

Voyage FSU 2014-03

La Métropole Copenhague-Malmö

19-22.06.2014

Informations sur les exposés et visites.

Overall Urban Development Plan and Municipal Plan.

---Politique active de développement de Copenhague dans le contexte de la région Øresund.(la métropole Copenhague- Malmö,4 mio. en 2025 deviendrait la plus grande métropole de Scandinavie)

et

Investissement important dans la qualité de vie quotidienne des habitants. (essentiellement socialement et environnementalement).

---City Planning within the Municipality and other services,

---Relations avec le Grand Copenhague (Finger Plan)

---Outils de la planification spatiale,ex.Plan de gestion des inondations, Cloudburst Management Plan.

Ørestad et Nordhavn , 2 sites majeurs pour le développement de Copenhague..

---**Ørestad**, situé sur l'île Amager, 3 km², 5 km. de long x 600m de largeur, capacité :20.000hab.,20.000 étudiants, 80.000 emplois. Masterplan sur concours en 1994 divisant le site en 4 unités. Premier bâtiment réalisé en 2001.Organisé sur un axe métro,à 5 min. du centre.

---**Nordhavn**, friche portuaire à l'entrée nord de Copenhague, 200ha., capacité pour 40.000hab et 40.000emplois, actuellement 3.300hab.. 13.000emplois. En 2008, concours international d'idées pour l'aménagement, Cus 1,8, voir intéressante comparaison d'échelle entre ce projet et Ørestad et Västra Hamnen(Malmö), voir 2 pages suivantes.

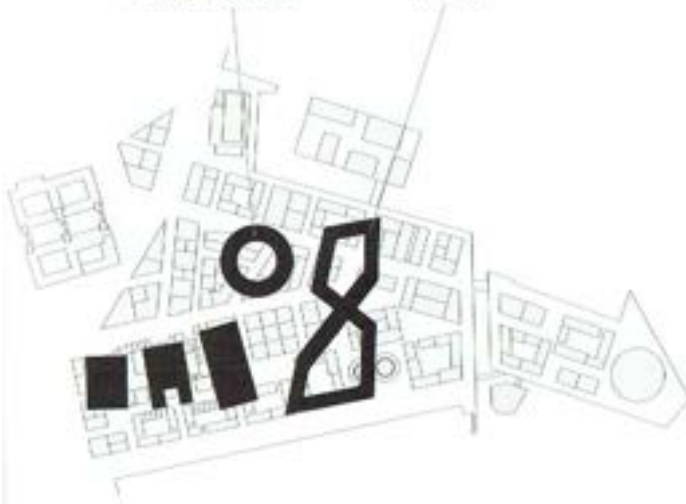
How do you deal with the evolution of such an important quantity over 20 years - regarding uncertainties, needs, and way of life evolution ? What kind of flexibility or in other words - which are the fix data and the actual data evolving constantly within this space of time ? These questions also apply to Nordhavnen. If the implementation is done entirely by the private sector how does the city keep control of the process ?

These are some of the aspects we would like to be informed about - of course there are other important issues, which you may wish to bring to our attention.



TRETEN KOLLEGIET

8-TALLET

AMERIKA QUAY
AMERIKA KAJVÄSTRA HAMNEN, MALMÖ
VÄSTRA HAMNEN, MALMÖBRESTAD SOUTH
BRESTAD SVDINNER NORDHAVN
ÅRHUSGADEKVARTERET

MANAGEABLE SCALE OVERSKUELIG SKALA

SMALL BUILDING PLOTS

Inner Nordhavn will be a high-density, green district with a plot ratio of 1.8: a plot ratio similar to that of the most densely built districts in Copenhagen and one which makes it possible to achieve intense and varied urban life. Moreover, the scale of the district will be manageable due to the use of many small building plots with several relatively small building complexes that will generate intimacy and proximity and form a contrast to the scale of the large open water surfaces.

SMÅ BYGGEFELTER

Århusgadekvarteret bliver en tæt men grøn bydel med en bebyggelsesprocent på 180. Det svarer til de tætteste bebyggede kvarterer i København og giver mulighed for et internt og varieret byliv. Bydelen får samtidig en overskuelig skala gennem udlæg af små byggefelter med mange mindre bebyggelser, som skaber intimitet og nærhed i kontrast til skalaen i de store åbne vandflader.

