rum till Dockplatsen bestäms av relationen mellan det planerade höghushotellet, kvartersenheterna runt torget och Diagonalens gestaltade grönska. Den arkitektoniska utformningen av det planerade hotellets entréer och bottenvåningar är mycket avgörande för övergången mellan dess stadsrum och bärnasspeciell uppmärksamhet. Markbeläggningen i denna övergångs-zon där olika former av rörelse över Dockplatsen och till hotellet möts skall studeras särskilt med hänsyn till identitet, skönhet och säkerhet.



längs diagonalgatan

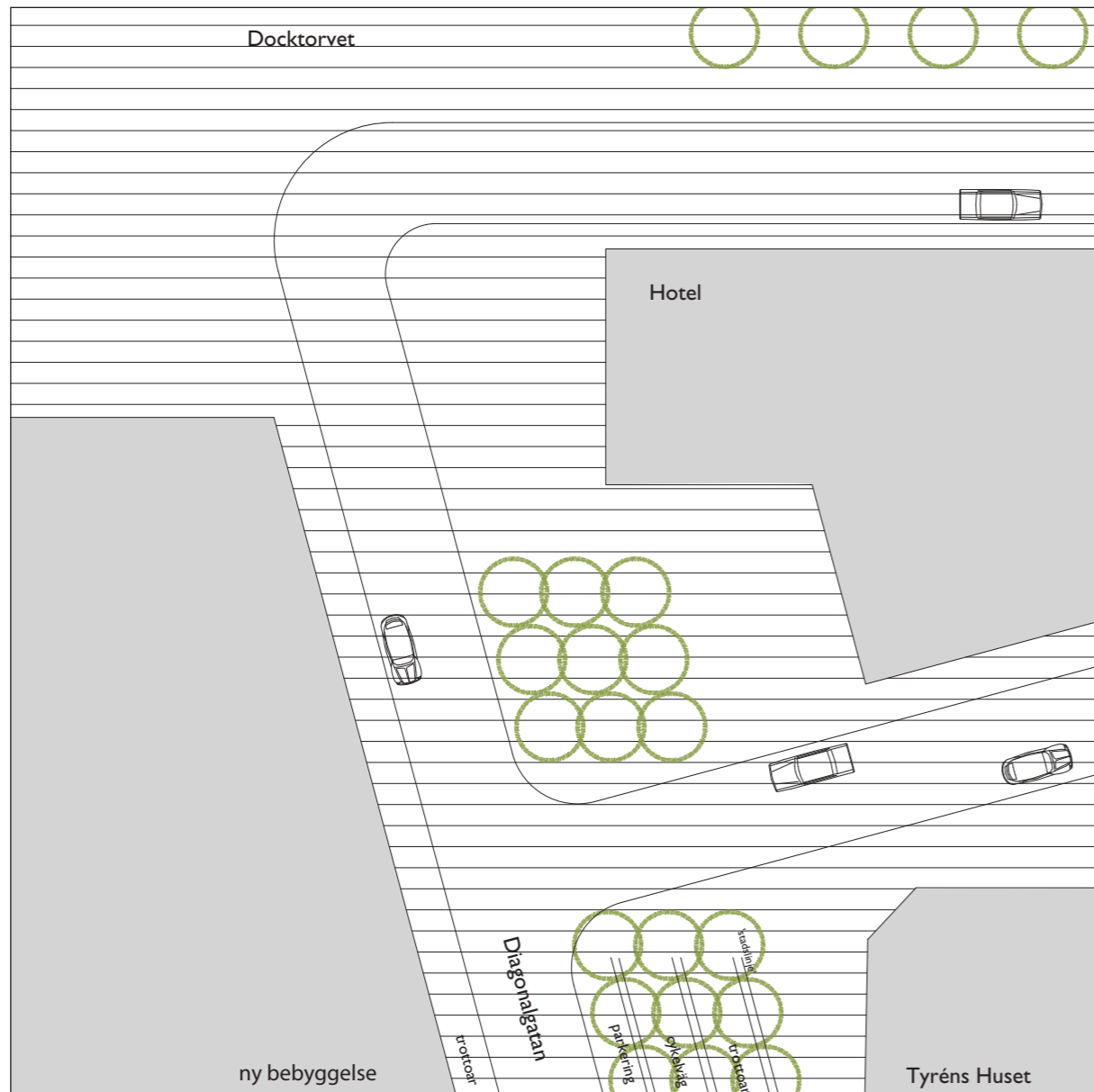
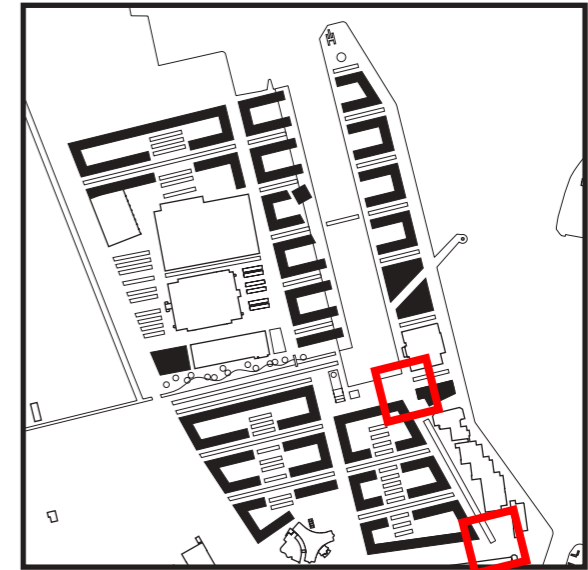


champs-élisées, paris

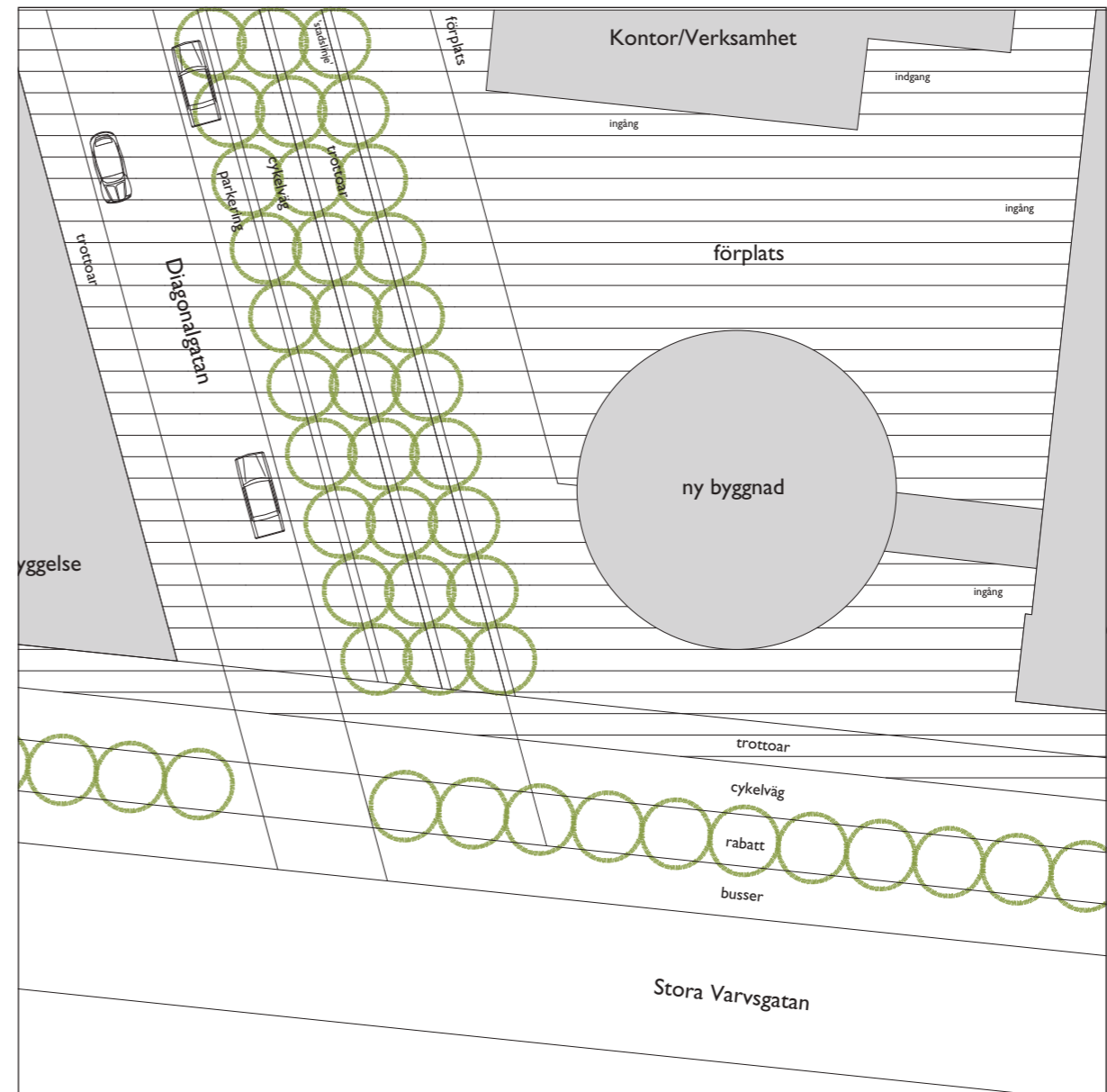


promenad, sevilla

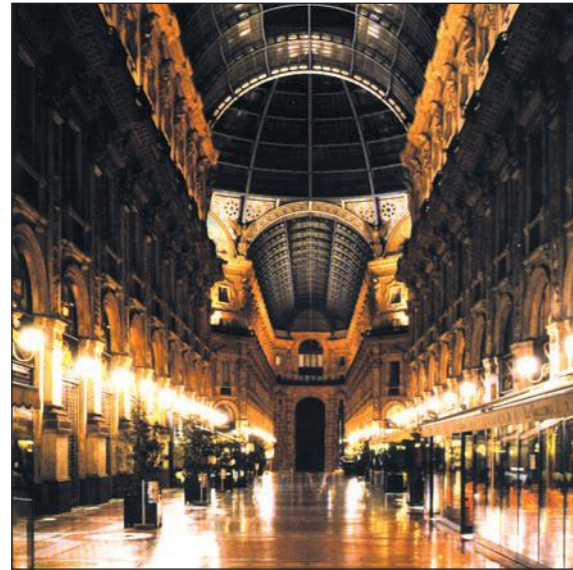
gaturum
diagonalgatan 2



ändpunkt diagonalgatan 1:400



ändpunkt diagonalgatan 1:400



arkad, milano

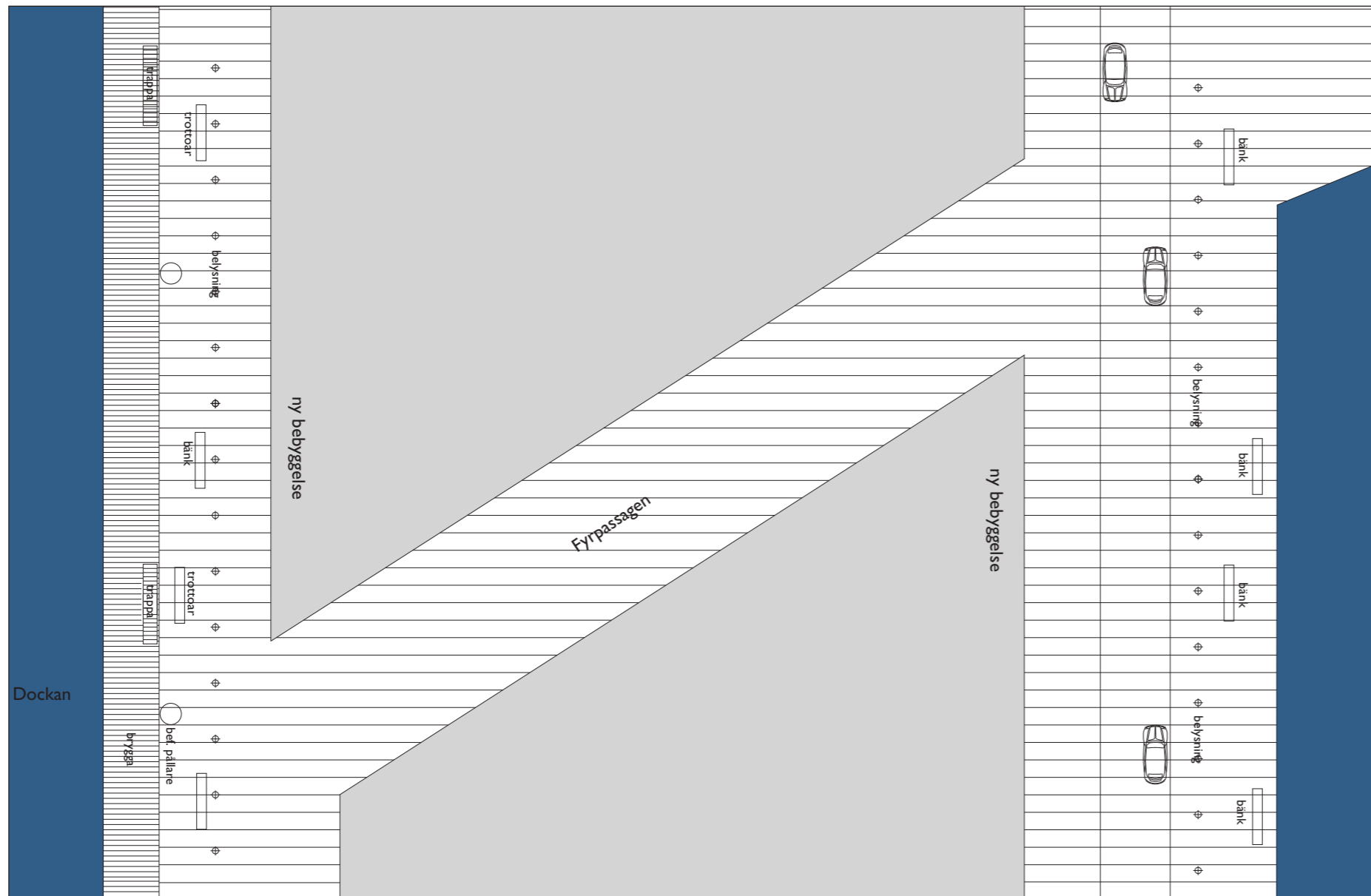
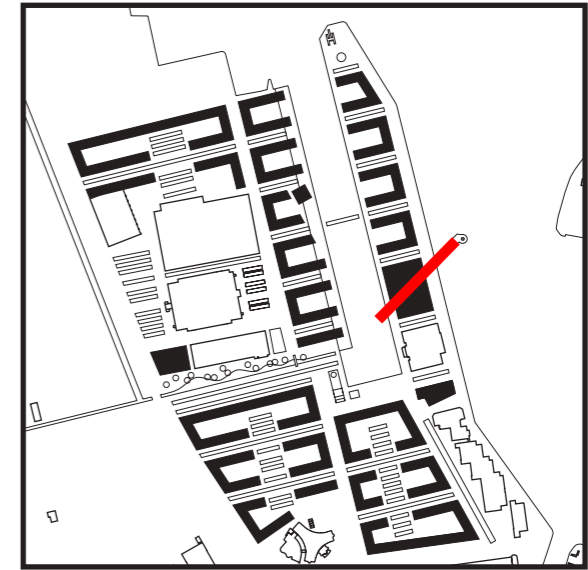


arkad, london



ford foundation, new york

gaturum
fyrpassagen



planutsnitt fyrpassagen 1:400

Fyrpassagen är en av stadsdelens 'sprickor'. Den skapar en utkik på tvären i stadsstrukturen från Dockplatsen, Dockkajen och Kanaltorget till Malmös yttre hamn. I fonden står Yttre fyren på den gamla piren kaj 32. Fyrpassagen kan utformas som en öppen hamnpassage eller som en övertäckt passage, en galleria.

Golvet:

Genomgående betongplattor, eventuellt med infogad granityta eller ytor med annat material.

Väggarna:

Transparanta glasväggar i bottenvåningen eller, om passagen utformas övertäckt, i flera våningar (I övrigt, se "Stadsrummens generella behandling")

Belysning:

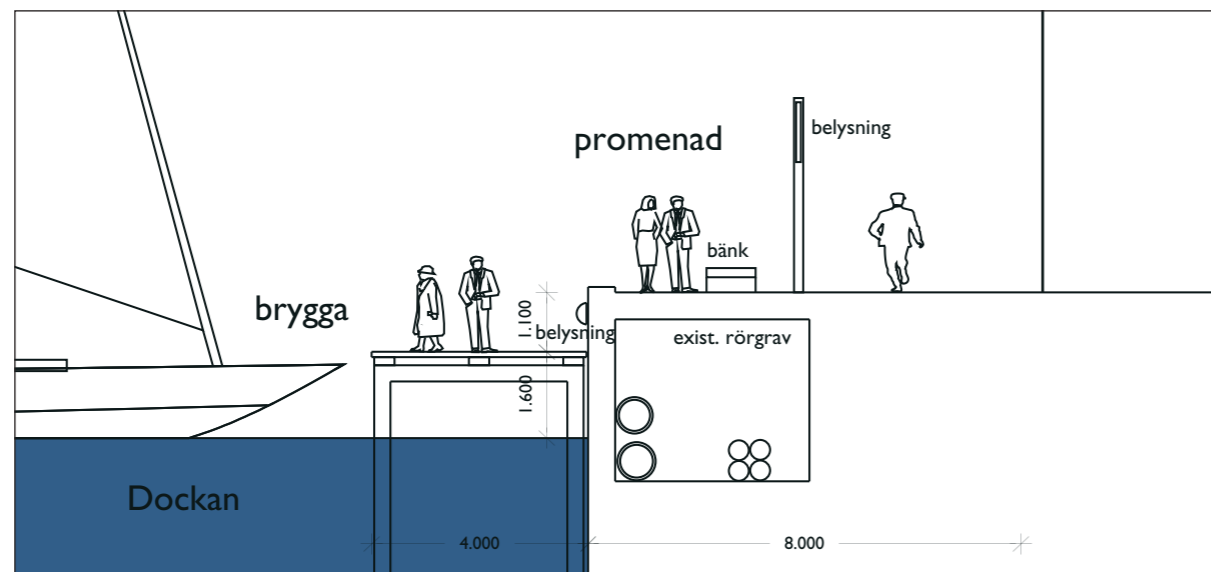
Låg pollarebelysning, gatu- eller fasadspots (se: Belysningsprogram).



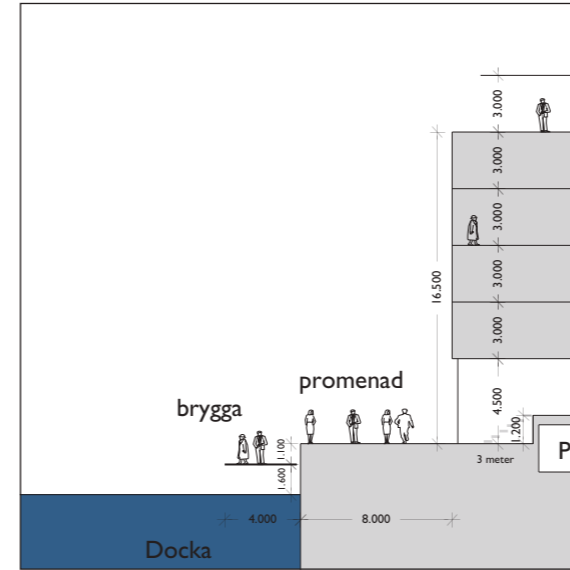
arkad, berlin



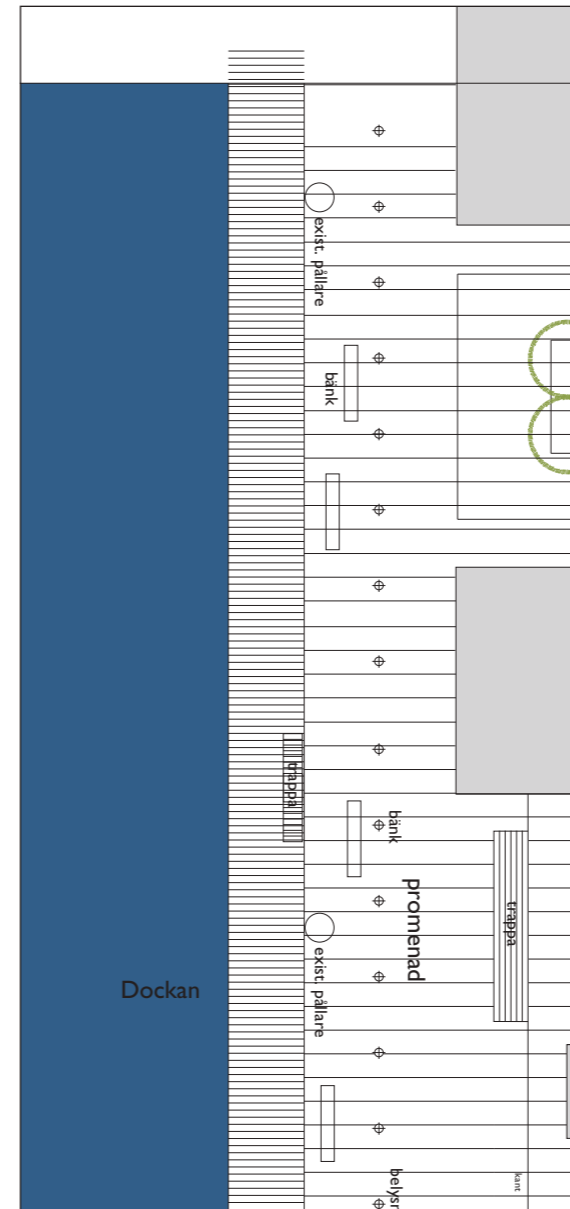
illustration, promenad öst



sektion promenad öst 1:150

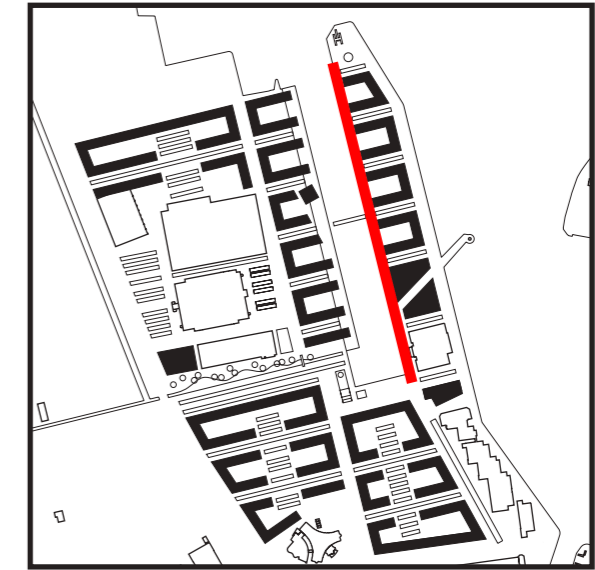


sektion promenad öst 1:400



planutsnitt promenad öst 1:400

gaturum östra dockpromenaden



Promenaderna längs dockhamnen utformas utifrån de olika förutsättningar som råder på den östra respektive den västra sidan av dockhamnen. Anslutningen mellan promenaden och vattnet förmedlas av en brygga som befinner sig ca en meter lägre än kajens nivå och 1.70 meter över vattnet. Trappor mellan kaj och brygga finns var femtionde meter cirka. Gränsen mellan kajpromenaden och varje "unit" utformas utifrån varje enhets funktion och karaktär. Uttryck och detaljlösningar skiljer sig beroende på om kvartersenheten domineras av boende, kontor, institutioner eller om enheten innehåller en blandning av dessa funktioner. Gränsen kan utformas mer sluten för att understryka en gårds privata karaktär liksom den kan göras öppen för att markera allmän tillgänglighet.

Dockhamnen och hamnpromenaderna är uppbyggda som en stor trappanläggning, en slags "stadsteater", som stiger upp från dockans vattenspegel med båtarna, över kajpromenaden och vidare upp till kvartersenheternas gårdsrum. Detta teatermotiv har mycket stor miljöpotential och gestaltningen bör därför ägnas särskild uppmärksamhet.

Golvet:

Genomgående betongplattor med granitbeläggning eller annat mer påkostat material på promenaden. Kajkanten avslutas med en skoning av granit.

Bryggor:

Plank av teak eller grova 7-8" bryggplank.

Väggarna:

Se "stadsrummets generella behandling".

Belysning:

Hög pollarebelysning (se: Belysningsprogram)

Inventarier:

Sittbänkar av granit med teak. (Se vidare: "Vattenrum. Dockrummet")

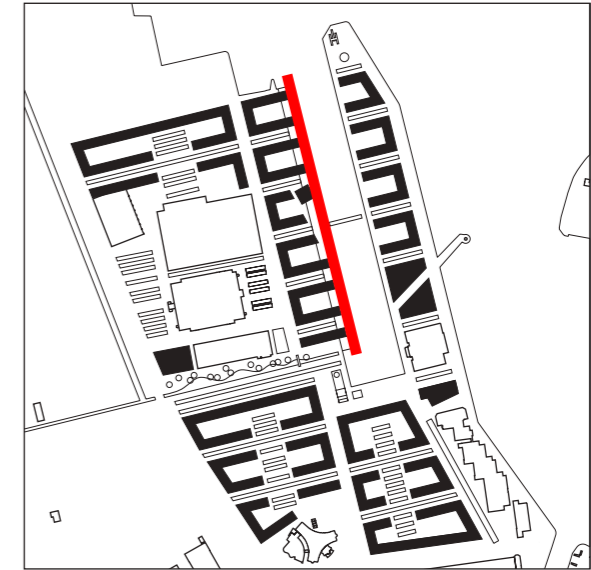


perspektiv västra dockhamnsidan



livet längs promenaden, helsingborg

gaturum
västra dockpromenaden



Golvet:

I huvudsak träplank på promenader och bryggor (som Östra Dockpromenaden).

Väggarna:

Utskjutna gavlar, "kommandobryggor", som ges en transparent, öppen utformning så att husen framstår som lyktor om natten.

Växtlighet:

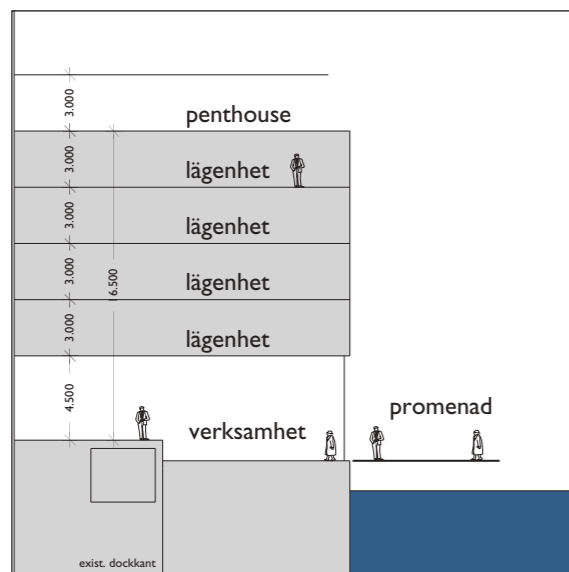
Skall ej finnas längs kajen. Endast gatornas mynningar för in det gröna i dockrummet, jämte den längre in belägna växtligheten på gårdarna.