MIXED USE BLANDEDE FUNKTIONER

40%

MINIMUM 40% COMMERCIAL FACILITIES
- OFFICES, SERVICE TRADES, SHOPS, SCHOOLS, INSTITUTIONS
MINIMUM 40% BEBYGGELSE - FORSKELLIGE TYPER OG STØRRELSER
- KONTORER, SERVICE, HANDEL, SKOLEN, INSTITUTIONER

40%

MINIMUM 40% HOUSING - DIFFERENT TYPES AND SIZES
MINIMUM 40% BEBYGGELSE - FORSKELLIGE TYPER OG STØRRELSER

20%

20% FLEXIBILITY IN THE DEVELOPMENT
20% FLEKSIBILITET I UDVIKLINGEN

MIXED USE

The masterplan features a mix of facilities that will create a vibrant, varied urban district. The overall goal is 40% residential facilities, 40% commercial facilities and 20% flexibility. Some areas (for example along Sundkrogsvej) and some building structures (eg the large warehouses) are particularly well suited for commercial facilities. Other areas, such as the quay areas facing south, work well as residential sections. Retail facilities and public institutions will basically be located along main traffic arteries and around squares.

BLANDEDE FUNKTIONER

Bebyggelsesplanen indeholder en blanding af funktioner, så der skabes en levende og varieret bydel. Det overordnede mål er 40% bolig, 40% erhverv og 20% fleksibilitet. Nogle arealer (fx langs Sundkrogsvej) og nogle bygningsstrukturer (fx de store pakhuse) er særligt velegnede til erhverv. Andre arealer (fx sydvendte solfyldte kajkanter) er særligt egnede til beboelse. Detailhandel og offentlige institutioner lokaliseres som udgangspunkt ved de centrale trafikstrøg og byrum.



PLOT RATIO 1.8
BEBYGGELSESPROCENT 180

Espaces publics

Les **3 objectifs** pour 2015 :

--Plus de vie urbaine pour tous :80% des Copenhaguois seront satisfaits des occasions qui leur sont offertes de prendre part à la vie urbaine.

--Plus de piétons, qui marcherons plus : la circulation piétonne augmentera de 20% par rapport à maintenant.

--Plus de séjour de durée plus longue : les Copenhaguois passeront 20% de temps en plus au sein de l'espace urbain.

Lire à ce sujet 2 ouvrages extrêmement intéressant :

--« Le piéton dans la ville » L'espace public partagé éd. Parenthèses 2011.

--« Pour des villes à échelle humaine » de Jan Gehl , éd. Ecosociété 2012 (en anglais « Cities for people »)

Voir 2 pages suivantes sur Pedestrian strategy.

Etude de cas : **Nørrebrogade**, artère principale qui pénètre dans la ville depuis le nord-ouest avec un trafic quotidien de 17.000 voitures,30.000 personnes transportées par bus et 30.000-cyclistes.Objectif : réaffecter l'espace pour assurer la vie d'une rue commerçante.(une information détaillée se trouve dans « Le piéton dans la ville »). Présentation de la démarche, du processus, des étapes, évaluation de l'expérience.

Jan Gehl. « Pour des villes à échelle humaine » écosociété 2012

(titre original « Cities for people »)

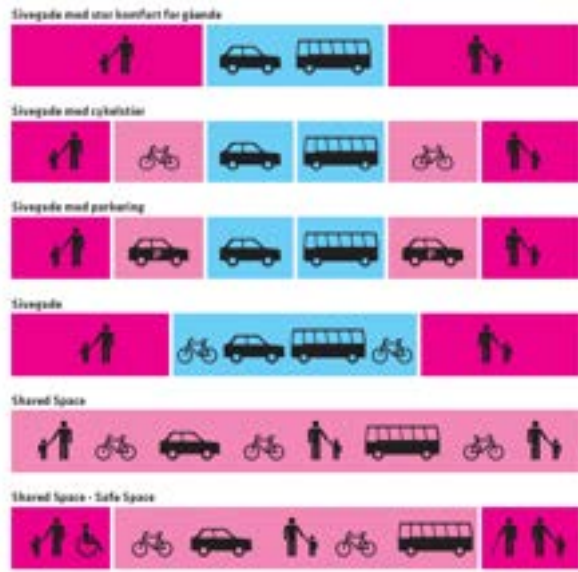
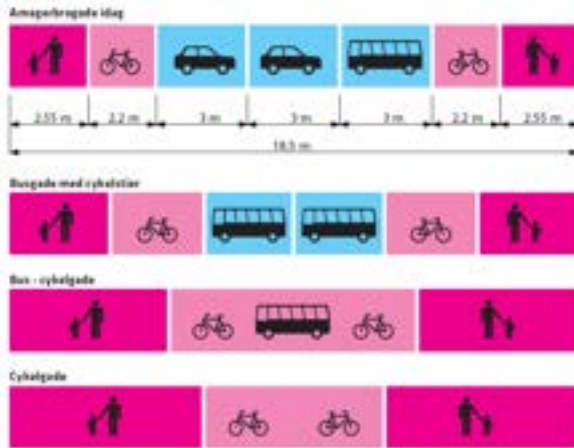
Professeur émérite de Design urbain, reconnu internationalement avec plus de 50 ans d'expérience en planification urbaine.

Son travail mise sur les déplacements à pied et en vélo et surtout sur le **renforcement de la vie urbaine**, projet à la portée de toutes les villes du monde.

Il nous parlera de ses expériences et de sa démarche caractérisée par « Vie, espace, immeubles... dans cet ordre ».(Voir pages suivantes.P.210 à 213 .)

Le cas de Copenhague

Sharing the street



Pedestrian strategi

- Pedestrian culture
- Pedestrian routes
- Commercial streets
- Junctions



Conclusion

- Shared spots
- Sidewalk crossing over other streets
- Small talkscapes at corners
- Demolition of some trafficlights
- With a lot of change in program, keep the design



Amagerbrogade

- Commercial street project
- Pilot project, no budget
- Traffic plan for the area
- Retail analysis
- Close dialog with citizens, shops and experts



5.2 Vie, espace, immeubles... dans cet ordre

LA VIE URBAINE DOIT AVOIR
PRIORITÉ SUR LES IMMEUBLES

Pour que les villes et les immeubles soient accueillants, l'échelle humaine doit être traitée de manière originale et cohérente. Tenir compte de cette échelle est la tâche la plus difficile et la plus délicate de l'urbaniste. S'il la néglige ou rate son intégration à un projet, la vie urbaine n'a aucune chance d'éclorre. À la pratique généralisée de la planification du haut des airs et de l'extérieur doivent se substituer de nouvelles méthodes, où l'on part du sol et de l'intérieur en hiérarchisant les priorités de cette façon : d'abord la vie, puis l'espace, et enfin les immeubles.

VIE, ESPACE, IMMEUBLES...
DANS CET ORDRE

Plutôt que de commencer par les immeubles, suivis de l'espace et (avec un peu de chance) de la vie, la dimension humaine commande d'accorder préséance à la vie et à l'espace urbains.

En résumé, cette méthode exige d'amorcer tout projet de développement par un travail préparatoire visant à déterminer la nature et l'ampleur de la vie urbaine qu'on y anticipe. On conçoit ensuite les espaces urbains et la structure des lieux en fonction des liens pédestres et cyclables qu'on souhaite y implanter. Une fois cette tâche accomplie, on positionne les immeubles de manière à en assurer la meilleure coexistence possible avec la vie et les espaces urbains. On peut appliquer cette méthode à de vastes projets s'étendant à des secteurs entiers d'une ville; ce faisant, ceux-ci respecteront toujours les critères de base d'une intégration réussie de l'échelle humaine.

Cette hiérarchie des priorités implique nécessairement de définir très tôt les exigences auxquelles devront répondre les immeubles, afin de s'assurer que leurs fonctions et leur design soutiennent et enrichissent la vie et l'espace urbains. Cette étape, la plus importante et la plus difficile, ne peut être remise à plus tard. S'il faut envisager un projet dans un certain ordre, il faut commencer à la hauteur du regard et terminer par une vue du haut des airs. L'idéal, bien entendu, est de traiter les trois échelles simultanément, globalement et de manière cohérente.

UNE TRADITION QUI REMONTE À LOIN

Le fait de concevoir d'abord la vie, ensuite les espaces et enfin les immeubles n'a cependant rien de novateur. C'est plutôt le modernisme, avec ses tables à dessin et son inversion des priorités, qui est récent, celui-ci n'ayant cours que depuis 60 ou 70 ans. Son triomphe correspond précisément à l'époque où l'on a gravement négligé la dimension humaine.