Belysning:

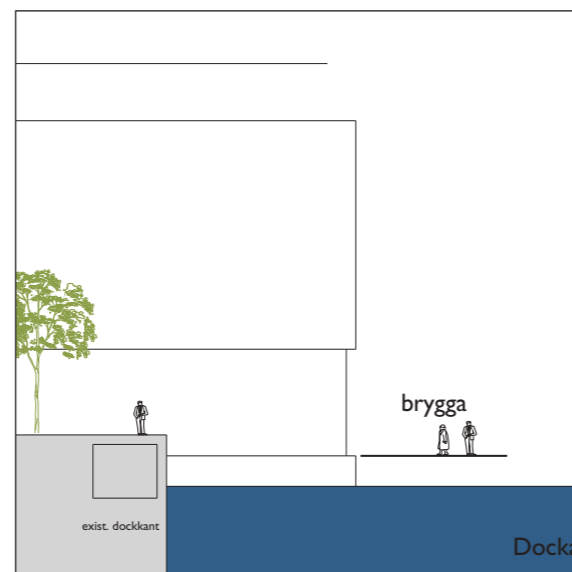
Skall vara utbredd och vertikalt varierad så att denna sida av Dockrummet framträder som ett "flak", som en mjuk, böljande förening av huskroppar, promenaddäck och bryggor. Höga stolparmaturer (se: Belysningsprogram).

Möbler:

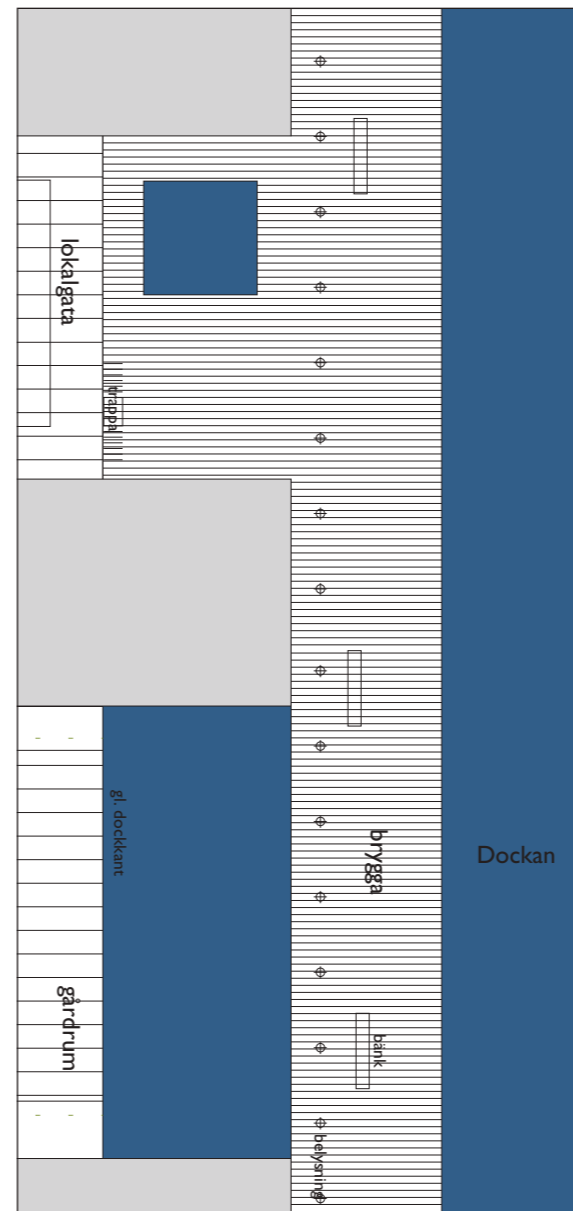
Utformas med utgångspunkt i trädäckmiljön och med en enhetlig karaktär, t.ex. pollare i stål eller gjutjärn (som på Piren), bänkar vindsydd och bord av trä.



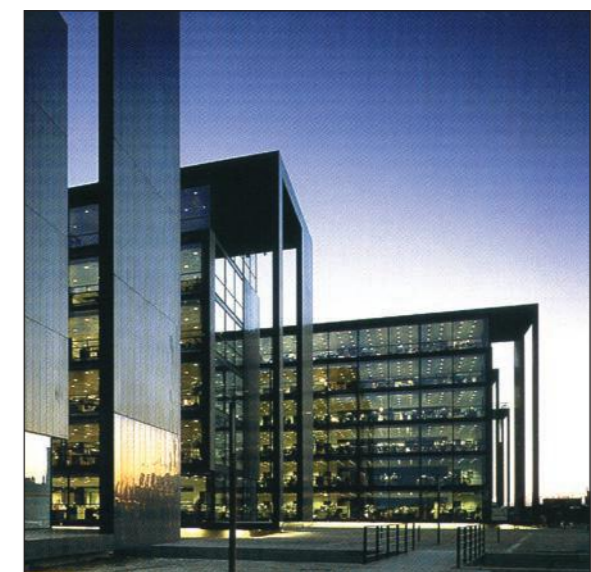
sektion promenad väst 1:400



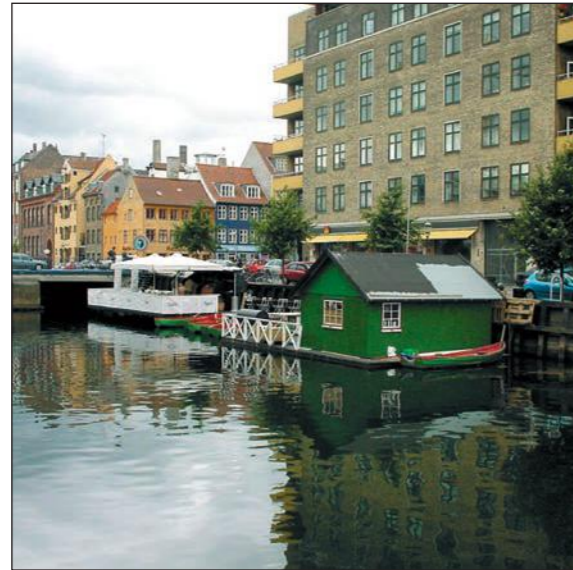
sektion promenad väst 1:400



planutsnitt promenad väst 1:400



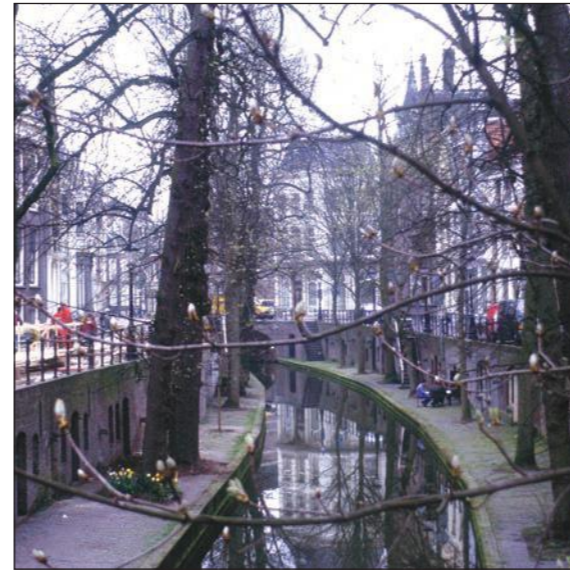
promenad, köpenhamns hamn



christianshavns kanal, københavn

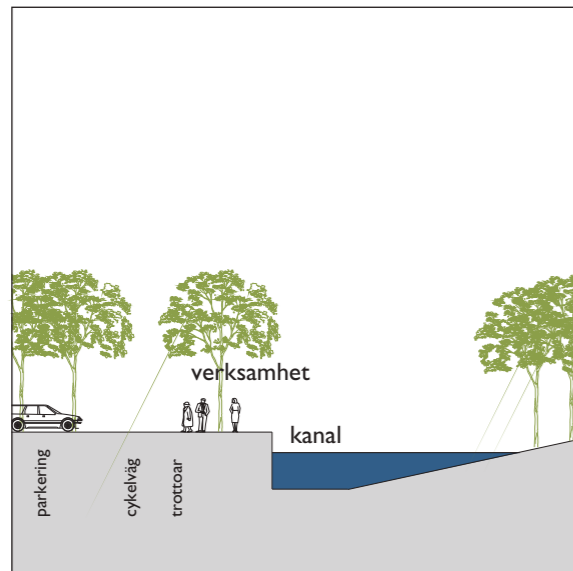
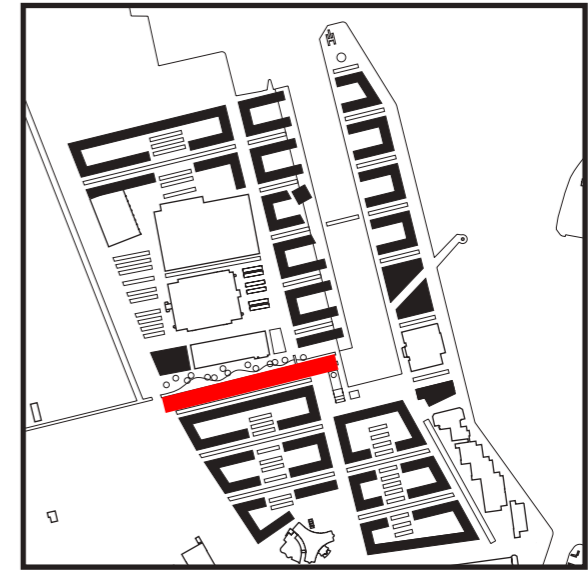


holmens kanal, københavn



kanal, utrecht

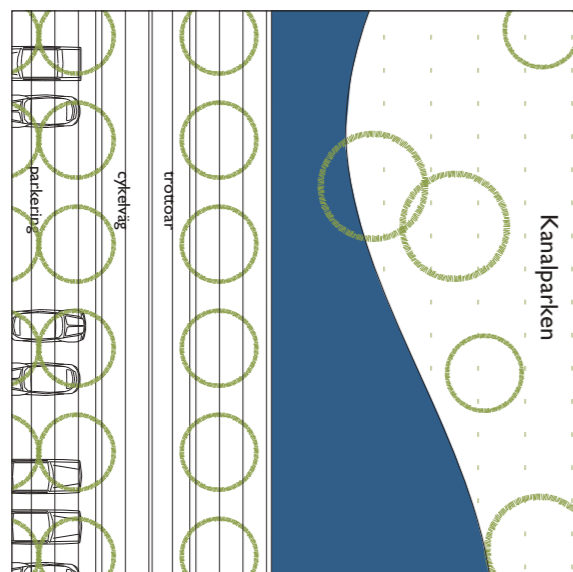
gaturum
kanalpromenaden



sektion 1:400



christianshavns kanal, københavn



planutsnitt 1:400



århus å

Kanalpromenaden bildar tillsammans med Kanalparken ett drygt 200 meter långt och cirka 60 meter brett grönt stadsrum kring en vattenspegel. På parksidan har mötet mellan mark och vatten en böljande form, Kanalpromenaden möter i stället vattnet genom ett rakt och skarpt snitt, en klassisk stenskodd kajkant.

Kanalpromenaden är en rak förlängning av Västra Hamnens öst-västra huvudgata. Allén och kanalen fortsätter åt väster rakt mot fonden där Calatravas Turning Torso markerar Bo01-området. Åt andra hållet finns paviljongen på Dockplatsen i fonden och Sigmas och hotellets högre byggnader i bakgrunden som markeringar av dockplatsrummet.

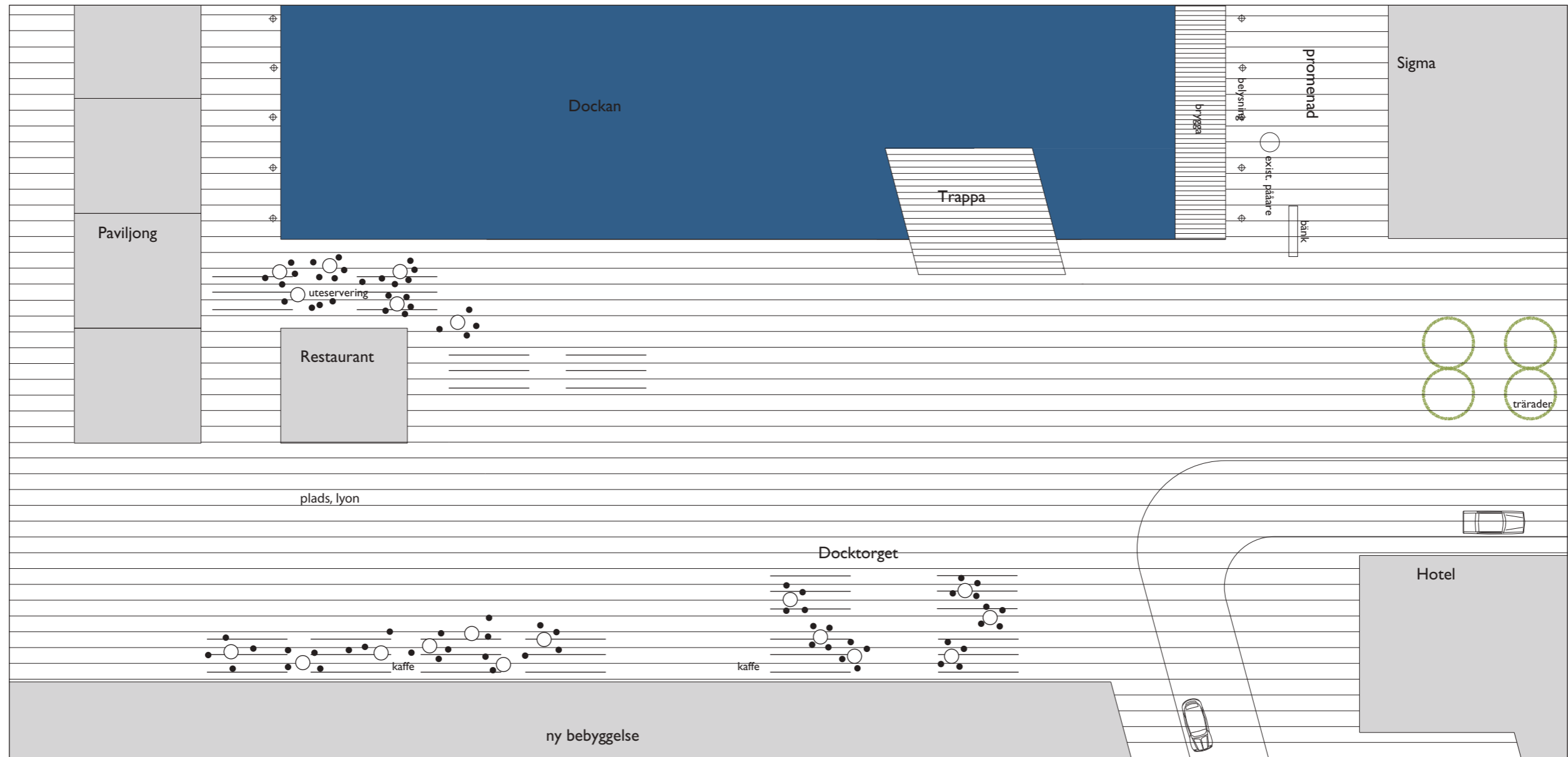
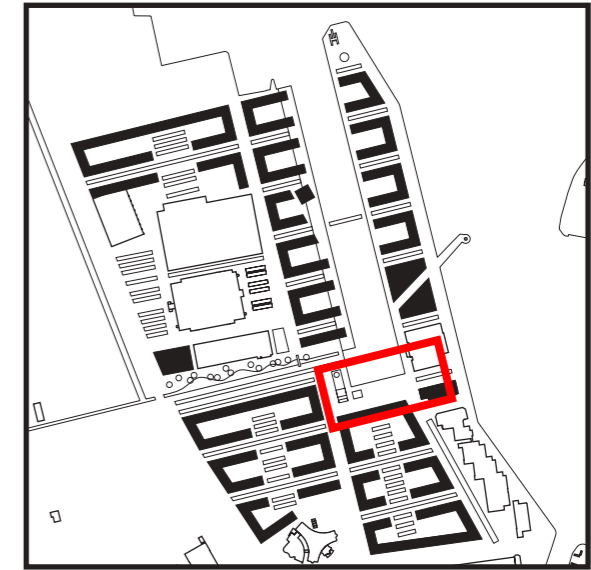
Rummet gestaltas som en förening av två funktioner: vistelse och rörelse. I det långsgående kvarteret i söder finns rum för verksamheter i bottenvåningarna. Trottoaren, gatan och den tvärställda parkeringen mot kanalen skapar tillgänglighet till dessa verksamheter och till de centrala offentliga rummen vid Dockarkaden och Docktorget. Det långsträckt, cirka tio meter breda "förtorget" under trädraden närmast kanalen, utformas för cyklande, promenerande och sittande. Golv, belysning och inventarier följer samma principer som t.ex. Östra dockpromenaden. På något ställe kan en träbro leda över till Kanalparkens gräsmattor och lundar.



fogelperspektiv mot docktorget



perspektiv mot docktorget



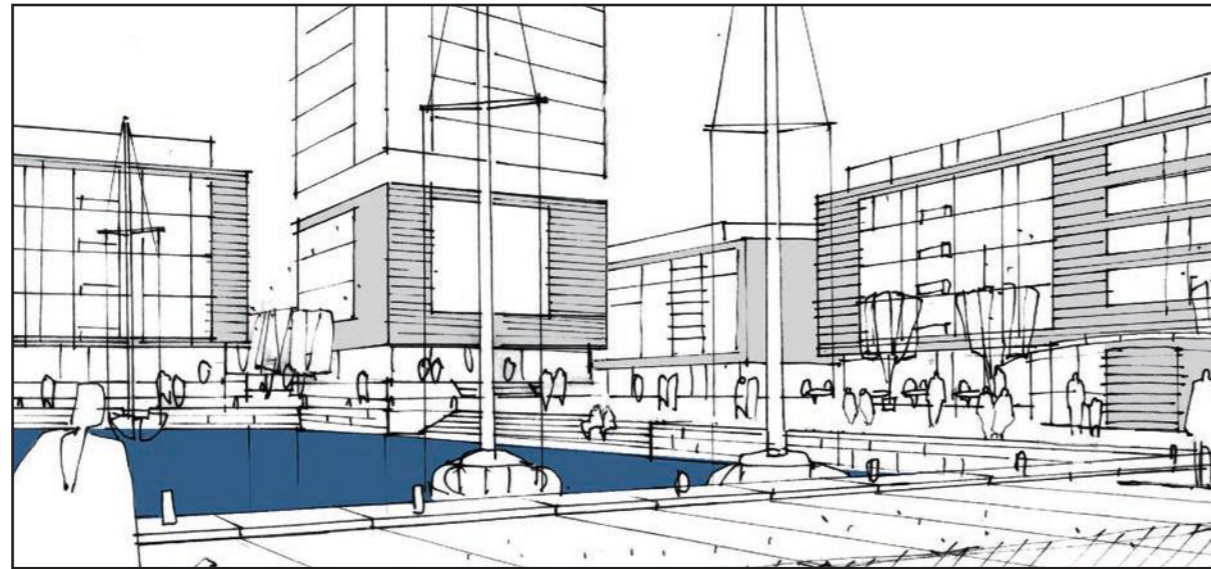
planutsnitt docktorget 1:400



place des terreux, lyon



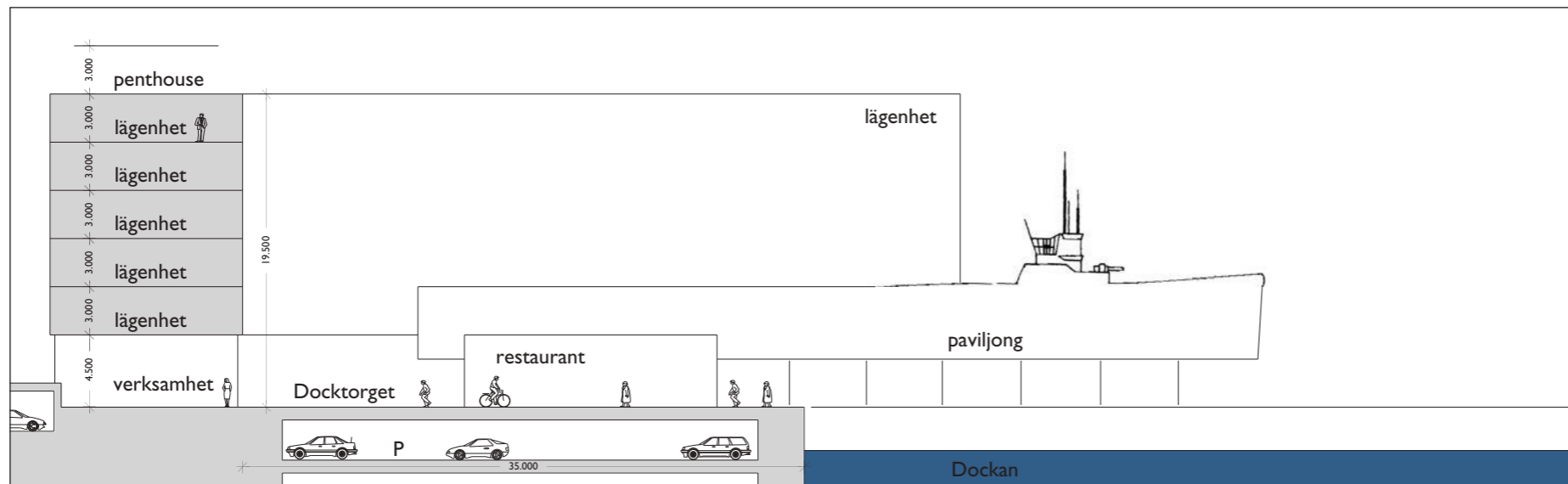
piazza san marco, venezia



perspektiv stadstorg



trappanläggning, århus å



sektion docktorget 1:400

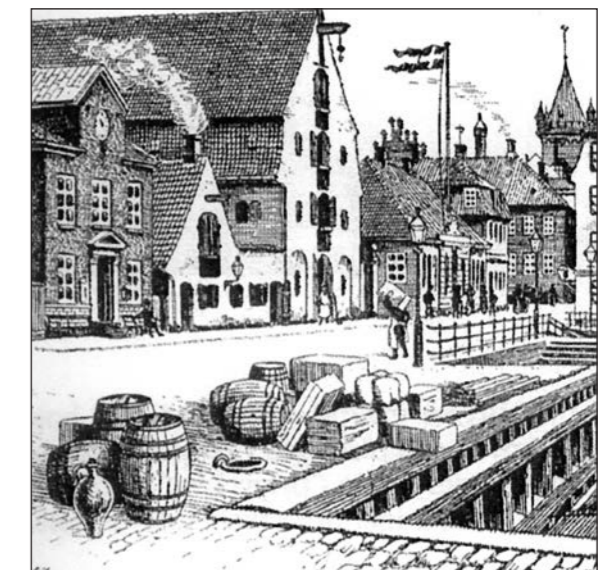
platsrum dockplatsen 2

Platsen är stadsdelens nav dit rörelse och vistelse koncentreras. Dockplatsen är det stora offentliga rummet, en symbol för hur Malmö vill gestalta mötet mellan historia och framtid i en föränderlig samtid. Platsens sammanhang är komplext. Här förenas stadsrummen med horisonten, människans lillaskala med Dockplatsens monumentalitet.

Ett stort rum, identifierat av å ena sidan den fasta bebyggelsestrukturen och å den andra fristående byggnader som höghushotellet och Sigmabyggnaden - och i detta, mindre rum, ett slags vardagslivets skala och möblemang, med paviljonger, kontorsverksamheter, kajer, bryggor, en amfiteater-liknande trappa som når ned till vattnet.

Dockplatsen består av fem sammanhängande rum: i väster, på var sida kanalen, Kanaltorget och Dockarkaden, i centrum Docktorget, i öster, med utblick mot Yttre Hamnen, Sigmaplatsen och norrut, framför Sigma, Kajpromenaden. Dockplatsens fem rum har gemensamt:

- Golvet, som är genomgående och består av betongplattor med infogade granitytor eller ytor av annat material.
- Väggarna, där anslutande "units" har enhetlig karaktär för att rama in Dockplatsen, och som är "aktiva", dvs med offentliga verksamheter i bottenvåningen, maximalt antal entréer som vänder sig mot platsen, och balkonger (se "Stadsrummens generella behandling: Väggar")
- Belysning, som hålls låg på Docktorget - eventuellt som infällda "spots" i markbeläggningen - och högre, med större koncentration, i anslutning till de omgivande byggnaderna, så att Dockplatsrummet förtydligas.
- Möbler, som har en genomgående karaktär och formgivning. Enhetlig design av bänkar, lätta tillfälliga paviljonger, pollare etc. (se "Stadsrummens generella behandling").



helsingør hamn



piazza san marco, venezia



piazza annunziata, firenze



arkad, milano



perspektiv dockplatsen



platsliv

platsrum dockplatsen 3

Speciell uppmärksamhet måste riktas mot hur gränser/övergångar mellan de fem olika plats- och torgrummen skall gestaltas.

Docktorget är i princip bilfritt. Tillgängligheten är god från båda håll, såväl från Diagonalen som från kvartersgatan/Kanalpromenaden väster. Transporter till fastigheter och verksamheter kring torget sker utan särskilda markeringar och på de gåendes, cyklandes och vistantes villkor.

Den historiska karaktären bevaras genom Dockplatsens monumentalitet. Här, vid Dockkajen och Docktorget framträder dess ursprungliga dimensioner, den fulla bredden, kajkanternas dramatiska höjd till vattnet. Det skall övervägas huruvida artefakter från ursprunglig verksamhet med skulptural karaktär ytterligare kan förstärka den historiska karaktären.

Docktrappan/Upphalarplatsen

Docktrappan eller upphalarplatsen, vårtidsgestaltade tillägg i den historiska miljön, förmedlar kontakten mellan torget, kajen och vattnet, mellan stadsrum och horisont, mellan rörelsen och vistelsen. Målsättningen är att den skall vara ett konstnärligt inslag och tolkning av Dockplatsrummet snarare än en funktionellt utformad trappa.



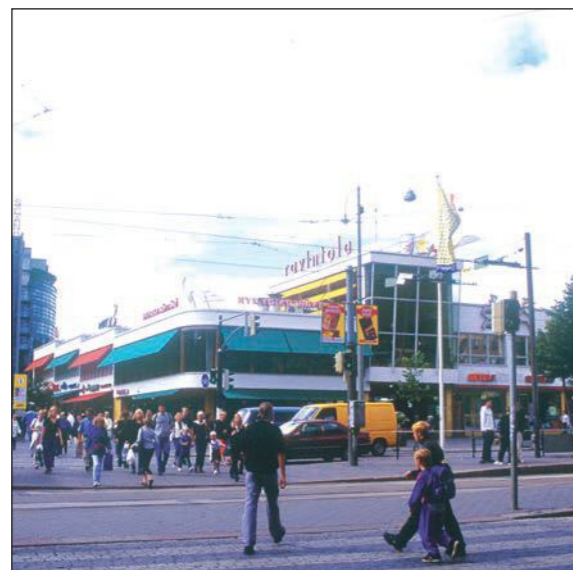
pavillon, parc de la vilette, paris



arup associates, good wood racecourse, sussex



gata, kouvala

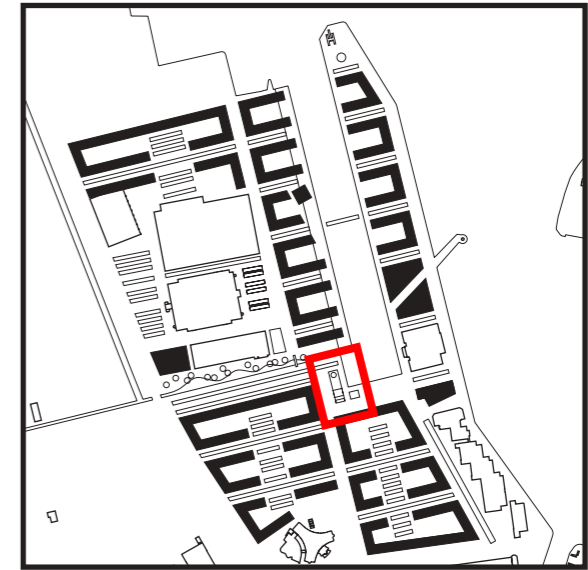


paviljong, helsingfors



peckham lilbrary, london

platsrum
dockarkaden

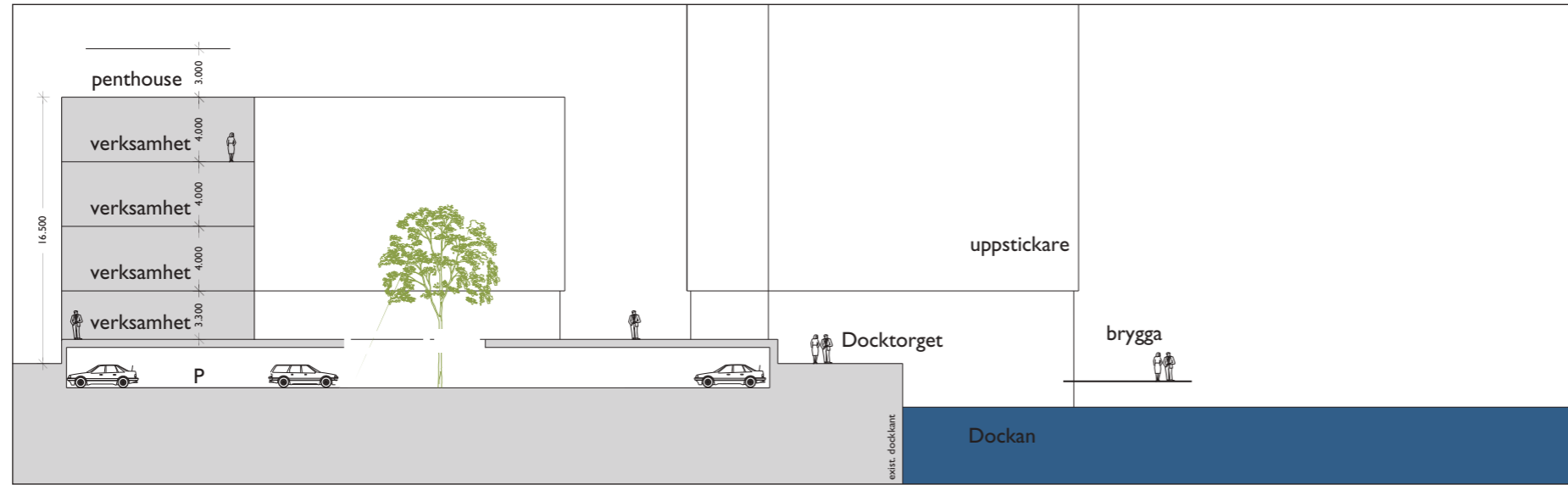


Dockarkaden är den västra delen av Dockplatsen. En bestämd övergång saknas och är ej heller önskvärd. Tydligt är att platserna har olika riktning och funktion. Dockplatsen är ett centralt, samlande och monumentalt rum, medan Dockarkaden är ett övergångsrum som länkar Dockplatsen till den nord-syd gående kvartersgatan och till Kanaltorget. I öster, norr och väster har platsen tydliga gränser mot dockhamnen, kanalen/Kanaltorget respektive Kanalparkens gröna rum och det avgränsande kvarteret i väster.

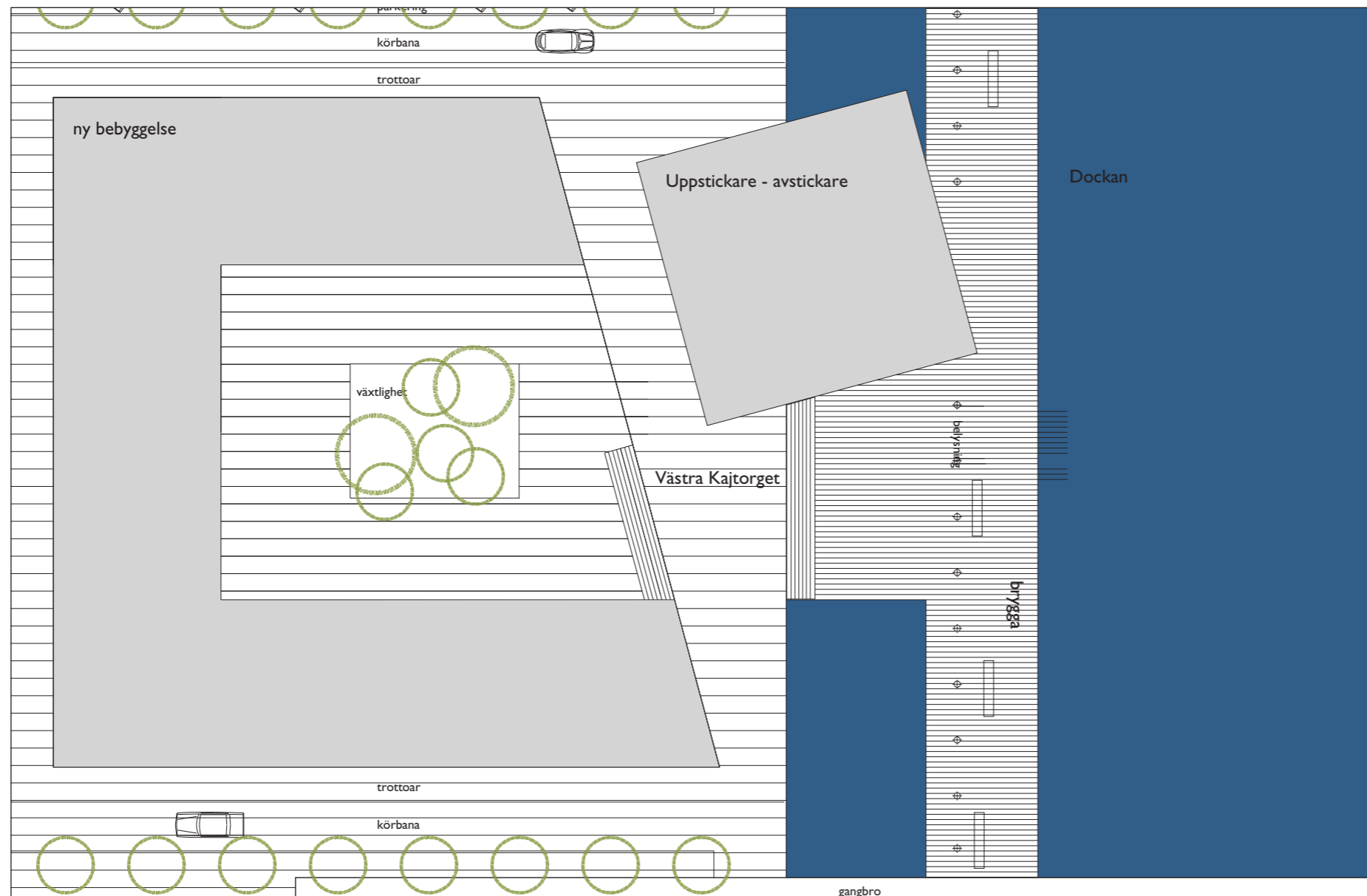
Övergångsrummets alla rörelser och riktningar "kanaliseras" av en byggnad på platsen. Denna är lägre (2-3 våningar) än den omgivande och den befinner sig i Dockplatsrummet - ett stadsmiljöelement, vars skala och innehåll är relaterad till stadsdelens vardagsliv. Gestaltningen av denna byggnad är en komplex uppgift. Graden av genomsiktighet och genomtränglighet måste behandlas, liksom möjligheterna att fylla många funktioner samtidigt, t.ex. att bilda tak och skydd på platsen, tillåta passage genom byggnaden, ge möjligheter för anslutande verksamheter och aktiviteter på Dockkajen och Dockplatsen. Dockarkadens paviljonger eller byggnadskomplex kan gärna kontrastera mot platsens övriga byggnadervad gäller arkitektonisk gestaltning och material, t.ex. som en helt transparent eller lysande skulptur/installation på platsen.

Själva dockkajen är den helt bevarade delen av den tidigare varvsdockan. Här finns den fulla höjden mellan kaj och vatten (2,7 meter) och varvsdockans fulla bredd (75 meter). Den 45 meter långa kajen kan bli anöringsplats för större båtar.

(Aptering och komplettering i överensstämmelse med Dockplatsen)

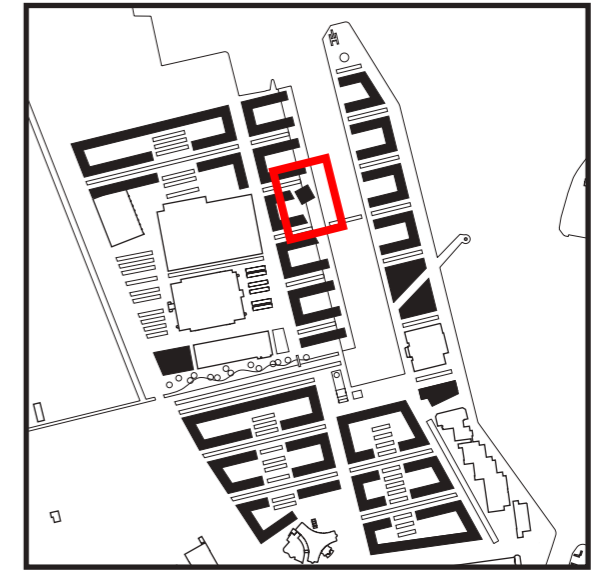


sektion diagonaltorget 1:400



planutsnitt 1:400

platsrum västra kajtorget



Västra kajtorget är en komplex, spännande och annorlunda plats. Här möter Dockans övergripande sammanhang och gestaltungs-konceptet platsbundna och konkreta. Diagonalens idé gestalts genom en uppstickare/avvikare tvärs över dockhamnen i Diagonalgatans fortsatta riktning. Detta skapar avvikande riktningar, skärningar och former som dels har en egen kvalite, dels genom kontrastverkan förtydligar det genomgåenderationella planmönstrets princip.

Karaktistiskt för Västra kajtorget är övergångar, mellan rum, nivåer, material och aktiviteter. Den fasta utgångspunkten är en avskuren unit med parkering och angörande lokalgator på var sida som skapar tillgänglighet till platsen. Den arkitektoniska gestaltningen av den avvikande byggnaden, på gränsen mellan kaj och hamn, mellan bryggor och torg, skall studeras särskilt noggrant p.g.a. uppgiftens betydelse och komplexitet. Byggnaden skall inte bara fungera som landmärke och fond utan även som en slags generator för Dockans stadsliv och som avgörande element i utformningen av stadsrummet.

Kvarteret kan ha ett blandat innehåll. Det är troligt att en viss dominans av verksamheter utvecklas p.g.a. närheten till högskolan och den speciella miljön. Uppstickarens läge delvis ut i dockhamnens rum ger förutsättningar för att utveckla hamnanknutna verksamheter i bottenvåningarna, t.ex. hamnkontor, gästhamnsfaciliteter, båtutrustningsbutiker, caféer, restauranter.



den sorte diamant, københavn



arkitekturinstitutet, rotterdam

platsrum västra kajtorget 2

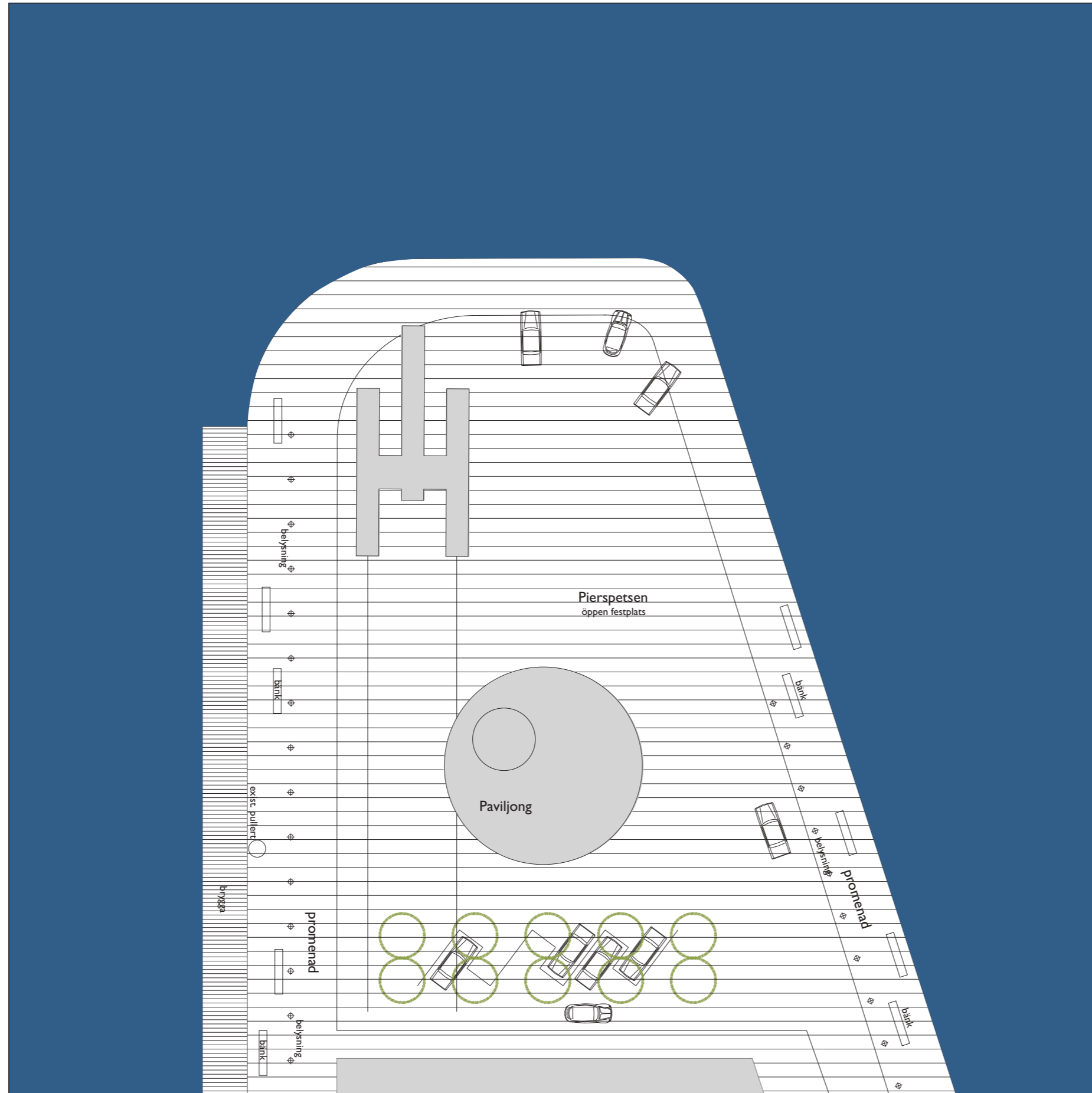
- Golvet på kajen och gårdstorget består genomgående av betongplattor med infogade granitytor eller ytor med annat material, transparent och lysande. Bryggtorget har plank av teak eller grova 7-8" bryggplank.
- Väggarna består av en units inre händelserika fasad med publika verksamheter och affärer i bottenvåningen samt höghuset nedre våningar. Även övergångarna mellan platsens olika nivåer kommer att upplevas som en slags väggar och skall därför studeras noggrant vad avser material, avslutningar, trappor och ramper
- Växtlighet finns endast på gårdstorget där en mindre park med större träd skapas. På kajen och bryggan är stället belysningen och rumsskapande element.
- Kajkanten fram till uppstickaren utformas som utsikts- och åskådarplats, som en förenig av räcke och vistelseplats (sittande, stående).
- Möblering: se: "Stadsrummens gemensamma komplement och detaljer".

(Se vidare: "Vattenrum. Dockrummet")

"uppstickare - avstickare"

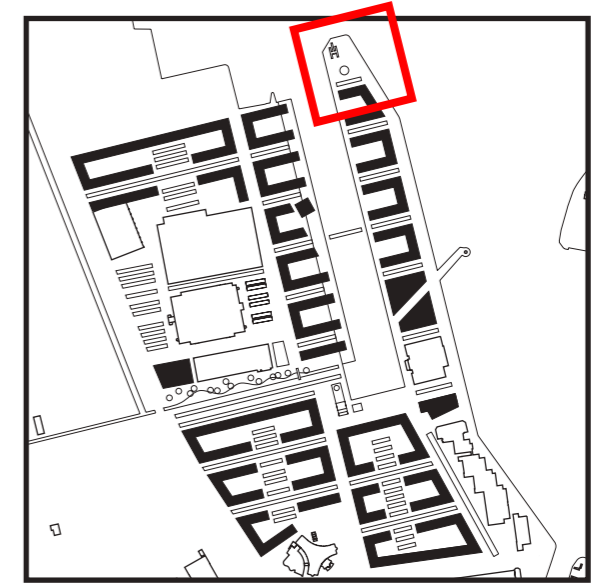


rotterdam hamn



planutsnitt 1:400

platsrum pirspetsen



Pirspetsen är tillfälligheternas och de speciella händelsernas plats. En plats bortom vardagslivets pulserandestadsrum, en plats man aldrig passerar, en unik miljö utskjuten i havet minnande om Dockans historia.

Minnet av historien kan förstärkas av en uppstickare, t.ex. en av lyftkranarna som här symboliserar områdets historia. En mindre kran skulle kunna ersätta den nuvarande bockkranen som sjö- och landmärke och samtidigt bli ett rumsskapande element anpassat till Dockans nya skala.

Pirplatsen skall ha en byggnad som kan inrymma offentliga arrangemang t.ex. musik, teater, debatter eller andra ändamål knutna till Malmös och Dockans verksamheter, till kultur, hav eller hamn.

Golvet är genomgående och består av betongplattor med infogade granitytor eller ytor av annat material.



paviljong, warszawa



kanal, ørestaden



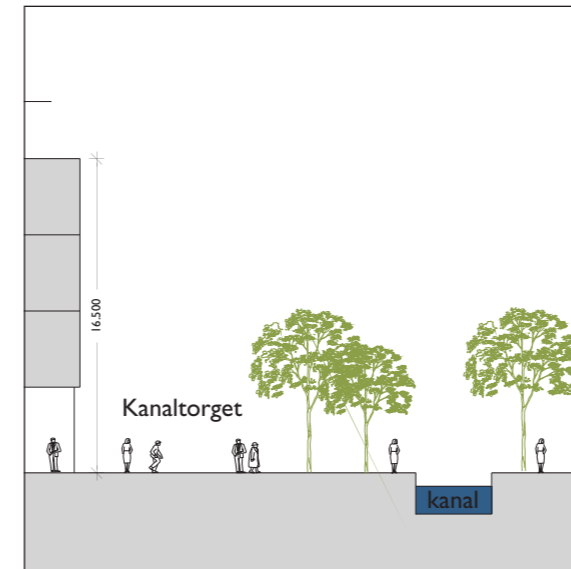
kanal, utrecht



livet längs promenaden, nyhavn

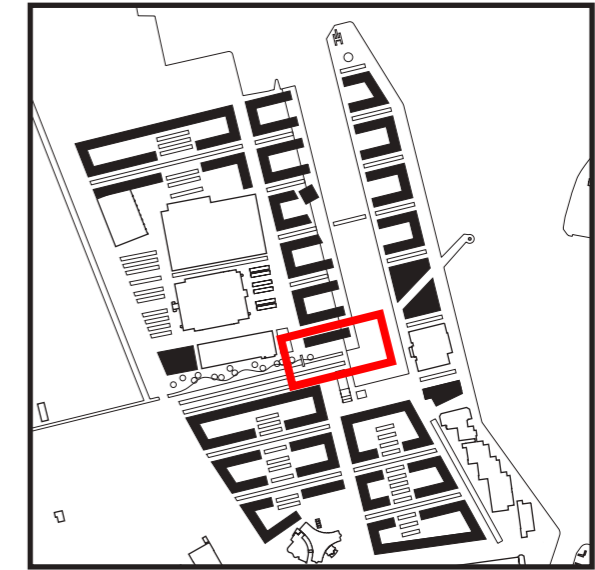


århus å



sektion 1:400

platsrum kanalторget

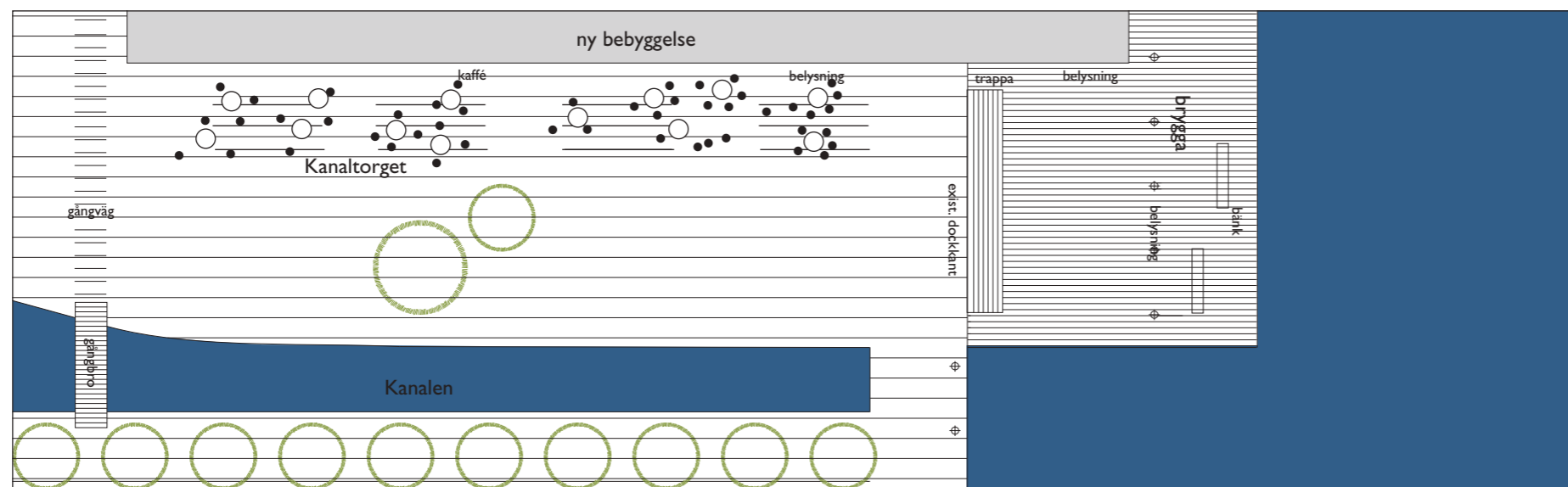


Kanalторget är entrén till Östra kajen och Högscoleområdet. Samtidigt är det en av de fem platserna som tillsammans bildar det stora, centrala dockplatsrummet. Torget, som angörs med en bro över Västra hamnkanalen, utgör en direkt fortsättning på den gröna miljö som parken och den trädplanterade gatan runt kanalen skapar. Det är ett litet men betydelsefullt torg.

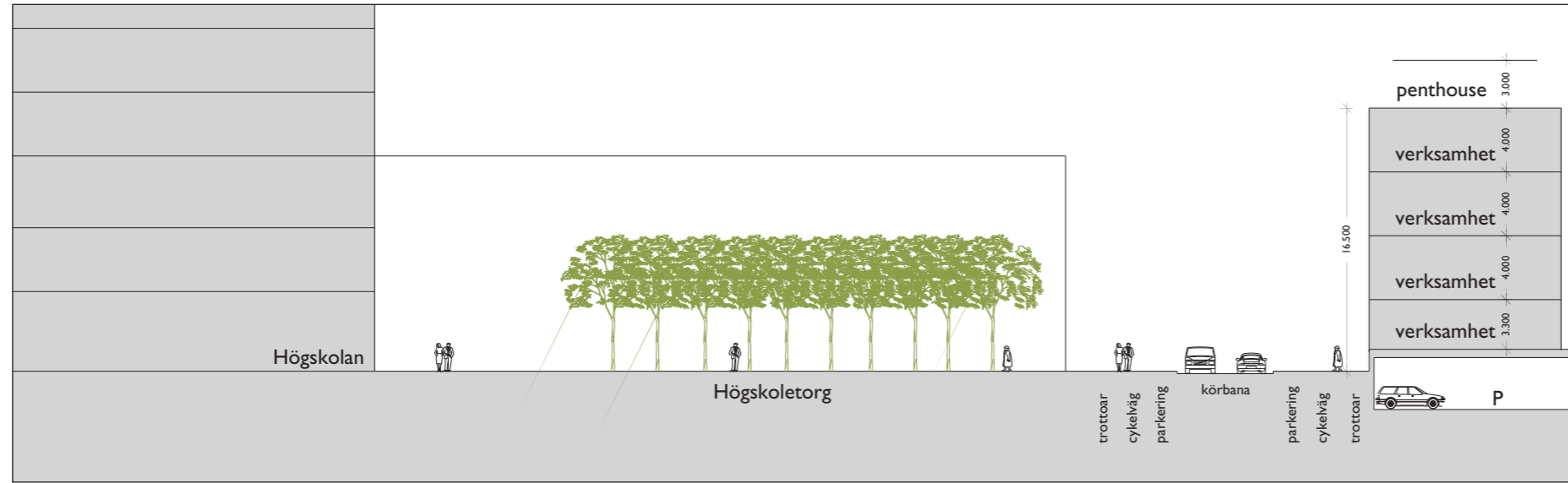
Kanalторget är genomsittsöderläge av stadsdelens allra soligaste och ljusaste platser. Bebyggelsen skapar lä för de förhärlskande vinarna från väst och de kalla nordvindarna och byggnaden som utgör torgets enda vägg samlar solvärme. Solen når hit utan hinder hela dagen, året runt.