L'histoire du développement urbain révèle que les premiers villages ont vu le jour en bordure de sentiers, de pistes et de lieux d'échanges.

Des marchands plantaient leur tente et installaient leur étal le long des routes les plus fréquentées en vue d'offrir leurs marchandises aux passants. Plus tard, les tentes et les étals ont été remplacés par des



Monpazier 1:10 000

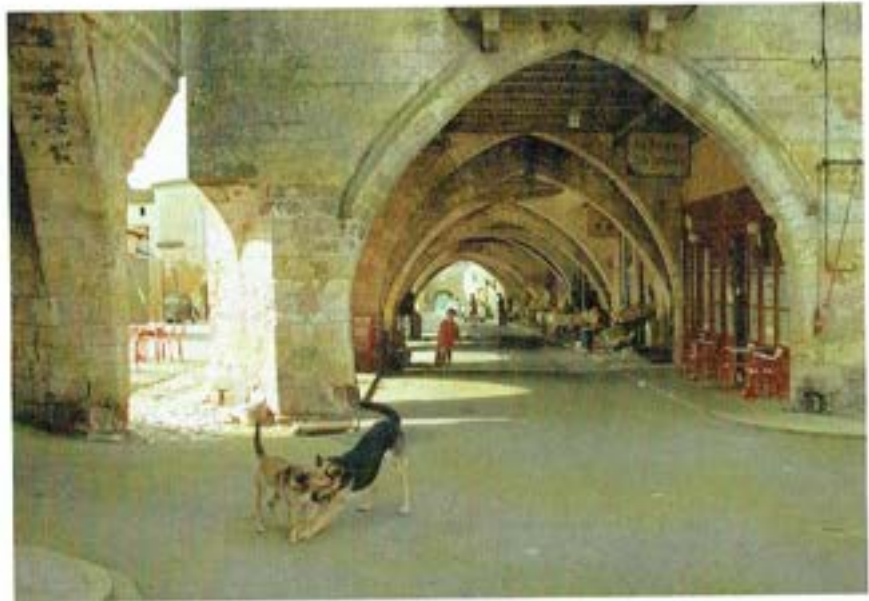


Le plan de la bastide de Monpazier (1283), en Aquitaine (France), est fondé sur ses portes, ses places publiques et ses rues. Des arches caractéristiques bordent cette place publique et assurent la transition vers les rues principales.

Exemple d'application de la séquence vie-espace-immeubles : espace urbain et parcs étaient au cœur du plan d'Adélaïde (Australie-Méridionale), conçu en 1837. Les immeubles ont été bâtis ultérieurement.



Adélaïde 1:50 000



bâtiments plus ou moins permanents, puis des villes pourvues de maisons, de rues et de places publiques se sont graduellement développées. Les sentiers et les lieux d'échanges où sont nées les villes ont laissé des traces encore visibles dans de nombreuses cités modernes. Tel un livre ouvert, ces vieilles villes organiques racontent l'histoire de leur développement : de milieu humain à hauteur du regard, elles ont évolué en structures plus complexes. Là où la construction de nouvelles villes était nécessaire, comme dans les colonies de la Grèce et de la Rome antiques ou dans la France médiévale, où l'on a érigé des bastides comme Monpazier (1283), les planificateurs envisageaient d'abord la vie, ensuite les espaces et enfin les immeubles. Cet ordre de priorités a été maintenu aux époques ultérieures. À la Renaissance et à l'époque baroque, la planification avait essentiellement pour point de départ l'espace urbain. De nombreuses villes coloniales d'Amérique du Nord