Dessa förhållanden skapar förutsättningar för restauranter, caféer och liknande verksamheter. En annan viktig förutsättning är att åtskilliga personer passerar var dag och att universitetet och verksamheterna runt hörnet skapar rörelse och liv. Kanalторget är fritt från biltrafik, men tillgängligt och attraktivt.

- Golvet består som Dockplatsen av genomgående betongplattor med infogade granitytor eller ytor med annat material, transparent och lysande.
- Väggarna består i väster av Kanalparkens grönska och i norr av en händelserik fasad med publikverksamheter och affärer i bottenvåningen.
- Växtlighet saknas på platsen. Belysningen och belysningsstolparna är i stället de rumsskapande elementen.
- Kajkanterna mellan Kanalторget och Västra hamnkanalen samt dockan utformas som utsikts- och åskådarplats, som en förening av räcke och vistelseplats (sittande, stående).
- Möblering: som på Dockplatsen (se: "Stadsrum mens gemensamma komplement och detaljer")



planutsnitt 1:400

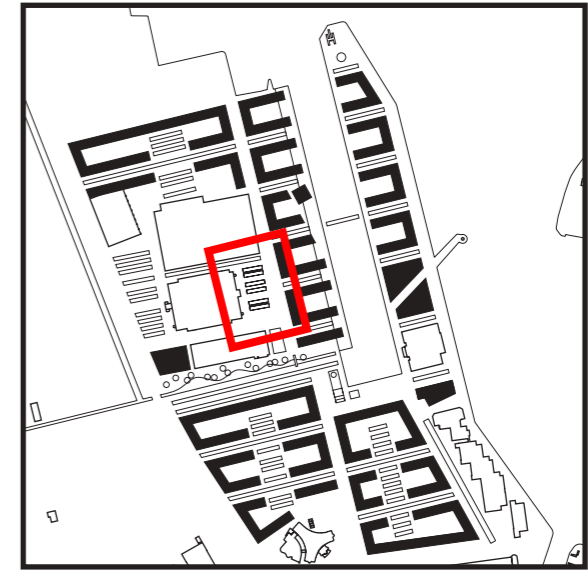


sektion 1:400



planutsnitt 1:400

platsrum högskoletorget



Högskoletorget är en central plats i Högscoleområdet, framför allt för cyklande och gående. Kanaltorget är inte ett monumentalt utan en plats för ständig rörelse, möten och vardagens alla praktiska moment. De stora omgivande varvshallarna skapar lä och en känsla av skydd, en upplevelse av att vara helt inne i området och mötet mellan det gamla och det nya. Torget skall vara ett multifunktionellt vardagstorg som skall kunna användas till alltifrån uppträdanden till modellexperimenterande i full skala.

Torget kan sägas ha två tydliga "portar". Den ena mot öster där Högscoleallén förbinder torget med dockan och visuellt fortsätter på andra sidan, med Yttre fyren i fonden. Den andra mot söder och Dockplatsen där kanalparkens grönska signalerar.

- Golvet i detta rum är betong med infogad granit-grus- eller annan beläggning med en grovlek som motsvarar kraven på mångfunktionalitet.
- Väggarna bildas av de högsta, massiva hallarna åt tre håll och två nya kvarter åt öster, i vilka bottenvåningarna kan innehålla verksamheter, högscolefunktioner el.dy.
- Växtligheten på platsen inramar och ger stöd åt händelserna och aktiviteterna på platsen. Regelbundet planterade träd skapar ett särskilt rum på torget, en grön urban situation.
- Belysningen: hög och låg stolpbelysning



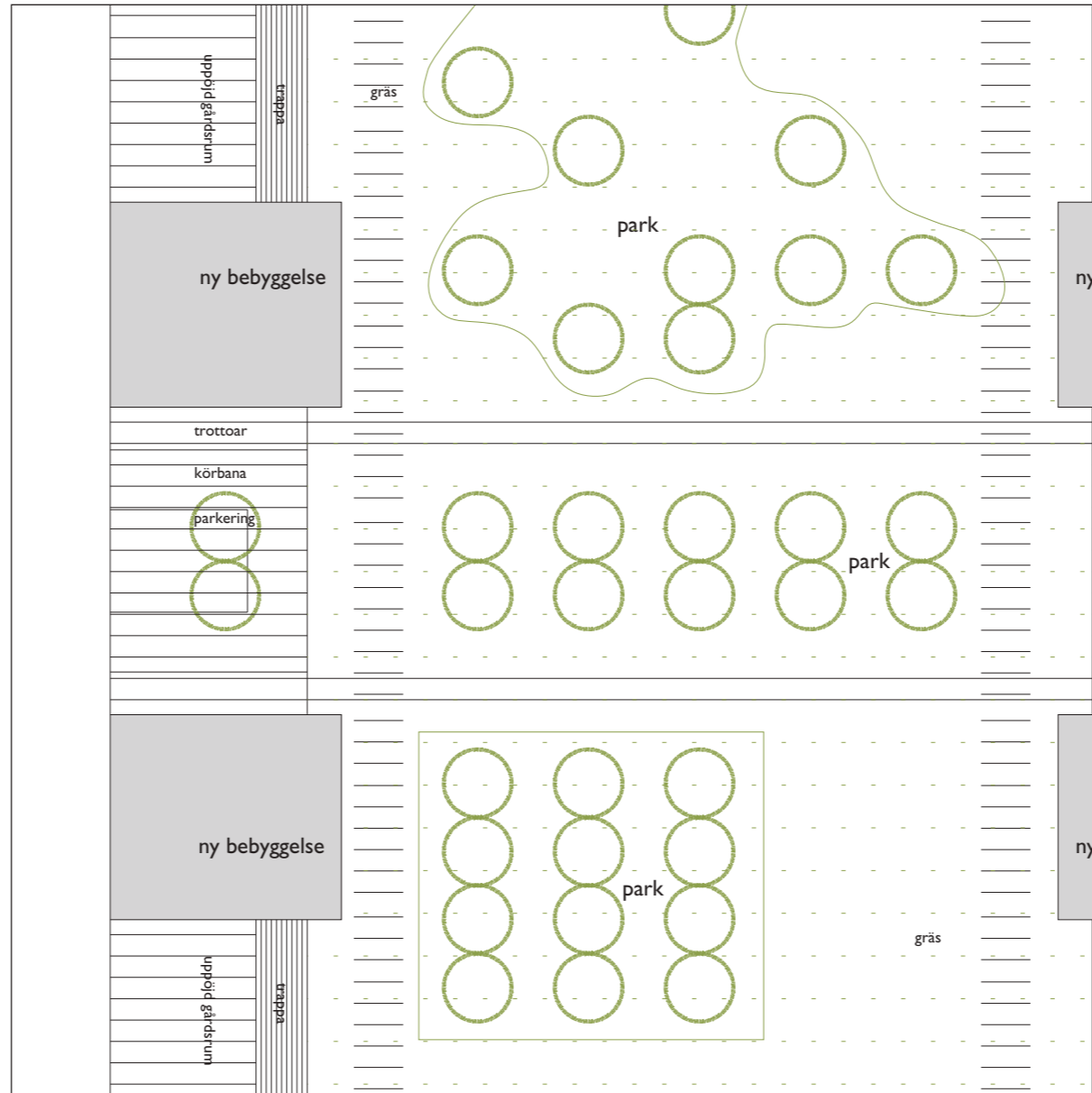
park, museum für angewante kunst, frankfurt



rauchstrasse, berlin



park, ørestaden



parkrum
kvartersparkerna – "gröna dockor"



Stadsdelen innehåller följande parkrum:

- 1 Kvartersparkerna - "gröna dockor"
- 2 Kanalparken
- 3 Öresundsparken
- 4 Högskoleparken



kongens have, københavn



parc de la vilette, paris



place de la bourse, lyon



parc de la vilette, paris



luxembourgparken, paris



parc citrohan, paris



park, ørestaden

parkrum kvartersparkerna – "gröna dockor" 2

Den mer än 200 meter långa och 45 meter breda parken är stadsdelens "gröna docka". Den är en pendang och fortsättning på den riktiga vattenfyllda varvsdockan. De båda dockorna med sina olika element binds på olika sätt samman i Dockplatsen.

Parken är ett offentligt rum där tät växtlighet varvas med öppna ytor för vardagens och helgdagens aktiviteter: bersåer, boullébanor, lekplatser, planer för bollsport .

Gränsen till de ca 1,2 meter upphöjda, halvprivata, oftast gröna gårdarna i kvartersenheterna ("units"), eller de halloffentliga gårdstorgen, i de fall verksamheter dominerar kvartersenhetens innehåll, utvecklas till en särskilt gestaltad mellanzon. Den kan bestå av trapparrangemang, förvaringsutrymmen, paviljonger, omklädningsrum eller byggnader för grannskapets sociala liv som dag- och fritidshem. Skillnaden i höjdlägenhet ger gårdarna en naturlig integritet och ett samtidigt naturligt sammanhang med den offentliga parken.

- Golvet består av gräs, grus och sten samt ytor för speciella fritidsändamål. Eventuellt kan på några ställen den existerande betongen utnyttjas och lämna spår av tidigare verksamhet på platsen.
- Väggarna utgörs av de framskjutna husgavlarna på rad åtskilda av gröna ridåer som skiljer gårdarna från parken. Väggarna har en "socket" (mellanzonen) som genomgående element. Den utgörs av en längsgående ca 1 1/2 meter hög nivåskillnad på parkens båda sidor.
- Växtligheten är en blandning av sammanhängande och mer fristående frodig trädplantering. Platserna för olika aktiviteter, t.ex. för sport och lek, skall uppfattas som ursparningar, "röjningar" i en enhetlig grönska.
- Belysningen skall skapa en trygghetskänsla så att parken blir ett tillgängligt offentligt rum dygnet runt utan mörka, skrämmande vrår. Förhållandet mellan växtlighetens rumskapande och belysningen skall därför särskilt beaktas och konsekvens beskrivas. Armaturerna kan vara en blandning av höga och låga stolpbelysningar.
- Inventarier som bänkar, belysningsstolpar, parkar maturer har enhetlig och relativt "lätt" karaktär.



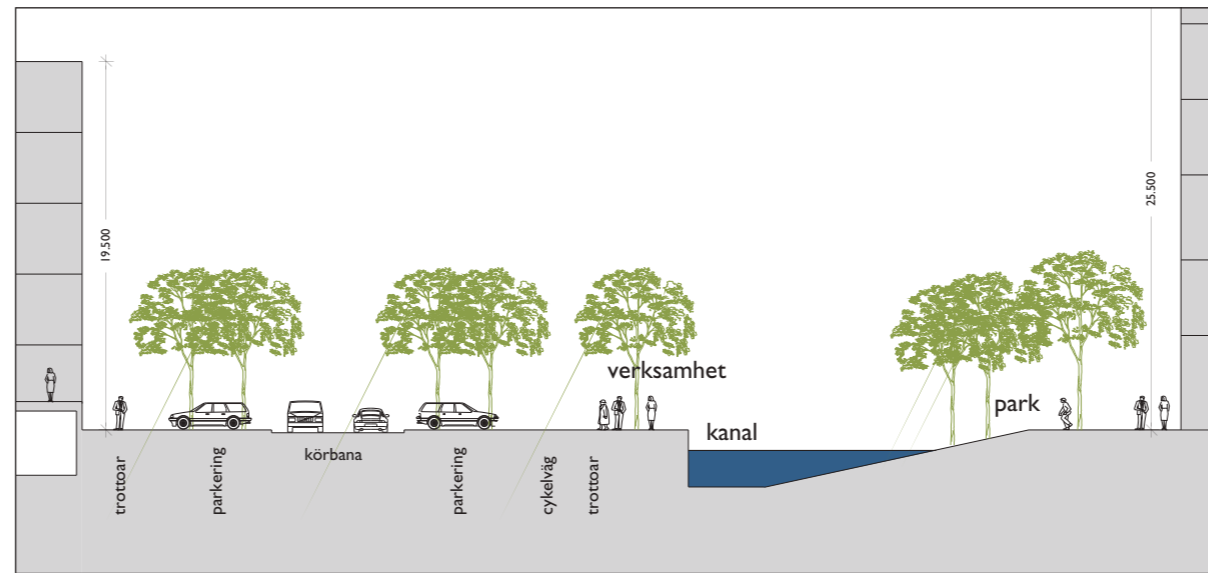
vattenkant



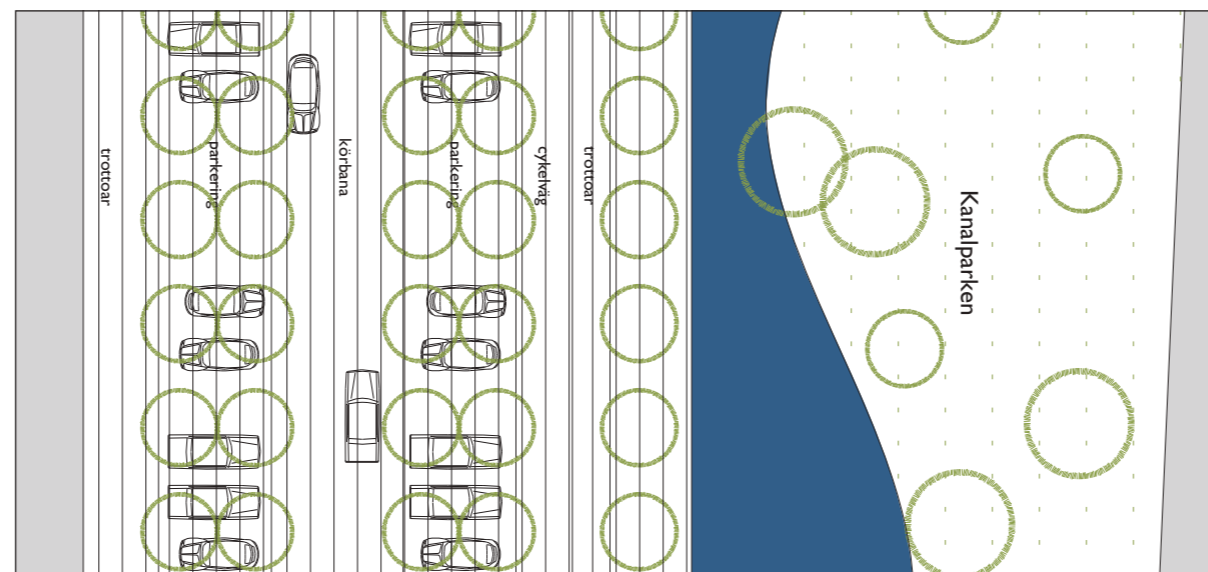
vattenkant



vattenkant



sektion 1:400



planutsnitt 1:400

parkrum kanalparken och västra hamnkanalen



Kanalparken och kanalen skapar tillsammans med Kanalgatan ett ca 200 meter långt grönt rum som förenar stadsdelens norra och södra delar. Grönrummet består av:

- Parken, en sammanhängande gräsmatta med oregebundet planterade högväxta lövträd.
- bildar övergången mellan gräsmattan och vattnet.
- Vattenspegeln, en zon i stadsdelens västra entré där kanalen utvidgar sig och överger sin strikta form för en friare.
- Promenaden med sin raka, stenskodda kanal kant.
- Broar över vattenspegeln som förenar parken och esplanaden till ett sammanhängande grönt rum.
- Allén längs Kanalgatan med halvhöga träd i snörräta rader som kontrast till parkens oregebundenhet.

Parken skall utformas så att det är uppenbart att den är allmänt tillgänglig, en stadspark. Kopplingarna till verksamheten i Ubåtshallen skall vara återhållsamma och underordnas denna idé. Speciell vikt läggs vid att skapa en distinkt övergång mellan Kanaltorget och Kanalparken.

I den böljande kanalkanten skapas ett möte mellan gräs och vatten förmedlat av en vertikal träspontning som bildar en ca 30 cm hög övergång.

Gångar förekommer sparsamt och utformas så att upplevelsen av en sammanhängande grön matta förstärks.

(Aptering och komplettering i överensstämmelse med Parkerna)



park, ørestaden



sct. annæ plads, københavn



parc de la vilette, paris



park, ørestaden



dronningegården, københavn

parkrum

øresundsparken/högskoleparken/ubåtsslunden



Högskoleparken är entrén till Högskoleområdet, framför allt för cyklande och gående. Den är monumental utan en plats för ständig rörelse, möten och vardagens alla praktiska moment. De stora omgivande varvshallarna skapar lä och en känsla av skydd, en upplevelse av att vara helt inne i området och mötet mellan det gamla och det nya.

Torget kan sägas ha två tydliga "portar". Den ena mot öster där Högskoleallén förbinder torget med dockan och visuellt fortsätter på andra sidan, med Yttre fyren i fonden. Den andra mot söder och Dockplatsen där kanalparkens grönska signalerar.

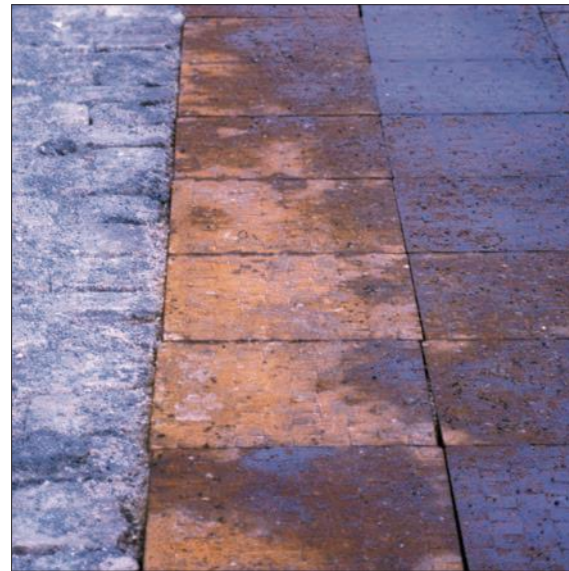
- Golvet i detta rum är grus, gräs och betong med stenbeläggning som avslutning mot gatorna och de stora hallarna.
- Väggarna bildas av de högresta, massiva hallarna åt tre håll och två nya kvarter åt öster, i vilka bottenvåningarna innehåller verksamheter.
- Växtligheten på platsen inramar och ger stöd åt händelserna och aktiviteterna på platsen. Regelbundet planterade träd skapar ett särskilt rum på torget, en grön urban situation.
- Belysningen: se belysningsprogram.



dockan, malmö



århus hamn



beläggningsexempel, gjutjärn



jarmers plads, københavn



jarmers plads, københavn

rum aptering generellt

'Golv', markbeläggningar

De offentliga stadsrummens markbeläggning är genomgående rektangulära betongplattor, så stora som möjligt och i skärande förband. Plattorna skall överalt ligga i samma öst-västliga längdriktning som hela stadsdelens huvudstruktur.

I detta underlag kan infogas material av annan kvalitet:

- Granit, som markerar de viktigaste strukturerande, eller historiska linjerna i dockområdet, platserna och stråken, i samma färg som betongen och med olika slipning och bearbetningsgrader
- Grus, i olika storlekar, och i samma färg som betongen
- Trä, av bryggplankkaraktär
- Stål och gjutjärn

Den nya markbeläggnings principer och material anknäver således till dockområdets historia, till den typiska, lite grova hamn- och varvsmiljön. Där fanns en rikedom på rationella och funktionsbestämda linjer och spår och många andra avtryck från mänsklig aktivitet och verksamhet under lång tid.

De föreslagna principerna gör att Dockan kommer att framstå som en stadsdel med ett genomgående "golv". För att förstärka denna enhetliga känsla bör man sträva efter så få kanter och nivåskillnader som möjligt. Där detta inte kan undvikas skall övergången göras så mjuk som möjligt med avfasade eller lutande kantstenar.

De mjuka övergångarna skall dessutom säkra att handikappade, rullstolsbundna och rørelsehindrade har full tillgänglighet i området.



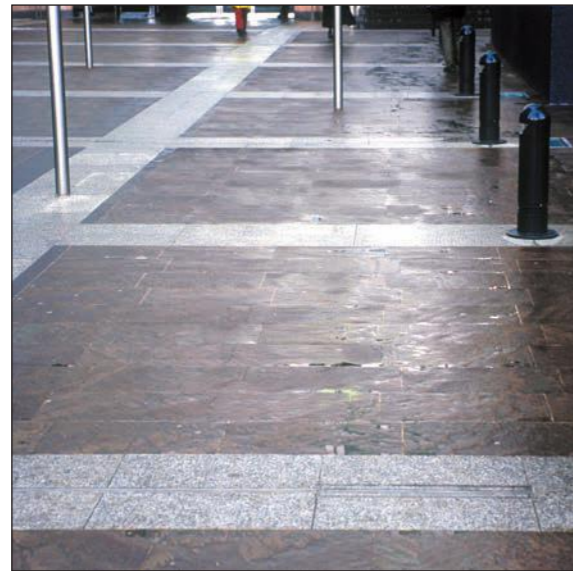
beläggningsexempel, lund



centralplatsen, lund



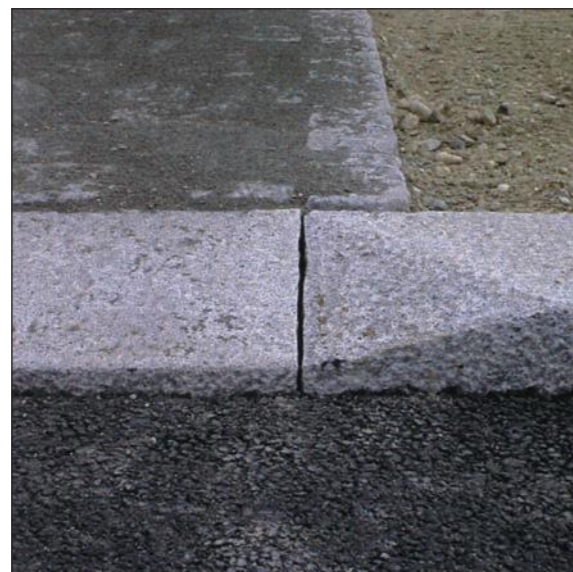
beläggningsexempel



beläggningsexempel



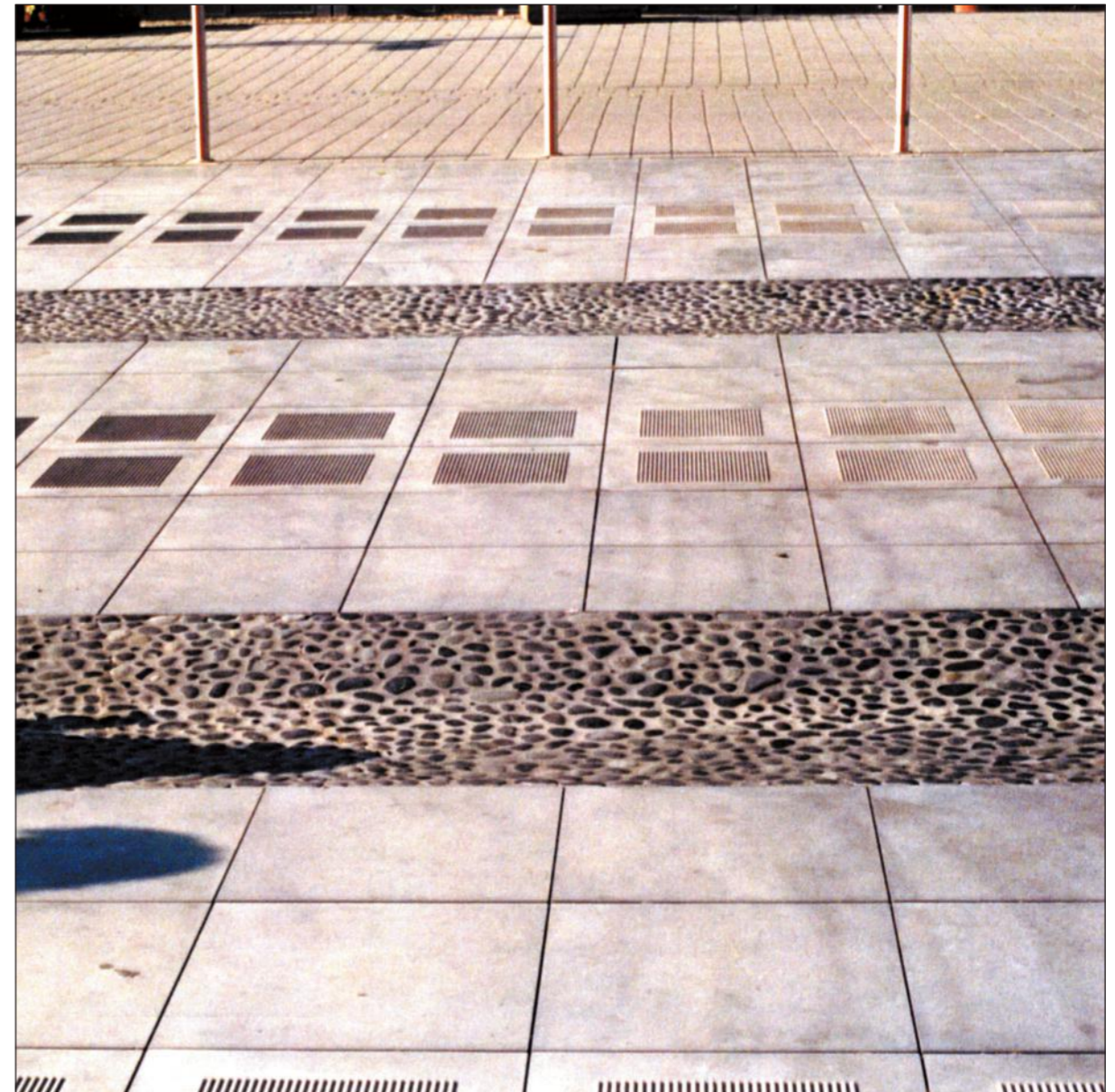
mjuka övergångar exempel



beläggningsexempel



mjuka övergångar exempel



beläggningsexempel



helsingborg hamn



shl, københavn



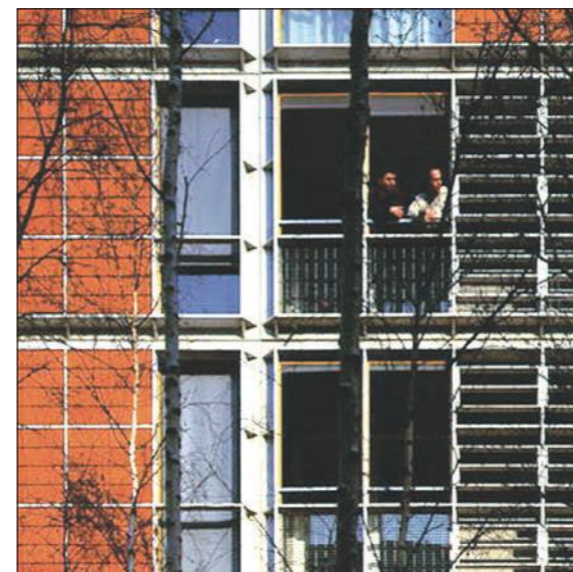
shl, københavn



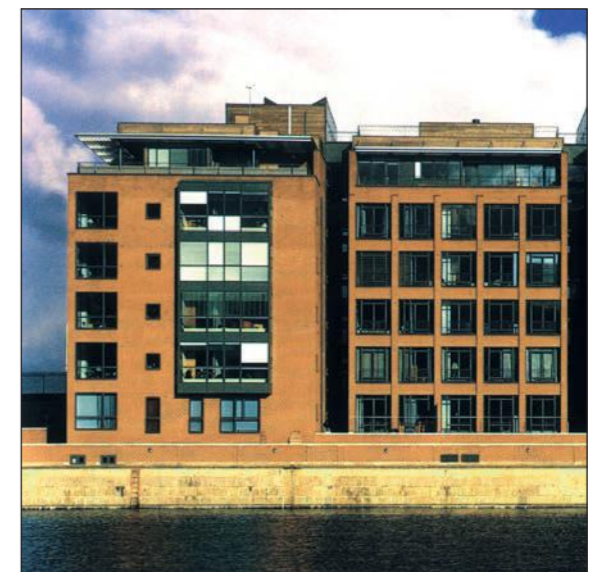
renzo piano, ircam, paris



renzo piano, ircam, paris



renzo piano, bostäder, paris



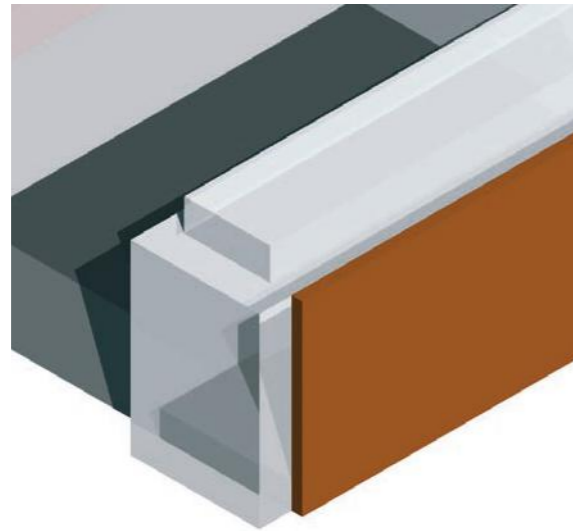
shl, københavn

rum aptering generellt 3

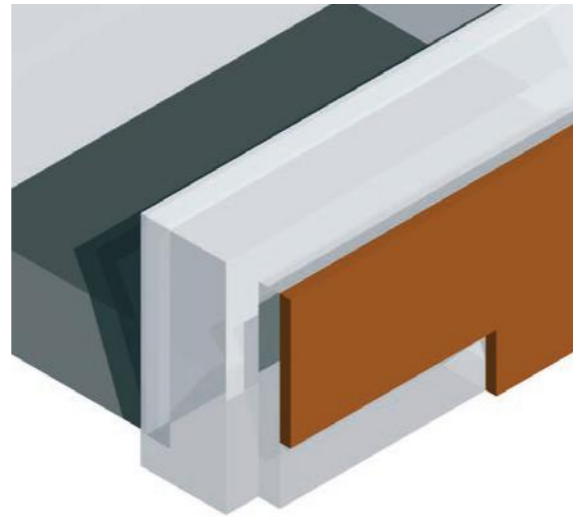
'Väggar', fasader, material, färger

De offentliga stadsrummens väggar (fasadbeklädnader) föreslås utförda i stenmaterial, företrädesvis tegel i en röd färgskala.

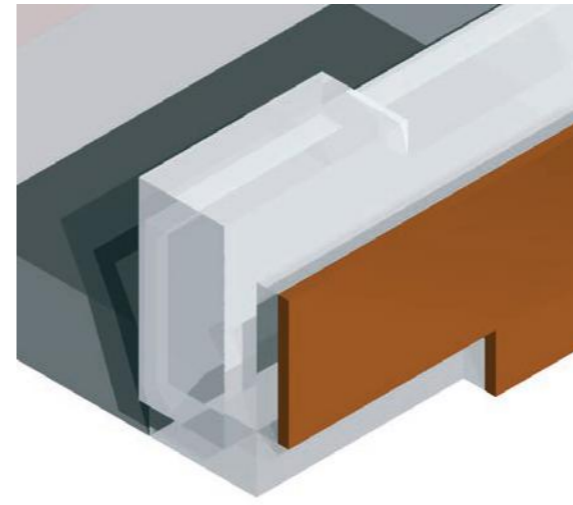
Bottenvåningar och penthouse-våningar kan utföras så att de får ett lätt, transparent uttryck genom materialval som glas och lätta plattmaterial i samma färgskala (Se illustration s. 36).



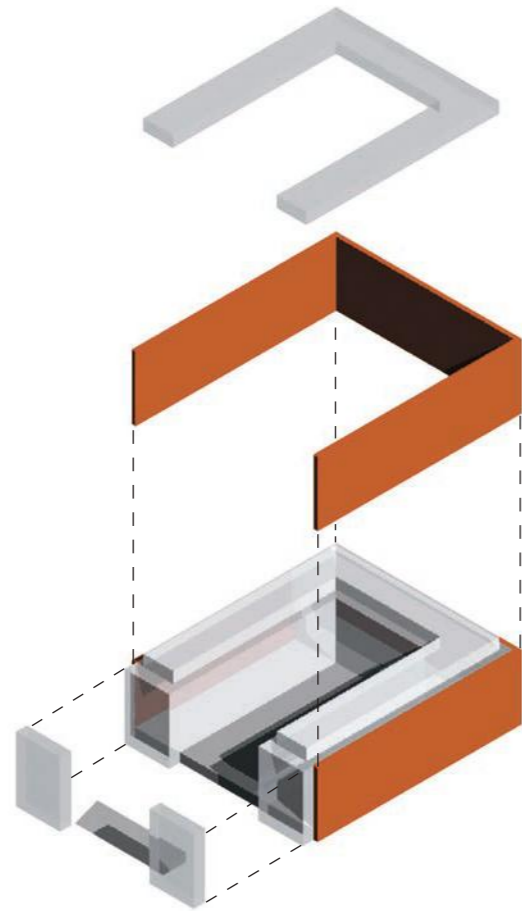
gavelvariant 1



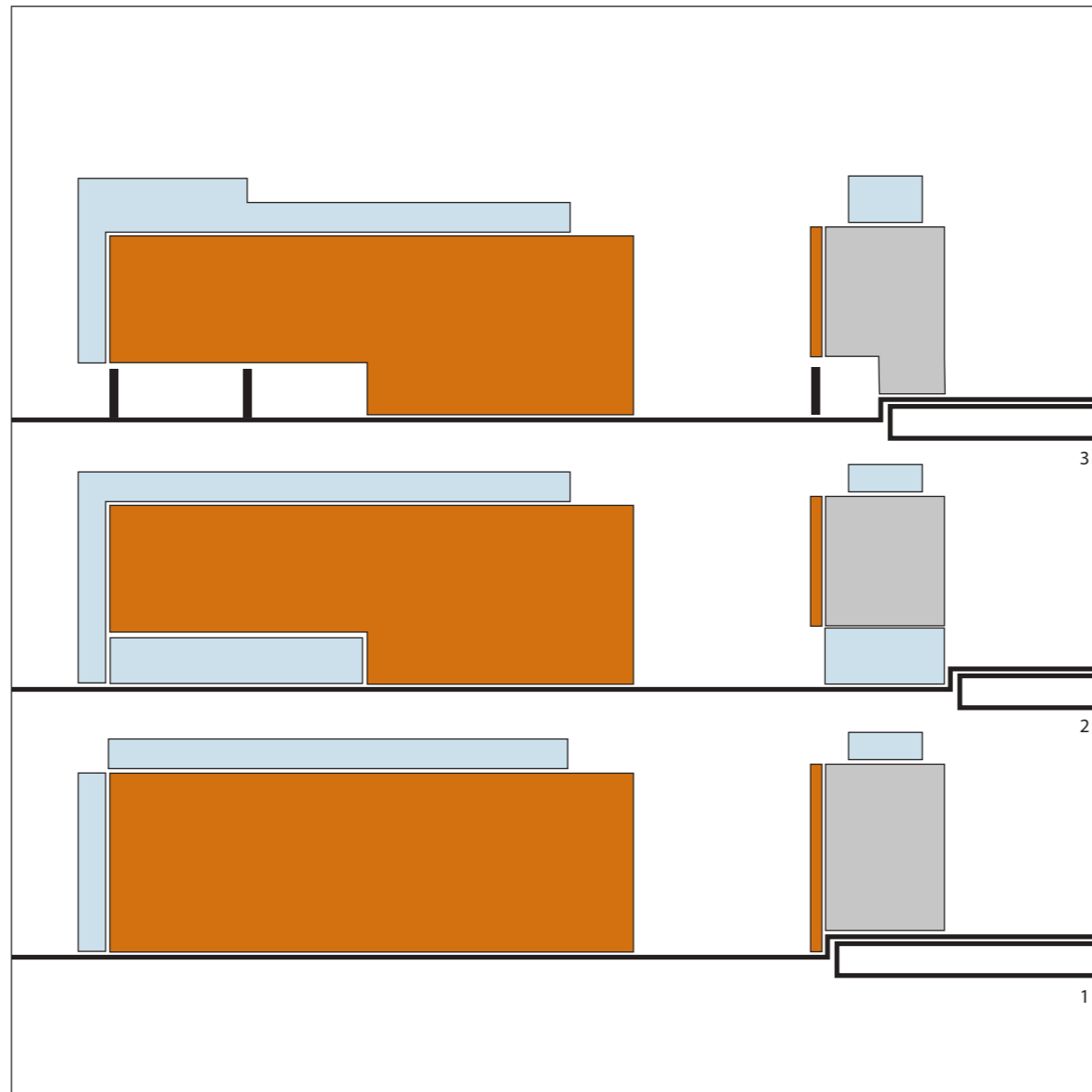
gavelvariant 2



gavelvariant 3



de offentliga stadsrummens väggar

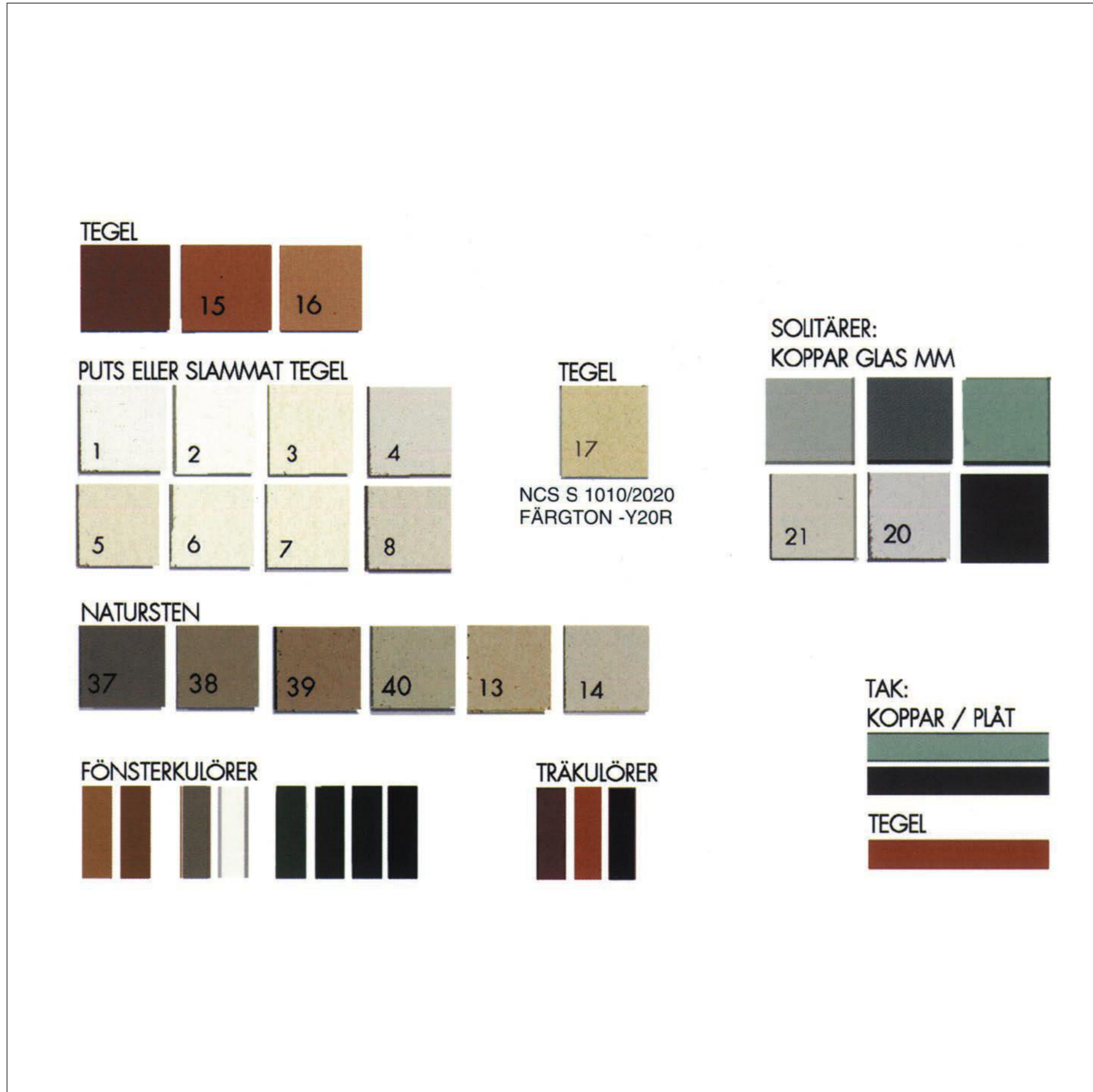


fasadvarianter

rum aptering generellt 4

'Väggar', fasader, material, färger 2

1. Alla kvartersenheter är på ytersidorna omslutna av en »kappa«-en fasadbeklädnad som löper ända från marken upp till takkrönet. Fasadbeklädnaden täcker således både parkeringsvåningen och de övriga våningarna (parkeringsdäcket får inte vara synligt som fasadernas sockel - se illustration).
2. Till denna enhet adderas lätta penthouse- och gavelvolym - 3 m djupa (se illustration).
3. Transparenta fasader eller »hål« i fasadernas bottenvåning kan endast skapas under förutsättning att P-däcket dras tillbaka från fasadlivet (se illustration).
4. Utformningen av gavelvolymerna kan varieras och eventuellt kopplas samman med penthousevolymerna (se illustration).



rum
aptering generellt 5

Dockans färgskala

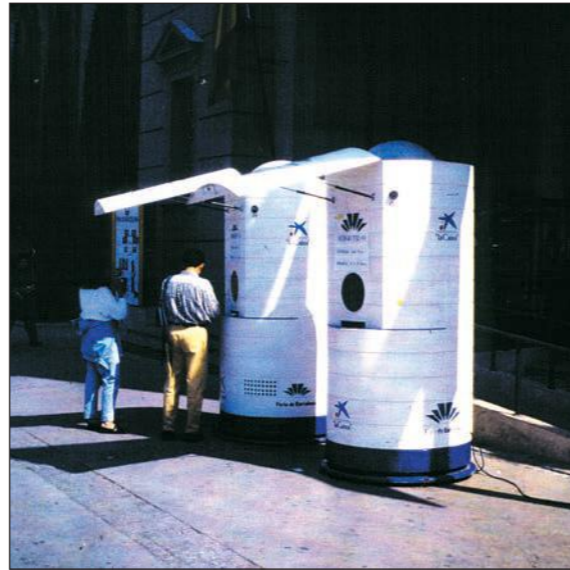
Den valda färgskalan för stadsdelen är avstämd efter följande förutsättningar.

- 1 Mot stadsrummet, röd färgskala, på grund av:
 - Malmöns historiska stadskärna, med tegel i röd färgskala.
 - Färgskalan för Hamnen och Universitetsholmen, i förslaget från Malmö stadsbyggnadskontor (utarbetat av Idé & Form, Elvy Engelbrektsson, Färgrappan AB).
 - De gamla varvsbyggnadernas färgskala i rött tegel.
- 2 Mot kvartersenheternas gårdsrum, vit/ljus färgskala på grund av:
 - Närheten till vattnet och den marina miljön (ofta förbunden med modernismens byggnadskultur med ljusa färger och skarpa kanter - vita segel på Öresund).

Även om färgskalan refererar till Dockans kontext och historia så kommer uttrycket i form, färg och material att skapa en samtida, egen identitet.



återvinningscontainer, københavn



biljettkiosk, barcelona



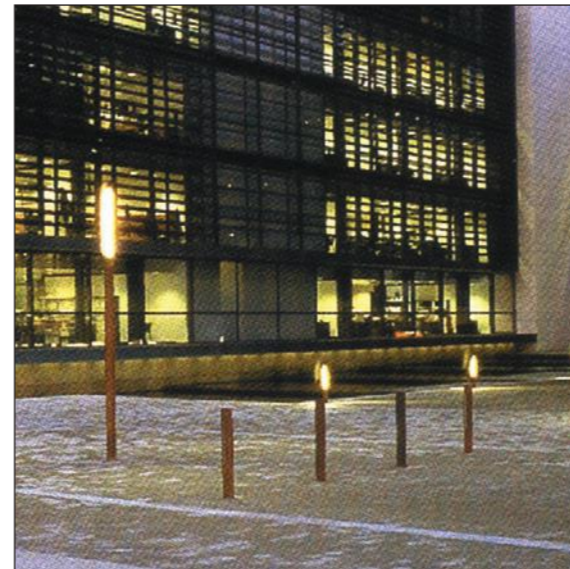
glasstånd barcelona



belysningsstolpar, københavn havn



uplights



belysningsstolpar, københavn havn



bro, london docklands



vägbro, barcelona

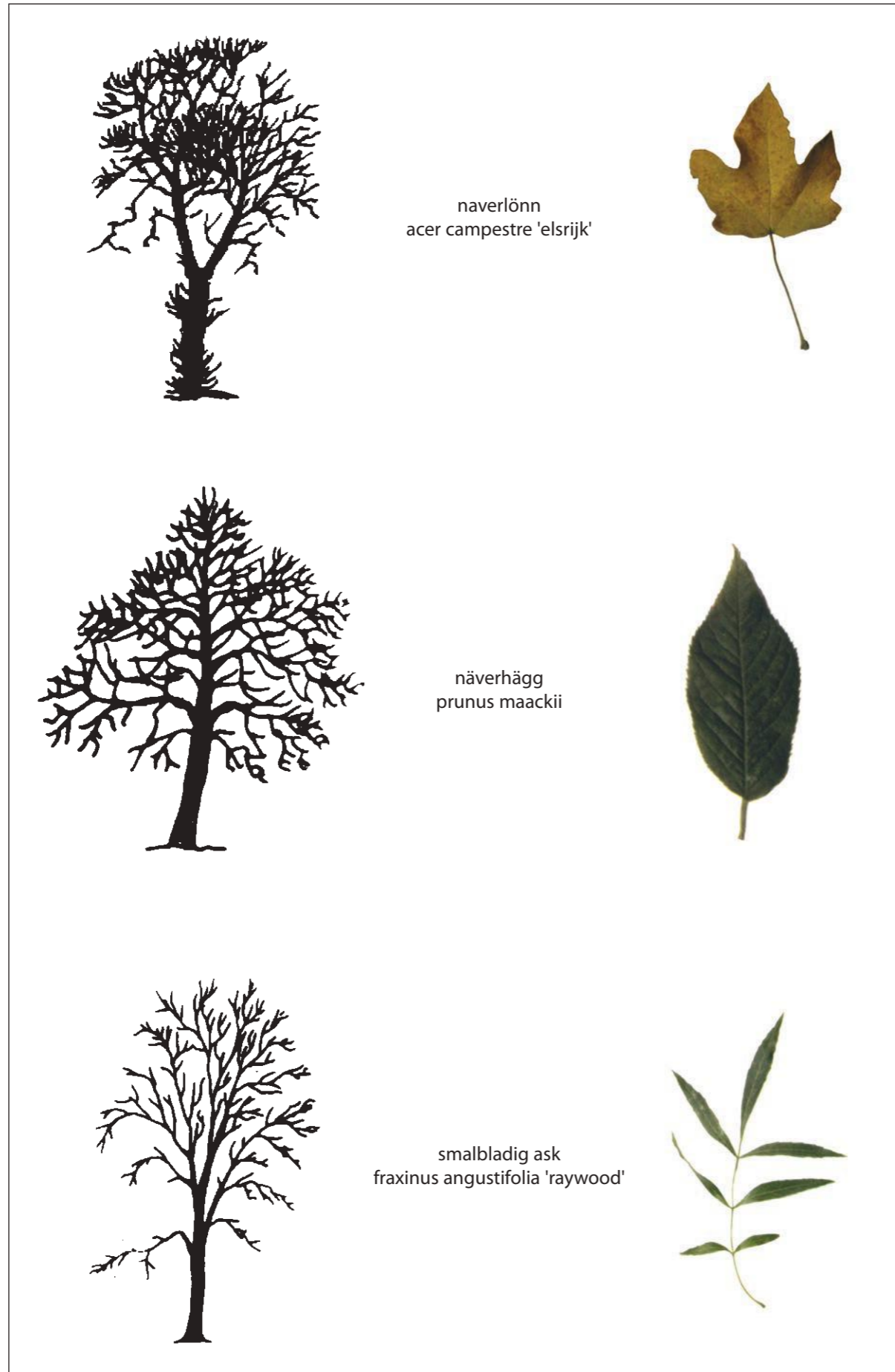
rum komplettering generellt

Inventarier och detaljer:
Enhetlighet och samordning skall eftersträvas i stadsdelen. Möbleringen av Dockans stadsrum skall vara enkel, funktionell och robust och äga ett släktskap med detaljer i traditionella hamnmiljöers som pollare, förtöjningsbojar, pir- och bryggkonstruktioner etc. Möbleringen kan med fördel vara förankrad i eller integrerad del av stadsdelens "golv".

Belysning:
Ljuset skall förtydliga sammanhangen i stadsdelen, förhöja rumsupplevelsen och underlätta orienteringen. Belysningen skall på samma sätt som möbleringen vara enkel och robust. Den skall anpassas till de skilda stadsrummen och utformas så att den skapar rumslig identitet och trygghet.

Längs huvudgatorna och de mest befolkade torgen - Diagonalplatsen, Diagonalen, Hamnpromenaderna och Kanalpromenaden - är ljuset starkast. Där bör halvhöga belysningsstolpar användas, ca 2-3 meter höga. På de övriga gatorna och torgen är en lägre belysning att föredra, t.ex. belysningspollare med cirka 1 meters höjd. Nedfälld belysning i stadsdelens golv kan användas för att förstärka riktningar och gränser om natten.

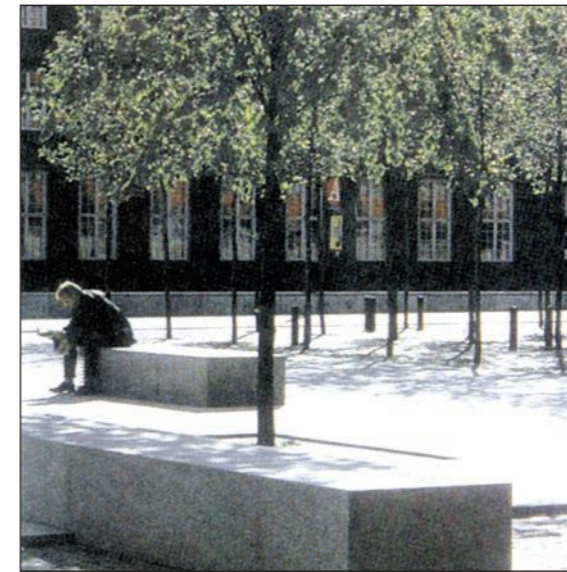
Båtbryggor:
Bryggor och eventuella kajskoningar utföres med kraftigt virke, 7-8" bryggplank som impregneras. Längsgående bryggor i dockhamnen, för större båtar, ligger 1,6 meter över vattnet. Tvärställda bryggor för mindre båtar görs lägre för nära vattenkontakt.



naverlön
acer campestre 'elsrijk'

näverhagg
prunus maackii

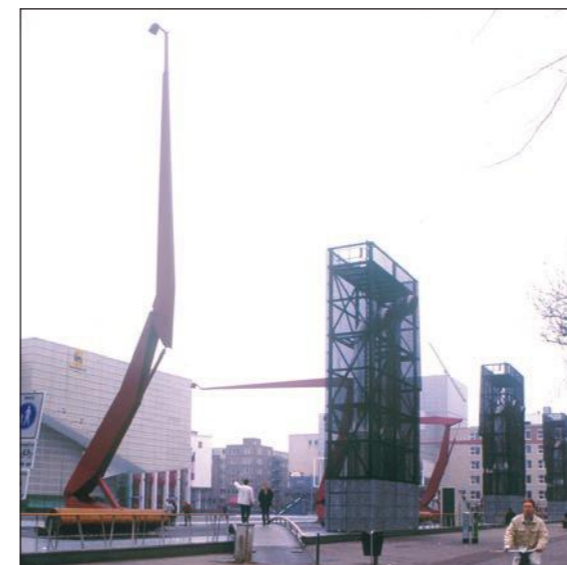
smalbladig ask
fraxinus angustifolia 'raywood'



jarmers plads, københavn



jarmers plads, københavn



schouwburgplein, rotterdam

rum komplettering generellt 2

Planteringar:

Gaturummens viktigaste komplement är de raka raderna med planterade träd, särskilt i de östvästliga lokalgatorna. Dessa blir även viktiga gröna kompletteringar där de tränger in i torgrummen.

I de gröna "dockorna", parkerna inom stadsdelen, är planteringen mer varierad och fri, med både träd och andra planteringar som bidrar till en intressant landskapsmiljö och en väl fungerande urban biotop.

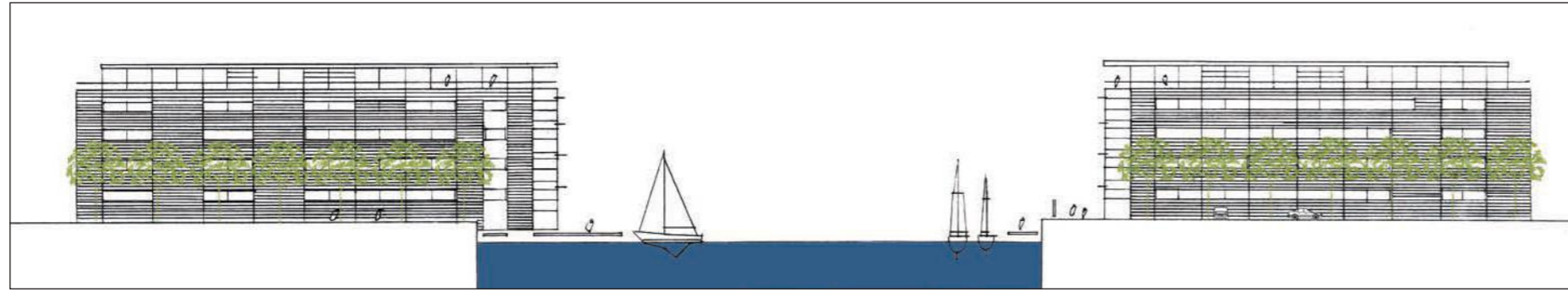
Träden i området skall vara stora, ha god kvalitet och vara väl utvecklade vid planteringen.

Träd på mark

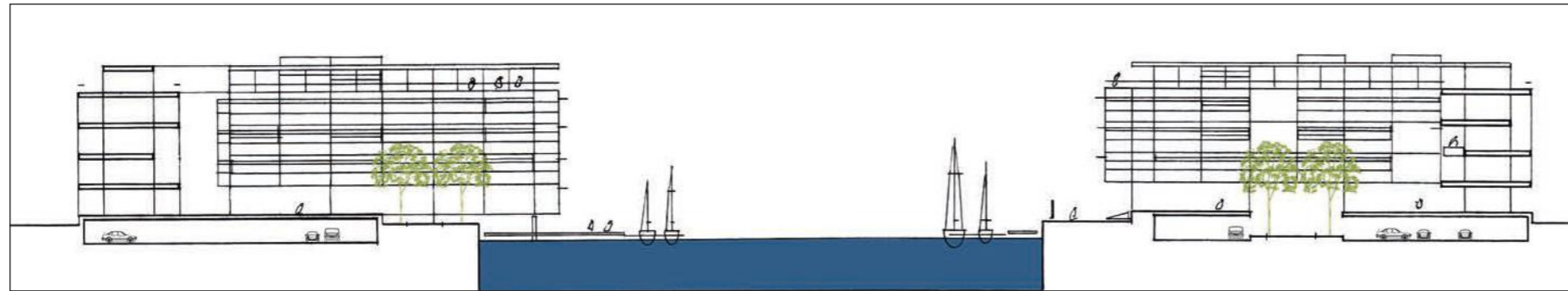
Acer campestre 'Élsrijk'	Naverlön
Cercidiphyllum japonicum	Katsura
Fraxinus excelsior 'Raywood'	Smalbladig ask
Fraxinus excelsior 'Westhofs Glorie'	Ask
Platanus x acerifolia	Platan
Prunus maackii	Bergkörsbär
Prunus serrula	Glanskörsbär
Tilia cordata 'Rancho'	Lind

Skulpturer, speciella objekt och installationer i stadsdelen:

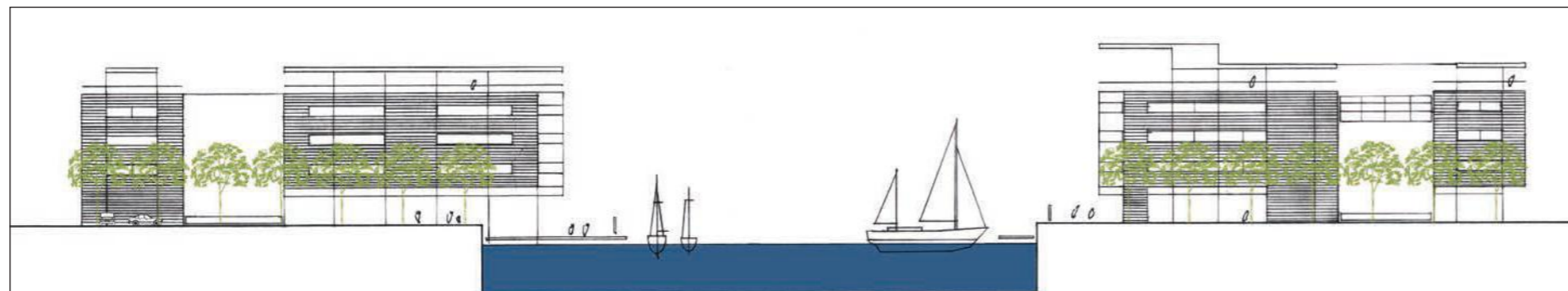
Dockområdets stadsrum skall berikas genom att skulpturer och speciella objekt placeras ut, gärna med en relation till den maritima miljön och/eller platsens historia som skeppsvarv och industriområde. Bevarandet av en av de mindre kranarna på pirspetsen, av pollare längs kajerna etc. är exempel på denna tankegång.



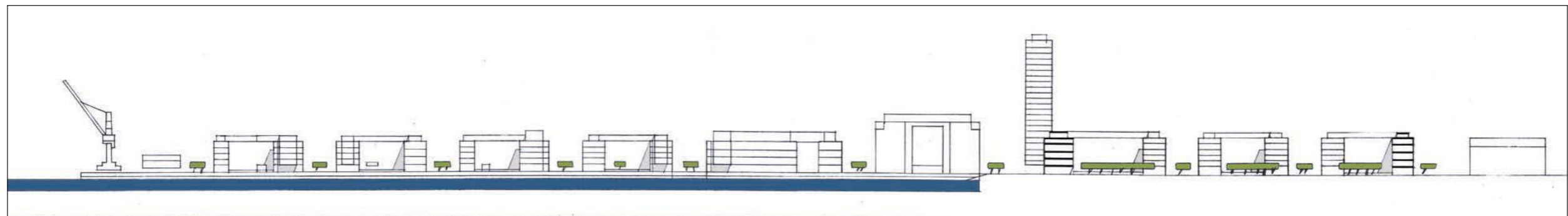
sektion dockhamnen 1:750



sektion dockhamnen 1:750

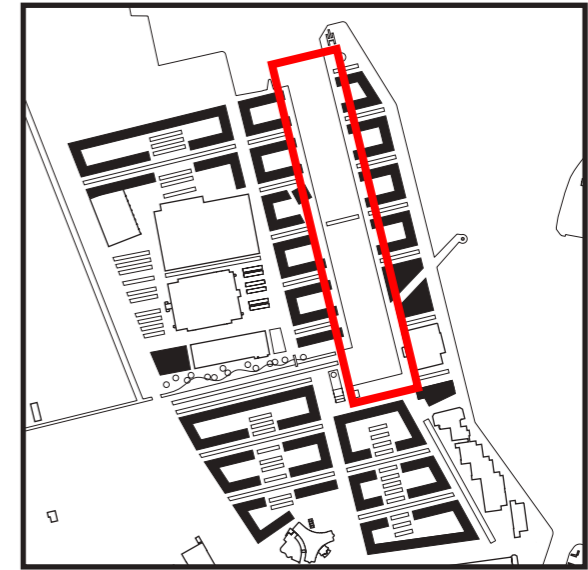


sektion dockhamnen 1:750



sektion nord-syd dockan 1:2500

vattenrum
dockrummet



Stadsdelen innehåller följande vattenrum:

- 1 Dockhamnen - "den blå dockan"
- 2 Kanalen
- 3 Malmö hamn

Miljön kring stora dockan - "den blå dockan"

Den 400 meter långa och 75 meter breda varvsdockan är kranenområdets främsta kännetecken. Genom sin existens skapar den ramarna och utgångspunkterna för stadsdelens gestaltning och miljö. Den skapar rymd och horisontens närvaro. Den reglerar ljus och mörkerlängtin bland bebyggelsen genom ständigt varierande vattenyta. Dockan ger stadsdelen ett centralt beläget vattenrum och en säregen kvalitet. Den ger även möjligheter att skapa en attraktiv hamn för både mindre och större båtar och därmed en ny aktivitet, som har betydelse långt utanför området.



'den blå dockan'

Dockrummet skall bibehålla sin storslagenhet samtidigt som det behöver minska sin bredd för ett tydligare samband mellan de båda sidornas nya byggnader. Huset - gården - kajen - bryggan och båt-bryggorna, så ser uppbyggnaden ut. Vinkelrätt genom detta sammanhang skär den gamla dockkanten, fortfarande synlig, för att även i framtiden göra den gamla dockans form närvarande. På den västra sidan tar byggnaderna kliv ut i dockan.

Speciell uppmärksamhet måste ägnas två gränser/övergångar som är avgörande för dockrummets karaktär och kvalitet:

- Den första är övergången mellan kaj och bryggor. En höjdskillnad om ca 2,7 meter mellan vatten och kaj skall utformas så att själva gränsen blir en vistelsezon mellan rörelserna längs kajen och bryggorna, en zon där man kan välja att vara deltagare eller betraktare.
- Den andra är gränsen mellan de ca 1,2 meter upphöjda gårdarna och kajen. Denna vertikala skillnad skapar en enkel och tydlig gradering mellan kajens offentlighet och rörelse och gårdarnas i allmänhet halvprivata karaktär. Den kan uppfattas som "ryggstöd", mur, trappa eller vägg i byggda rum.

Dockrummet har två sidor med något olika karaktär. Kajen längs piren har smalare, längsgående bryggor för båtars angöring. Promenadstråket finns på kajen, dvs. piren plan. Den västra sidan har istället ett



perspektiv dockan

vattenrum dockrummet 2

system av trädäck, som leder förbi, och även under eller emellan husen. Vinkelrätt mot detta längsgående promenaddäck sträcker sig båt-bryggor ut mot dockans mitt, hemmahamnen för hundratals båtar av olika storlek.

Piren:

- Golvet, består genomgående av betongplattor med granitbeläggning eller annan "förnämare" beläggning på promenaden. Bryggor av grova bryggplank, 7-8".
- Väggar, är utskjutna gavlar, "kommandobryggor", som ges en transparent, öppen utformning så att husen framstår som lyktor om natten.
- Växtligheten är sparsam längs kajen. Endast gatornas mynningar för in det gröna i dockrummet, jämte den längre in belägna växtligheten på gårdarna.
- Belysningen på kajen skall vara hög, taktfast och spikrak så att Dockrummet förtydligas - höga stolparmaturer.
- Möbler, har en genomgående karaktär och formgivning, t.ex. belysningsstolpar av stål eller gjutjärn, bänkar av granit och teakträ.

Västra sidan:

- Golvet, i huvudsak träplank på promenader och bryggor.
- Väggar, är utskjutna gavlar, "kommandobryggor", som ges en transparent, öppen utformning så att husen framstår som lyktor om natten.
- Växtligheten skall ej finnas längs kajen. Endast gatornas mynningar för in det gröna i dockrummet, jämte den längre in belägna växtligheten på gårdarna.
- Belysningen på kajen skall vara utbredd och veritiskt varierad så att denna sida av Dockrummet framträder som ett "flak", som en mjuk, böljande förening av huskroppar, promenaddäck och bryggor - höga stolparmaturer..
- Möbler, utformas med utgångspunkter i trädäckmiljön och med en enhetlig karaktär, t.ex. pollare i stål eller gjutjärn (som på Piren), bänkar vindskydd och bord av trä.

Hamnummet

Yttre Hamnen i öster är ständigt närvarande i stadsdelens genomplanens grundläggande öst-västliga struktur. Var man befinner sig i stadsdelen ser man eller känner man hamnens närvaro. Lokalgatorna pekar alla dit och speciella platser framhäver kontakten ytterligare, framför allt Pirspetsen och Sigma-platsen, som förbinder Dockplatsen med hamnen, i någon mening på samma sätt som vid Piazza San Marco i Venedig. Också Fyrpassagen intensifierar och dramatiserar mötet mellan Dockans inre stadsrum runt Dockplatsen och hamnen och havet.

Kajen i öster längs piren skulle kunna användas för förtöjning av större skepp. Hela sträckningen med sin 400 meter långa kajkant skapar tillgänglighet till detta vattenrum.

massa unit - ytor och volymer

Stads- och bebyggelsemassan

Kvarterenheten, "unit", är Dockans viktigaste byggnadskomponent. En "unit" består av ett stadskvarter med u-form, öppet mot de gröna "dockorna" och den blå. Byggnadskropparna är placerade på ett halvt nedgrävt parkeringsdäck.

Areal och volym inom en "unit"

Följande dimensioner gäller en "unit":

- Höjd: 4-6 våningar plus 1 penthousevåning
- Areal: ca. 8.000 m²
- Byggnadsbredd: 8-16 meter
- Parkering 80-90 platser

Följande spelregler gäller för byggnadsmassans utformning och placering inom var "unit":

1. Bebyggelsen skall utgöra en u-formad "skärmbebyggelse" med öppningen mot de gröna dockorna eller den blå.
2. Byggnaderna skall ha 4-6 våningar plus penthousevåning (Se sektion s. 44)

Dockbebyggelsens höjdgräns (kvarter E och F):
ök 5:e vån. 16,5 m.

Dockbebyggelsens höjdgräns (kvarter E och F):
uk 2:a vån. 4,5 m.

Höjdgräns (kvarter A, B och D): ök 5:e vån. 19,5 m.

Höjdgräns (kvarter A, B och D): uk 2:a vån. 4,5 m.
(Relativ 0-kote kajoverflade)

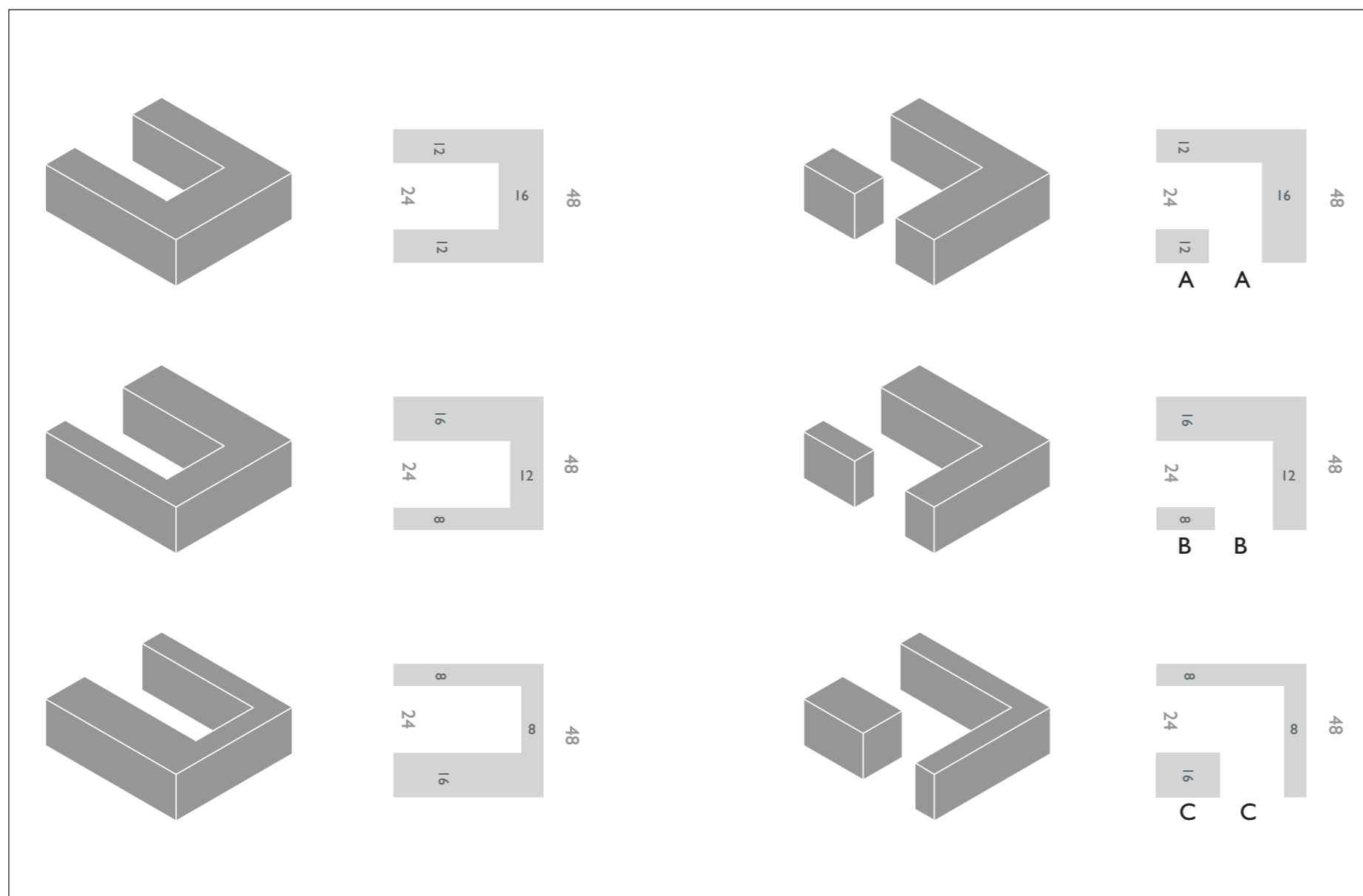
3. Bottenvåning och penthouse-våning kan vara arkitektoniskt markerade i förhållande till de mellanliggande våningarna

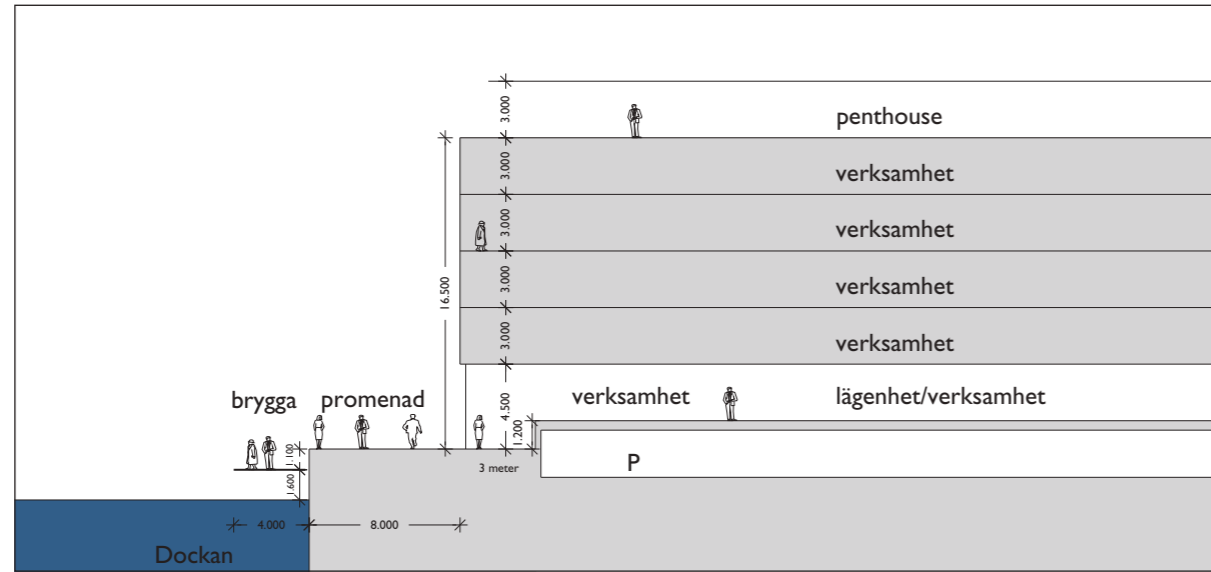
4. Öppningar i en "unit's" skärmbebyggelse skall veta mot syd. Öppningar får inte förekomma på första hälften av byggnadskropparna från dockhamnen räknat och det får inte vara större än halva byggnadskroppens längd (se illustration).

5. Penthouse skall dras tillbaka från fasadlivet (i en vinkel 45 grader från fasadlinjen). Detta gäller dock ej gavlarna mot "dockorna".

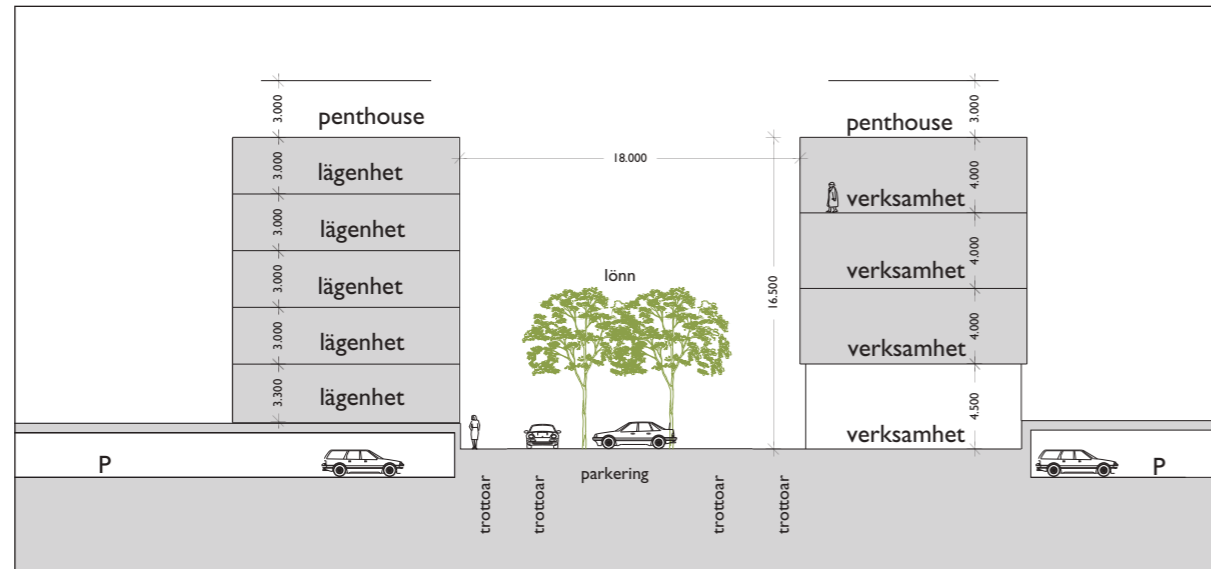
6. Tvåvånings penthouse skall ha samma bredd som de med en våning.

7. Tvåvånings penthouse får inte ha större längd än 25% av byggnadskroppens längd (1/4 x A, B eller C, se illustration).

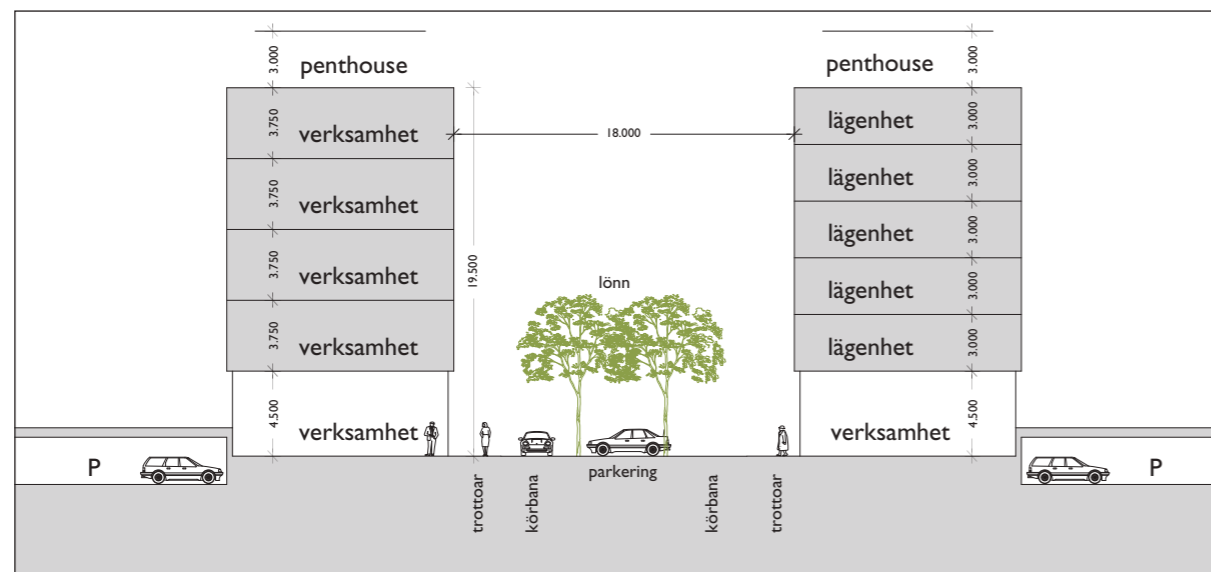




sektion unit, låg 1:400



sektion lokalgata, låg 1:400



sektion lokalgata, hög 1:400

massa unit - sektion

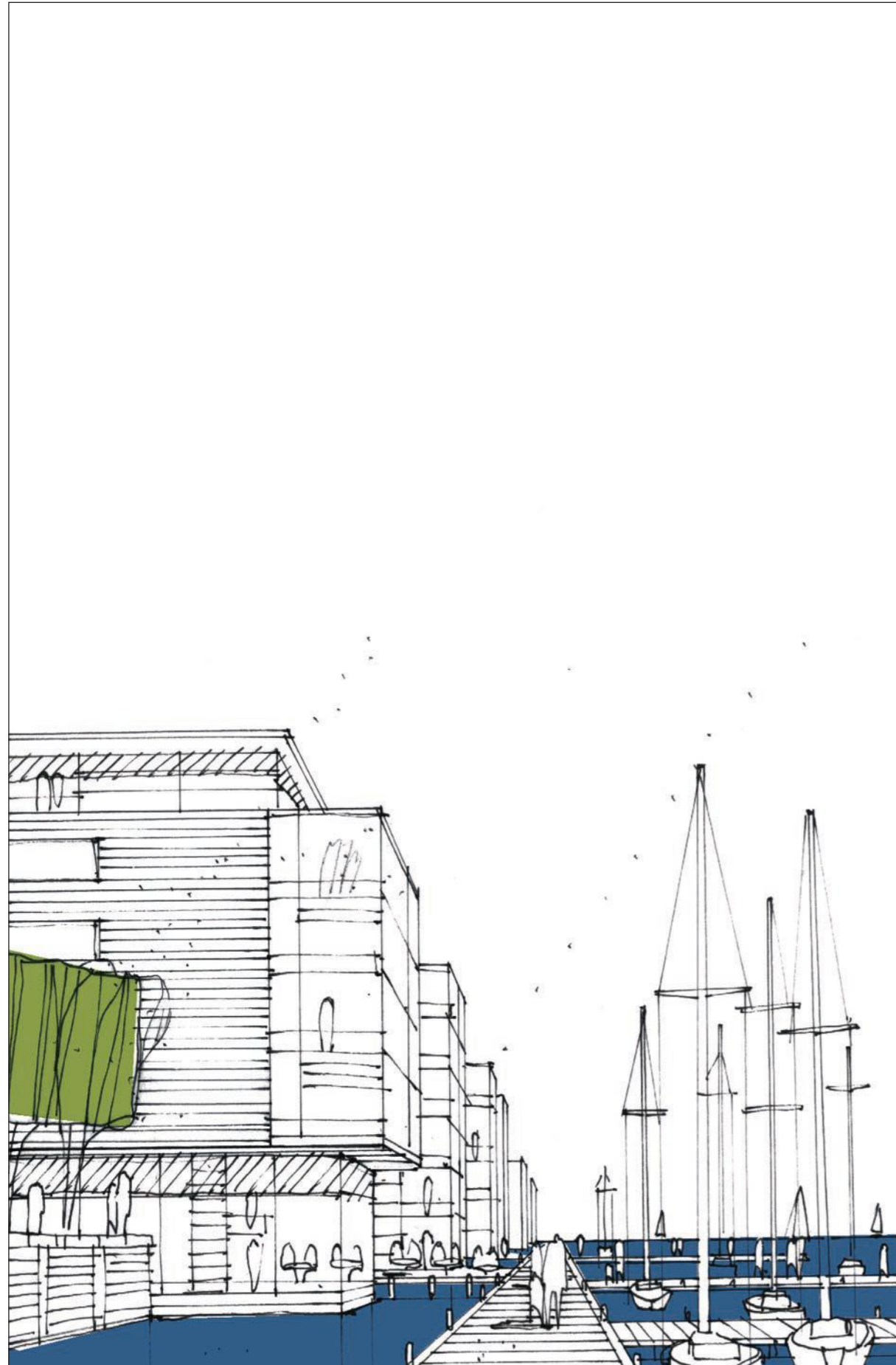
Sektionen genom en "unit" fastställer varje kvarters, units och enskilda byggnaders gällande höjdgränser.

Byggnadskroppens överkant fastläggs till överkant den "slutna" fasadens 5:e våning (räcket omkring penthouse-våningen skall vara avlättnings och transparent karaktär).

Byggnadskroppens underkant fastläggs till underkant den 2:a våningen (bottenvåningen skall vara transparent – eventuellt tillbakadragen – för att markera byggnadskroppens undre gräns).

Båda dessa höjdgränser är viktiga för att skapa harmoniska och enhetliga stadsrum samt tydliga avgränsningar mot himmel och jord. De fastlagda höjdgränserna betyder att våningsantalet varierar beroende på om byggnadskroppen innehåller bostäder eller kontor. Våningshöjden i kontoren är större än i bostäderna och 6 bostadsvåningar motsvarar i höjd 5 kontorsvåningar.

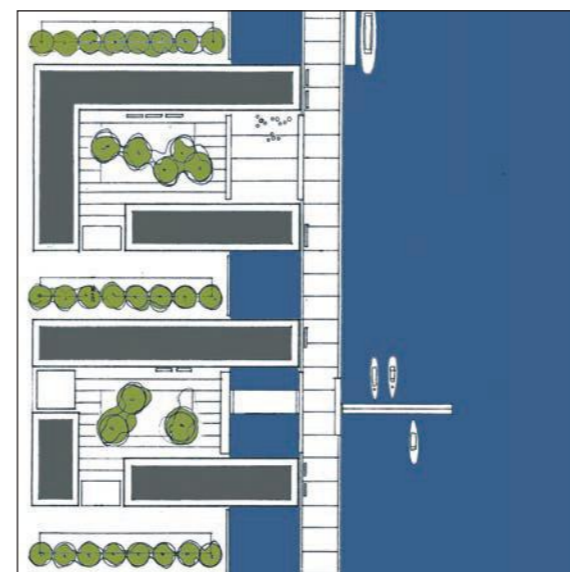
Runt dockan är höjden beräknad till 16,5 meter plus en penthouse-våning. I de sydliga och västliga kvarteren är den tillåtna höjden beräknad till 19,5 meter plus penthouse-våning.



perspektiv promenad väst

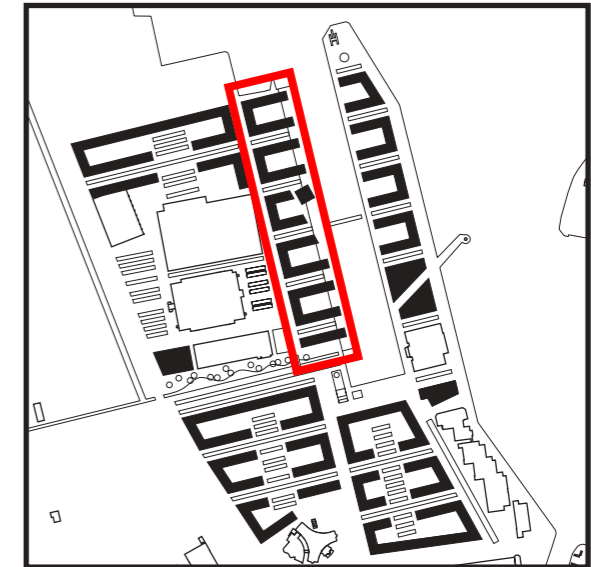


norra hamnen, helsingborg



plan västra dockhamnsidan

massa
unit - västra dockhamnsidan

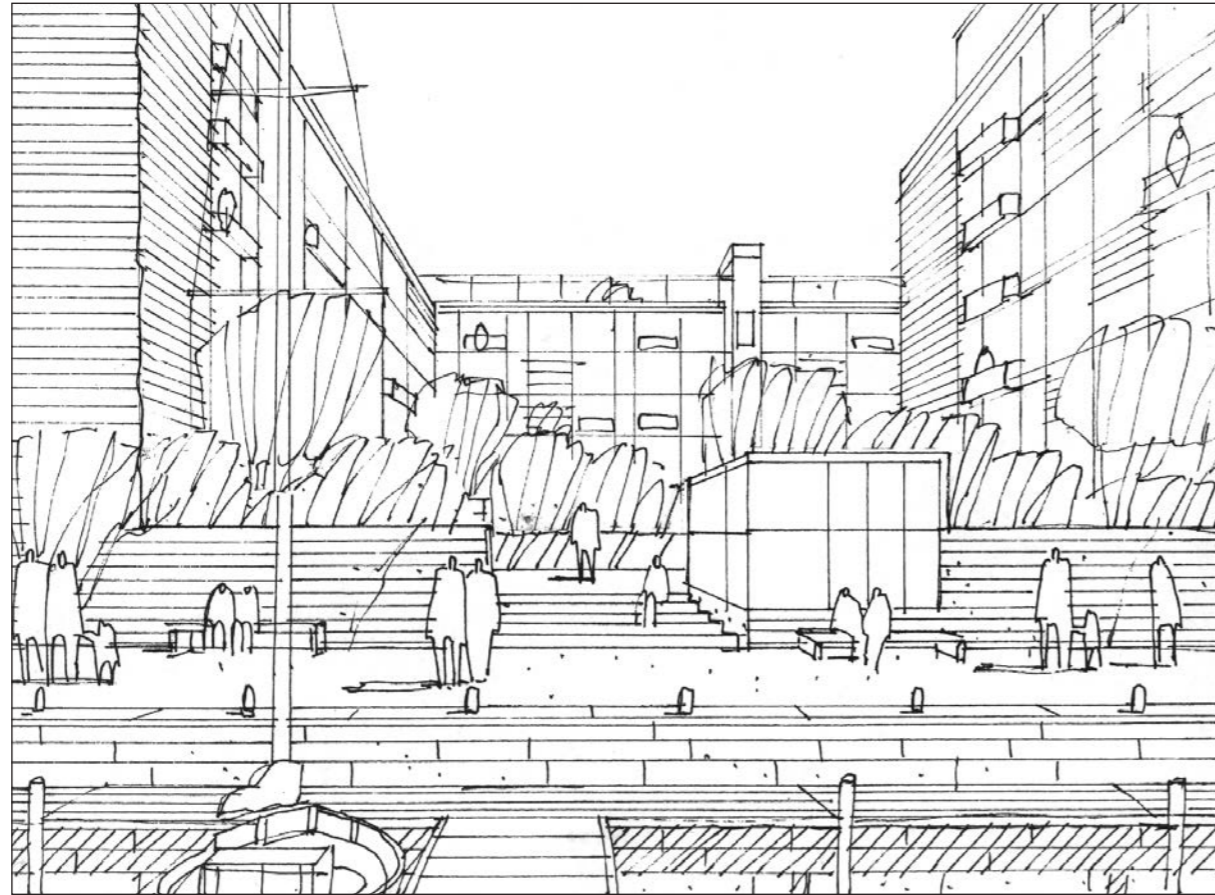


Innehåll och funktioner

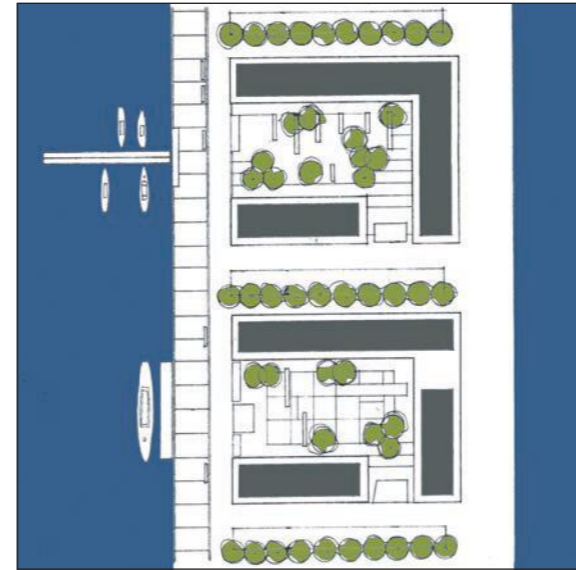
En "unit" kan innehålla bostäder, kontor och institutioner eller en blandning av dessa funktioner. Gårdsrummet i en bostads-unit kan utformas privat och avskärmat mot "dockan" och promenaden. I fall då en unit innehåller bostäder ända från bottenvåningen kan bostäderna i bottenvåningen höjas 1.2 meter ovan mark varvid de blir insynskyddade från gatan.

I en "unit" med verksamheter kan gårdsrummet ges en mer offentlig prägel om man så önskar, som ett torg i nära kontakt med dockan och promenaden. Bottenvåningen kan också när man vill erbjuda lokaler för butiker, caféer eller liknande, utformas som en hög våning i vilken eventuellt ett halvplan kan skjutas in.

När önskemål finns att utveckla en blandad unit för bostad och kontor kan de mest offentliga och aktiva funktionerna med fördel placeras i bottenvåningen med bostäder och lugnare funktioner i de högre liggande våningarna.

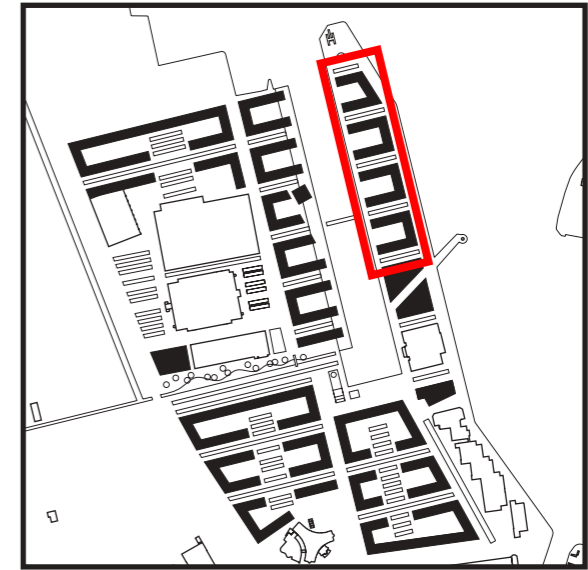


gård - östre dockhamnsidan



illustrationsplan östra dockhamnsidan

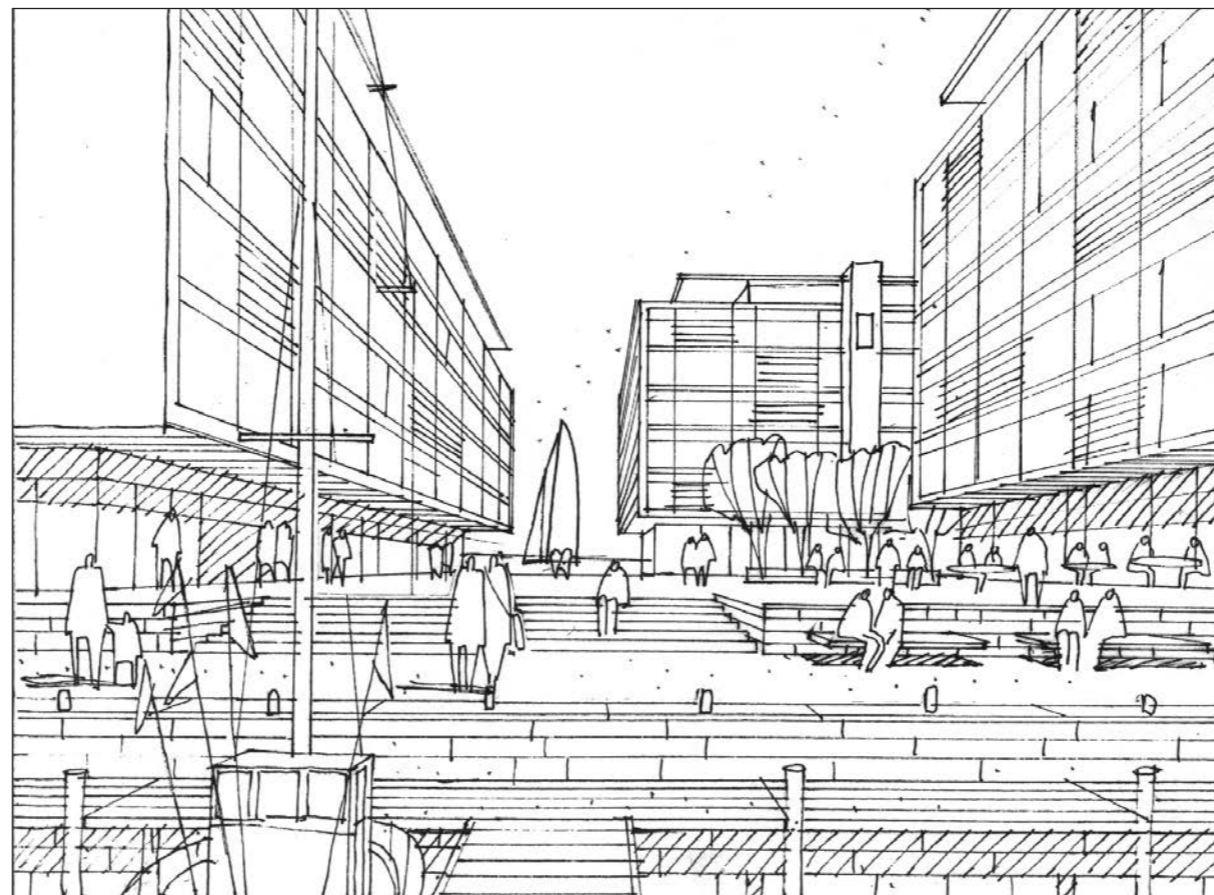
massa
unit - östra dockhamnsidan



rogers, thames reach housing, london



gård - östra dockhamnsidan



gård - östra dockhamnsidan



norra hamnen, helsingborg



henning larsen, unibank, københavn



hertzberger, bostäder, berlin

massa
unit - gårdarna



renzo piano, bostäder, paris



krier, bostäder, berlin

Gårdarna:
En "units" gårdsrum kan vara halvprivat eller halvoffentligt beroende på rummets utformning och relationen till omgivande funktioner och ytor. Övergången, gränsen mellan gårdsrummen och de gröna dockorna och den blå är viktiga zoner som bör ägnas speciell arkitektonisk uppmärksamhet.

Bottenvåningen:
Entrevåningen står i direkt kontakt med stadsdelens offentliga rum varför den passar bäst till publika funktioner, butiker, institutioner, offentlig och privat service, kaféer, restauranter, enklare matställen etc.

Penthouse-våningen:
Penthouse-våningen är passande till privata bostäder, kontor, möteslokaler eller dylikt. Våningarna kommer att vara mycket attraktiva med utsikt över såväl hela stadsdelen, som Malmö hamn och stad samt Öresund.



krier, bostäder, berlin



penthouse



unibank, københavn



shl, københavn



unibank, københavn



føtex, københavn



gwl, amsterdam



gwl, amsterdam

massa unit - aptering och komplettering

Unit - aptering, allmänt

Fasader:

Kvartersenhetens utvändiga fasader är av röda stenmaterial.

Gårdsrummens fasader är lätta (inglasade) och transparenta i en ljus färgskala.

Bottenvåningen och penthouse-våningen kängestaltas så att de ger ett intryck av lätthet.

En "units" gavelpart mot "dockorna" skall vara transparent, och ha samma färgskala som gårdsrummet.

(jämför: "Stadsrummens generella utformning")

Unit - kompletteringar, allmänt

Kompletteringarna på fasaderna, golvet och taken kan bestå av lätta altaner av stål, räcken, bänkar etc. Dessa kompletteringar skall utformas lätta och på ett sätt att de upplevs som placerade utanpå eller in i en "units" byggnadskropp. Kompletteringarna får inte förta byggnadskropparnas rena former genom att vara för tunga eller slutna



planteringsbädda på däck



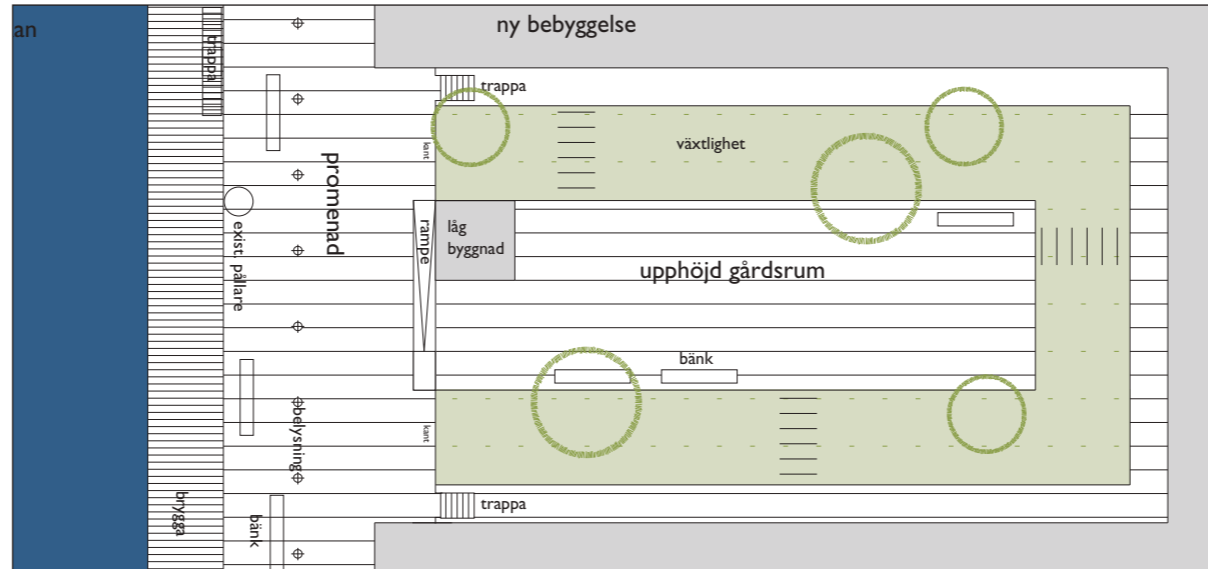
takplantering, hvidovre hospital



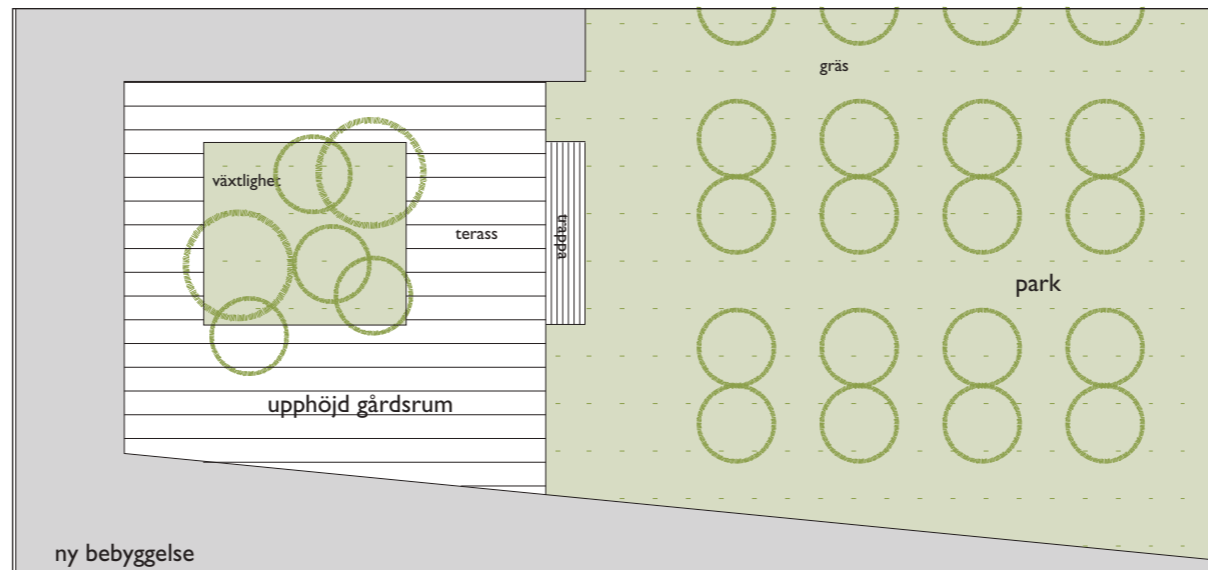
sedum takplantering



takplantering, industriens hus, københavn



kantplantering, unitgård - östre dockhamnsidan 1:400



midtplantering, unitgård - stora varvsgatan 1:400

massa unit - aptering och komplettering 2

Beläggning och grönska

De halvoffentliga gårdsrummen kan ha en torgkaraktär, med samma "förfäma" material som finns infogade på särskilda ställen i stadsdelens offentliga rum (se perspektiv s. 45).

De halvprivata gårdsrummen kan vara planterade med stora träd, som går ned genom parkeringsdäcket, eller med lägre växtlighet ovanpå. Klängväxter på fasaderna kan också understryka ett sådant gårdsrums gröna karaktär.

Plantering på och under däck

Parkeringsdäckens grönska kan åstadkommas på två sätt:

- 1 jordbäddar på däck
- 2 jordförbindelser genom däck

I det första fallet är planteringskaraktär beroende av jordtjockleken.

Sedum - gräs - örter	ca 25 cm
Plantor och buskar	ca 50 cm
Större buskar och träd	ca 100 cm

Speciellt lämpliga däckplanteringar kan vara:

Träd på terrassbjälklag	
Acer campestre	Élsrijk'
Crataegus crus-galli	Naverlön
Ginkgo biloba	Sporrhagtorn
Prunus sargentii	Ginkgo
Prunus serrula	Bergkörbär
Rhus typhina	Glanskörbär
Buskar	Rönsumak
Amelanchier spicata	Häggmispel
Buddleja davidii	Syrenbuddleja
Buddleja alternifolia	Sommarbuddleja
Fargesia murielae	Bergambu
Ilex aquifolium	Järnek
Lavandula angustifolia 'Munstead'	Lavendel
Rosor (sol)	
Häckväxter	
Buxus sempervirens	Buxbom (stilisrande)
Carpinus betulus	Avenbok
Fagus sylvatica	Bok
Prunus laurocerasus 'Otto Luyken'	Lagerhägg
Taxus	Idegran
Marktäckare	
Cotoneaster 'Skogholm'	Skogholmsoxbär
Cotoneaster dammeri	Krypoxbär
Hedera helix	Murgröna
Rosor (sol)	
Vinca minor	Vintergröna

Bevatning och dränering måste utföras på alla terrassbjälklag.



exempel gårdsplantering, a. jacobson



fasadgrönska, berlin



fasadgrönska, københavn, k. fisker



träd genom parkeringsdäck, bjss, berlin



exempel gårdsplantering, a. jacobson

massa

unit - aptering och komplettering 3

I det andra fallet kan träd planteras i våningshöga "jordkammare" eller i källarplanet och växa upp genom ett hål i däck (Malmö kommun rekommenderar två hål om ca 75 m²).

Särskilt lämpliga träd kan vara:

Träd vid markgrop (genom däck)

Platanus x acerifolia	Platan
Quercus rubra	Rödek
Pinus nigra ssp. nigra	Svarttall
Robinia Pseudoacacia	Robinia
Tilia cordata 'Rancho'	Lind
Sorbus 'Dodong'	Ullungrön

Planteringskaraktär kan variera från starkt stiliserade murytor till frodiga trädplanteringar. Även planteringsutformning och utsträckning kan varieras mellan ytterligheterna kantplantering och plantering helt i mitten. Den senare formen är lämplig för plantering genom däck med hänsyn till parkeringen under.

"Privata" bostadsgårdar kan generellt vara grönare än de "offentliga" verksamhetsintensiva gårdarna.

Grönska på fasader

Fasaderna kan ges en grönskande prägel med klättrväxter eller slingerväxter (omkring lodrätta objekt, spaljéer eller liknande).

Till den första gruppen hör:

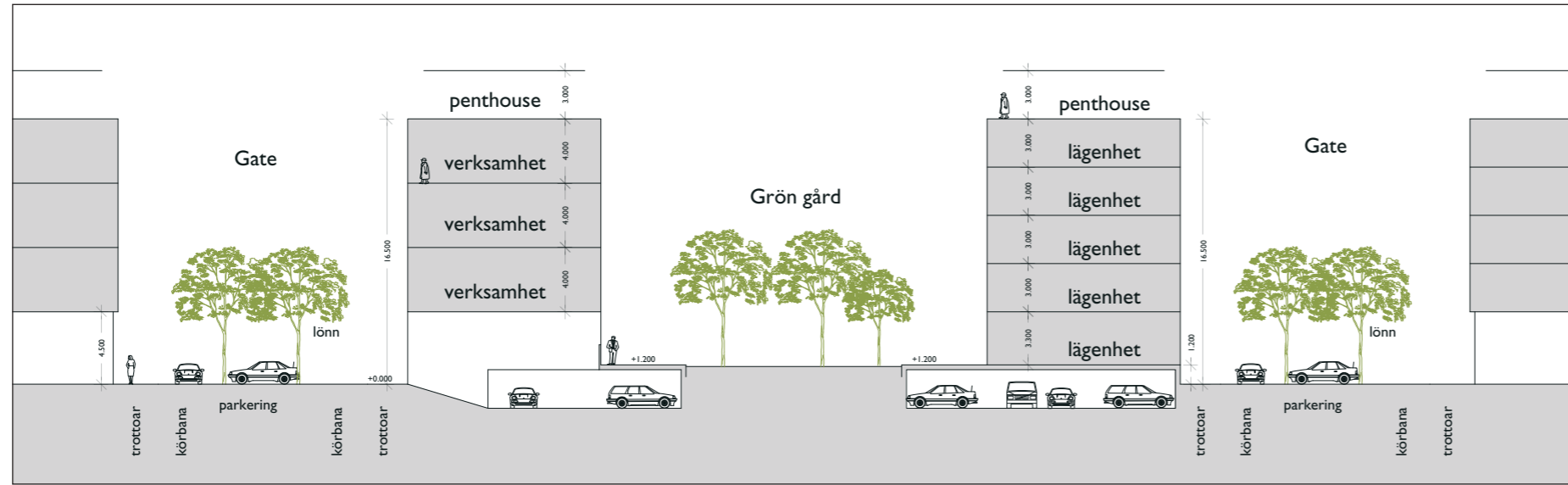
Klättrväxter	
Clematis	Klematis
Celastrus orbiculatus	Japanskträddödare
Hydrangea petiolaris	Klättherhortensia
Lonicera	Try
Parthenocissus quinquefolia 'Éngelmannii'	Klättrvin
Polygonum baldschuanicum	Bokharabinda (arkitektens tröst)
Wisteria sinensis	Blåregn

Stadsdelens grönområden och grönfaktor

Dockan kan jämföras med Bo01-området vad beträffar gröna arealer. Utgångspunkterna är olika genom att Dockan, i jämförelse med Bo01, saknar naturliga förutsättningar för växtlighet, medan stadsdelen i stället har stora inträngande och omgivande vattenområden.

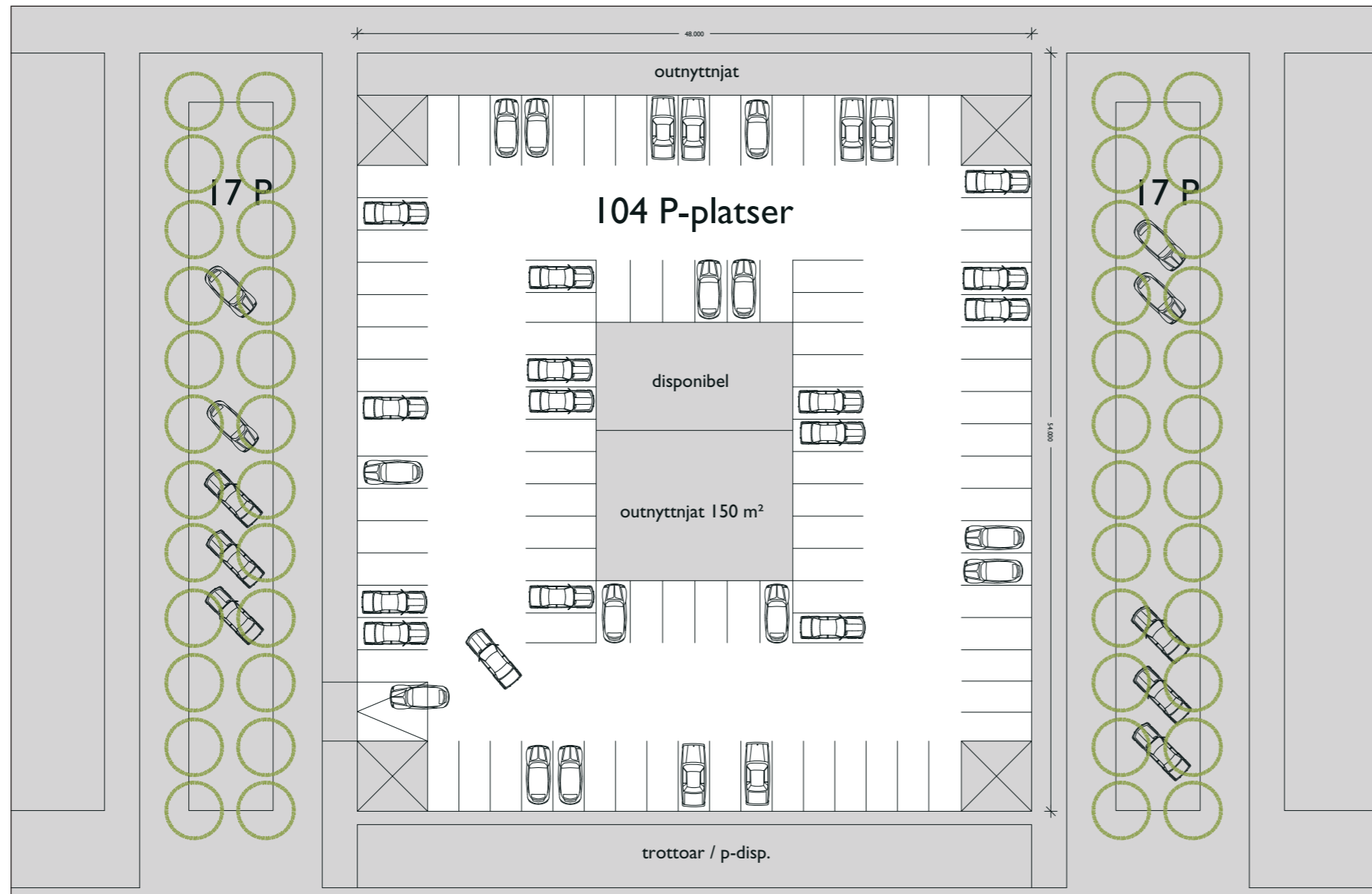
Bo01 har en s.k. grönfaktor på 0,5. Om Dockan-området kan nå samma faktor är beroende av i vilken omfattning vattenytorna ingår i beräkningen och hur de värderas.

Om en grönfaktor för Dockan-området beräknas som summan av varje ingående kvartersenhet (unit), varefter denna korrigeras till ett genomsnitt för hela området, så bör denna ligga omkring 0,5:

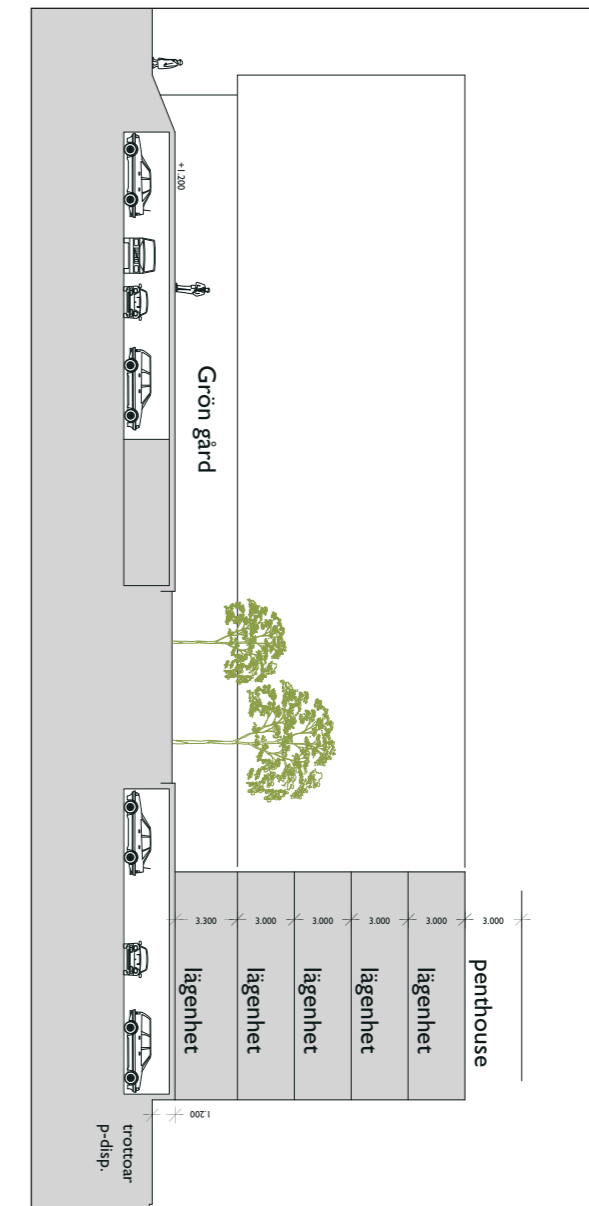


unit, sektion, 1:400

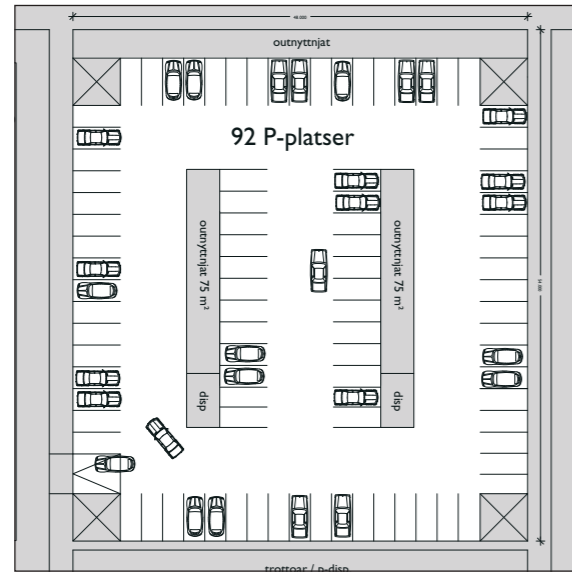
massa
unit - parkering



unit, plan parkering 1:400



unit, sektion 1:400



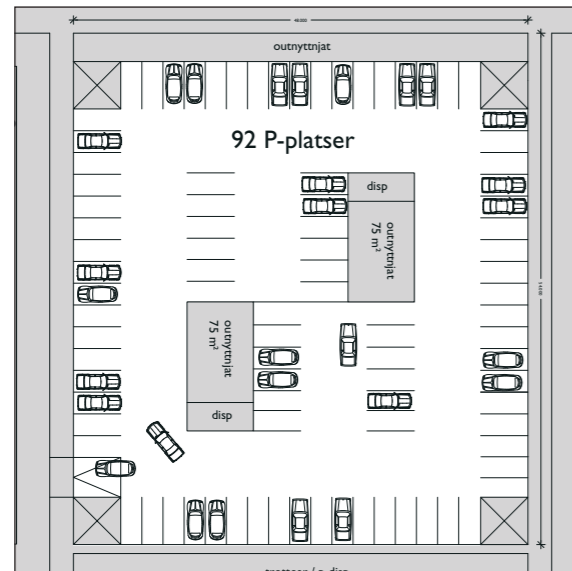
unit, alternativ plan, parkering 1:800



exempel nedfart



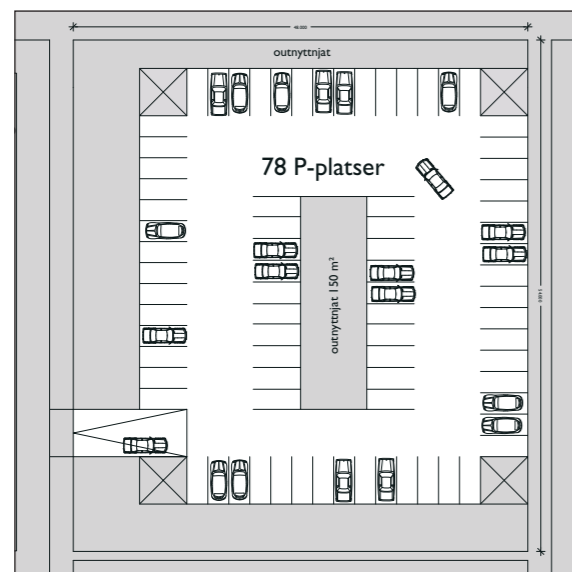
gång och cykelområden



unit, alternativ plan, parkering 1:800



väg- och parkeringsdiagram



unit, alternativ plan, parkering 1:800

massa trafik och parkering

Dockans trafiksystem knyter an till Västra Hamnens överordnade system vid Stora Varvsgatan och Östra Varvsgatan. Härifrån för sekundärvägar in till de enskilda kvartersenheterna och deras parkeringsanläggningar. För att uppnå en tillräcklig parkeringskapacitet omkring Docktorget, Sigma-kontoret och det blivande hotellet är en tvåvånings parkeringsanläggning planerad under bebyggelsen längs Diagonalens västsida, eventuellt kompletterat med ett parkeringshus ovanför Gångtappen om så visar sig nödvändigt på längre sikt. Dessa anläggningar, samt p-platserna längs Västra Varvsgatan framför högskolan samt en andel i områdets nordligaste del, täcker parkeringsbehovet för den färdigt byggda stadsdelen.

Busslinjer:

Tillgängligheten i stadsdelen skulle förbättras avsevärt om en busslinje kunde angöra Docktorget (se "trafikdiagrammet"). En successiv utveckling och effektivisering av kollektivtrafiksystemet är dessutom avgörande för stadsdelens miljöanpassning på lång sikt.

Cyklande och gåande trafik:

Vägarna i dockområdet skall säkerställa en god tillgänglighet för privatbilism, cyklande och gående. I största delen av stadsdelen, på Docktorget och hamnpromenaderna, sker trafikandet på de oskyddade trafikanternas villkor. Docktorget är således bilfritt med undantag för servicetransporter, brand- och räddningstjänst, som överallt skall ha god tillgänglighet. Angöringen till den centralt belägna underjordiska parkeringen sker genom upp- och nedfarter från lokalgatorna.

Tillgänglighet

Hög tillgänglighet i hela stadsdelen har eftersträvat genom att minimera antalet barriärer. På Dockans "golv" har kantstenar och nivåskillnader undvikits så långt möjligt. Den nödvändiga övergångarna underlättas genom snett avfasade kantstenar.

Övergångarna mellan Dockans "golv" och bryggorna sker med väl placerade och utformade ramper (nivåskillnad 110 cm). Dessutom gäller övergångarna mellan dockgolvet och kvartersenheterna gårdar (nivåskillnad 120 cm). Dessa ramper, med längder kring 12 meter som utan problem kan inpassas i kvartersenheternas öppningar, bör utvecklas till ett intressant genomgående arkitektoniskt motiv karakteristiskt för Dockan.



rotterdam hamn



neutelings, amsterdam



pavillon, potsdamer platz berlin



erskine, göteborg



gångtappan, malmö

massa uppstickare och paviljonger



Uppstickare:
Stadsdelens uppstickare fungerar som orienteringspunkter i Dockan som också skapar identitet.

Hotell-uppstickaren:
Hotell-uppstickaren är ca 25 våningar vilket motsvarar en höjd på 75 meter. Dess placering och storlek gör den till ett markant kännetecken för Dockan och Malmö såväl från landsidan som från vattnet. Aktiviteterna kring hotellet kommer också att ha betydelse för stadsdelen genom att Dockplatsen och omgivningarna befolkas.

Genom att hotell-uppstickaren är dominerande och monumental bör den samordnas med Dockans arkitektoniska och materialmässiga karaktär, med den eftersträfvade färgskalan osv. De nedersta våningarna bör t.ex. anpassas till stadsdelens bestämda höjdgränser.

Kaj-uppstickaren (avvikaren):
Kajuppstickaren fungerar som ett fondmotiv för Diagonalgatan och sluter perspektivet. Byggnaden kan inrymma både bostäder, kontor och höskolefunktioner.

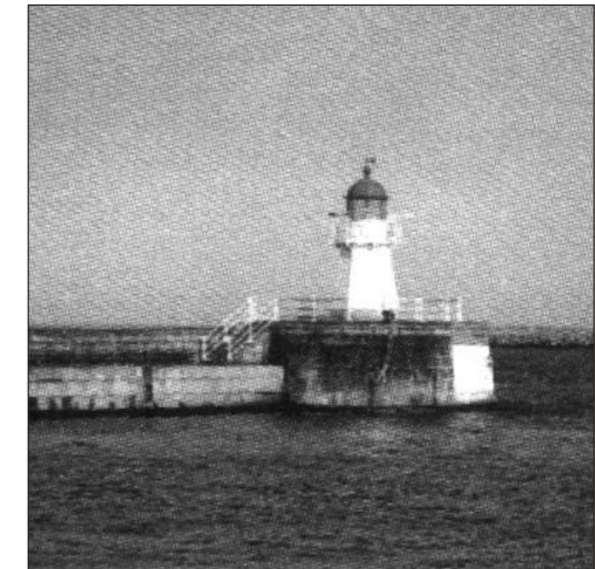
Liksom hotellet skall kaj-uppstickaren samordnas arkitektoniskt, material- och färgmässigt med den övriga bebyggelsen i Dockan. Den kan t.ex. utformas så att den om natten ger ett intryck av fyrtorn.

Diagonal-uppstickaren (avvikaren):
Entrén från Södra Varvgatan skall ges en tydlig markering i arkitekturen genom en byggnad med särskild karaktär, en s.k. uppstickare eller avvikare. Den skall fungera som landmärke samtidigt som gestaltningen skall förstärka känslan av att träda in i och ut ur Dockans stadsrum. Byggnaden skall både skapa övergång till de befintliga kontorsbyggnaderna och ge Diagonalplatsen karaktär.

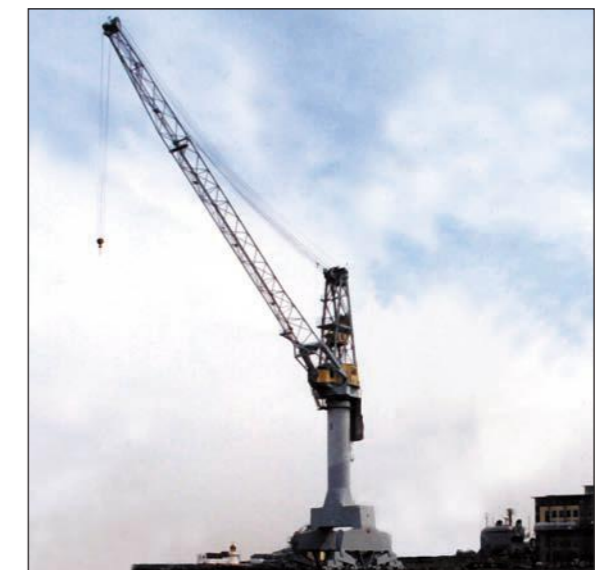
Pir-uppstickaren:
En av lyftkranarna placeras på Pirspetsen som symbol för områdets historia, sjö- och landmärke och rumsskapande element.

Paviljonger och servicebyggnader:
Dockplatspaviljongerna skall utformas så att de bildar övergång mellan Docktorget och Dockarkaden. De skall ha en transparent och genomtränglig karaktär och innehålla publika funktioner (se vidare "Platsrum - Dockarkaden")

Pirpaviljongen:
Pirplatsen skall ha en byggnad för offentliga arrangemang t.ex. musik, teater, debatter eller andra ändamål knutna till Dockans verksamheter, till kultur, hav eller hamn.



hamnfären, malmö



kran dockan, malmö

förutsättningar

Planprogrammet

Planprogrammet för stadsdelen Dockan upprättades under våren 2000. Det föregicks av såväl översiktliga som detaljerade tekniska analyser av området. Bedömningar av olika stadsbyggnadsmodellers miljökonsekvenser och långsiktiga hållbarhet övervägdes och låg till grund för det slutliga planprogrammet. Det konstaterades i programmet att förutsättningarna för att bidra till en hållbar och attraktiv samhällsutveckling var unika:

”... infrastrukturen är stark och de redan existerande verksamheterna i området och dess närhet har en dynamisk utveckling. Kranenområdet har en given potential att gemalt borna vattnet åter, att vitalisera stadslivet och befördra en bärkraftig ekonomisk, social och kulturell utveckling av staden.”

På vilket särskilt sätt stadsplaneringen kunde bidra formulerades också:

”Tätheten är stadsbyggnadskonstens fundamentala bidrag till en varaktig och hållbar utveckling av stadsdelen och Malmö. Genom tätheten och tydliga sammanhang med Malmö stadskärna skall Kranenområdet utformas medvetet energi- och resurseffektivt, ge förutsättningar för att utveckla miljöanpassade transportsystem och fritid i staden.”

Planprogrammet innehöll en förhållandevis omfattande miljökonsekvensanalys som byggde på data från undersökningar under 1990-talet inför översiktplaneringen och andra problemorienterade undersökningar som mer specifikt gällde Dockanområdet.

Markanvändning

Industri- och varvsverksamhet har förekommit inom området i över 100 år. Stadsoljehamnen var förlagd till Kockumsområdet från omkring 1900 till mitten av 1960-talet. Skeppsvarvet lades ned 1986 och sedan dess har utnyttjandet av området delvis förändrats mot utbildningsverksamhet och kontor. Utnyttjandet av mark i området är idag låg.

Planprogrammet omvandlar området från industriområde till bostäder, kontor, service och handel. Ett lågt utnyttjande av central mark i staden är inte försvarbart i hållbarhetsperspektiv. Samhällsbyggnadstekniska investeringar måste utnyttjas intensivt och koncentration av verksamheter och boende skapar förutsättningar för kollektivt nyttjande av dyrbar men miljömässigt viktig infrastruktur.

Överordnad infrastruktur

Den nya stadsdelen Dockan kan utnyttja en rad existerande resurser. Färdiga gator, som Vestra och Stora Varvsgatorna, leder fram till området.

Fungerande kollektivtrafik trafikerar redan dessa gator. Ledningssystem för vatten och avlopp försörjer pågående verksamheter inom Dockan. Offentlig och privat service finns nära tillgänglig.

De infrastrukturella förutsättningarna är således extremt gynnsamma redan idag. Det är också uppenbart att de förstärks i enlighet med Malmös pågående och planerade utveckling. Citytunneln gör Dockan än mer tillgänglig i regionen, högskoleutbyggnaderna inom stenkasts avstånd utvidgar underlaget för gemensamma nyttighetsutveckling, t.ex. kollektivtrafik, offentlig och privat service.

problem

Omgivningspåverkan

Området har tre särskilda miljöproblem: buller, markföroreningar och luft. De två första är en konsekvens av tidigare markanvändning.

Buller:

Koncessionsnämnden har lämnat Kockums AB tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten i bolagets anläggningar för verkstadsindustri. Det innebär att områdena närmast Kockums f.n. är bullerstörda och inte bör tas i anspråk för bostadsbebyggelse. En konsultutredning, om hur bullret från Kockums kommer att påverka föreslagna bostäderna inom södra delen av Dockanområdet, visar att det är frågan om komplexa avskärmningsförhållanden, som kan ge betydande lokala variationer.

Utbyggnaden av hela Västra Hamnen, i kombination med en eventuell ny broförbindelse mellan Västra Hamnen och Nyhamnen, kan innebära att trafikbullernivåerna får sådan omfattning att särskilda åtgärder kan behöva vidtas. Detta bör utredas vidare.

Markföroreningar:

Marken består av utfyllnadsmassor och föroreningar kan finnas i hela området. Hela f.d. Kockumsområdet tillhör enligt Miljöförvaltningens klassning av marken riskklass 2, dvs miljöfarligt med stor risk enligt Naturvårdsverkets klassificering av miljöfarligt avfall. Undersökningar har påvisat att det finns vissa överhalter av opolära alifater inom områden där oljecister tidigare förekommit. När det gäller tungmetaller förekommer i vissa delar överhalter av framförallt bly, zink, kadmium och kvicksilver.

Luft:

Vid utbyggnad av Kranenområdet kommer trafiken till och i Västra hamnen att öka. Detta innebär, om inte särskilda åtgärder vidtas, att kvävedioxidhalterna ökar. Det vindutsatta läget innebär en utblandning och spridning av luftföroreningarna. Gjorda beräkningar visar inte på någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormen i Västra hamnen.

ekologi och miljö

ambitioner/mål

Materialval

Ämnens omfång på kemikalieinspektionens begränsningslista skall undvikas. Material som används i byggnader, installationer eller beläggningar väljs så att risken för försämrad kvalitet av dagvatten, avloppsvatten eller slam minimeras. Miljöledningssystem enligt ISO 14001 skall införas med syfte att säkerställa att miljöarbetet genomförs på ett systematisk och kostnadseffektivt sätt.

Trafik

Kollektivtrafiken planeras som en integrerad del i stadsdelens system av transporter. Miljöanpassade fordon ges fördelar vad gäller tillgång till stadsdelen och parkering. Stadsmiljön planeras för införandet av el-bussar på sikt.

Vatten/ avlopp, dagvatten och avfall

Avloppsledningar skall vara helt täta. Dag- och dräneringsvatten tas i största möjliga utsträckning omhandlingsområdet och behandlingsanläggningarna gestaltas med hänsyn till pedagogik och estetik. Dagvatten i stadsdelen omhändertas enligt de principer som fastställts av Malmö Stad. Varjefastighets kallhainsamlingsfunktion för tidningar, kartong, metall, plastfärgat glas, ofärgat glas, restavfall samt organiskt avfall. Systemen skall vara lätta att använda och begripa. Målet är att reducera restfraktionen med XX%. (80?) Stadsdelen förse med minst en samlingsstation för möbler, textilier, farligt avfall, elektronikavfall och grovavfall.

Energi

Området skall i så stor utsträckning som möjligt försörjas med energi från förnybara energikällor. Målet är att energiförbrukningen i fastigheterna ej skall överstiga XXX kWh/kvm BRA, år (105?). Detta inkluderar all fastighetsanknuten energi. Klimatpåverkande och ozonförstörande ämnen skall undvikas i värme- och kylanläggningar. Demiljömässigt bästa alternativet vad gäller värme- och kylanläggningar, installationer och apparater skall användas. Elinstallationer skall utformas så att exponering för elektromagnetiska fält minimeras.

IT

Stadsdelen får ett datanät som ger hög prestanda. Samtliga fastigheter utrustas med bredbandsanslutning till fastighetsgräns. Varje bostad skall vara förberedd för ett eget lokalt nätverk.

Flödesstyrning/Gröna räkenskaper

Fastigheterna utrustas med teknik för gröna räkenskaper genom kontroll och styrning av flöden som vatten, el, värme, ventilation etc.

Återanvändning av befintliga byggnader

Existerande byggnader inom stadsdelen skall betraktas som fysiska och kulturella resurser och så långt möjligt återanvändas och ges nya funktioner.