VIE, ESPACE, IMMEUBLES :
UN CONCEPT INTEMPOREL

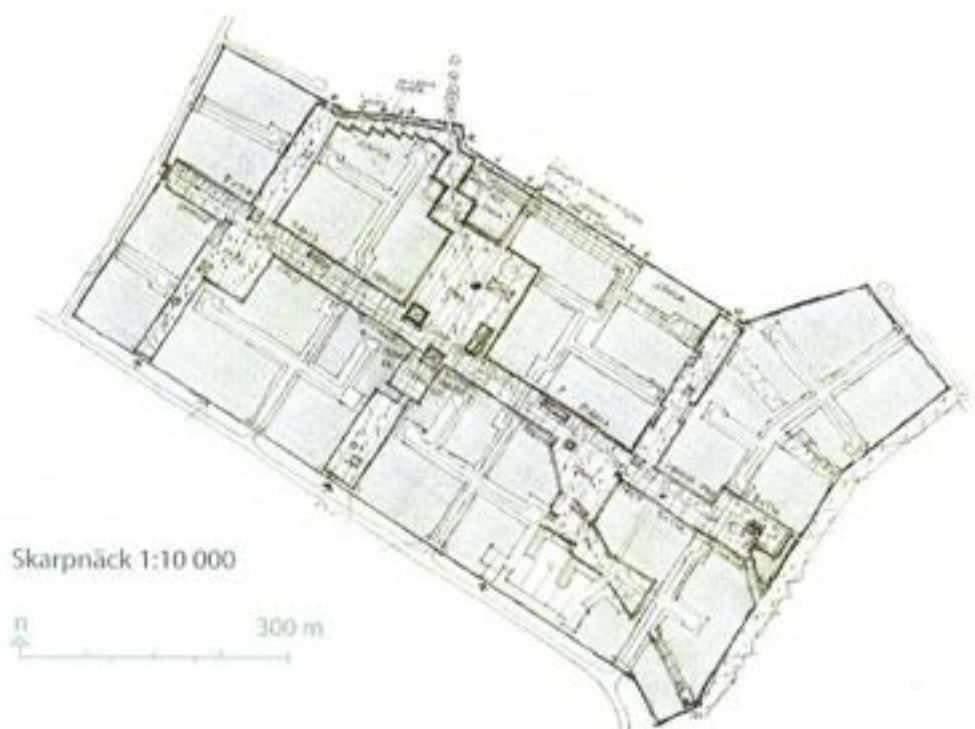
L'espace urbain est le premier élément qui a figuré sur le plan du futur quartier de Skarpnäck, bâti de 1981 à 1986 au sud-est de Stockholm. Portes, boulevards, places publiques, rues et parcs ont d'abord été tracés, puis les architectes ont été conviés à concevoir des immeubles s'inscrivant dans les espaces urbains ainsi planifiés. À droite : Esquisse originale de l'architecte Klas Tham pour le quartier.



et du Sud, comme Philadelphie (Pennsylvanie, États-Unis, 1681) et Savannah (Géorgie, États-Unis, 1733), sont nées de cette façon, de même que la ville d'Adélaïde, en Australie (1837). Le colonel William Light a conçu cette dernière selon un plan orthogonal quadrillé comprenant cinq places publiques bien distinctes situées près du centre, et l'a entourée d'une vaste ceinture verte. Ce n'est qu'une fois cette infrastructure établie que des immeubles ont été bâtis en bordure des rues et des places, dans un processus graduel. Au début du xx^e siècle, l'espace urbain commun servait toujours de point de départ à la planification des villes, comme en font foi les projets de développement réalisés par Hendrik Petrus Berlage au centre d'Amsterdam en 1917.

On constate ainsi l'application de la séquence vie-espace-immeubles pendant toute l'histoire des villes jusqu'à la récente période moderniste, où les immeubles ont pris une place prépondérante au détriment de la vie et de l'espace.

Au cours de la période où l'urbanisme était dominé par le syndrome de Brasilia, quelques projets isolés de développement urbain ont tout de même respecté la hiérarchie des trois échelles, avec d'heureux résultats. L'architecte Ralph Erskine a montré à quel point il est avantageux de traiter la petite échelle conjointement aux deux autres, comme en font foi les projets qu'il a réalisés à Tibro (1956-1959), à Landskrona (1970) et à Sandviken (1973-1978) en Suède, ainsi qu'à Newcastle au Royaume-Uni (1973-1978). À partir de 1979, dans le même esprit, les tenants du nouvel urbanisme ont intégré la petite échelle aux principes de développement qu'ils s'efforçaient de définir. La station balnéaire de Seaside, en Floride, en offre un bon exemple, bien que son milieu de vie ne représente qu'une infime partie de la diversité du monde contemporain. Comme bon nombre d'endroits du genre, elle est trop isolée et possède une trop faible densité de population.





B001 1:10 000



Ce complexe urbain a été bâti pour l'Exposition nationale d'habitation de 2001, tenue à Malmö, en Suède. L'espace urbain, les perspectives et les conditions climatiques ont été soigneusement examinés avant qu'on invite des architectes à meubler les lotissements ainsi créés. Résultat : un quartier urbain exceptionnellement fonctionnel.



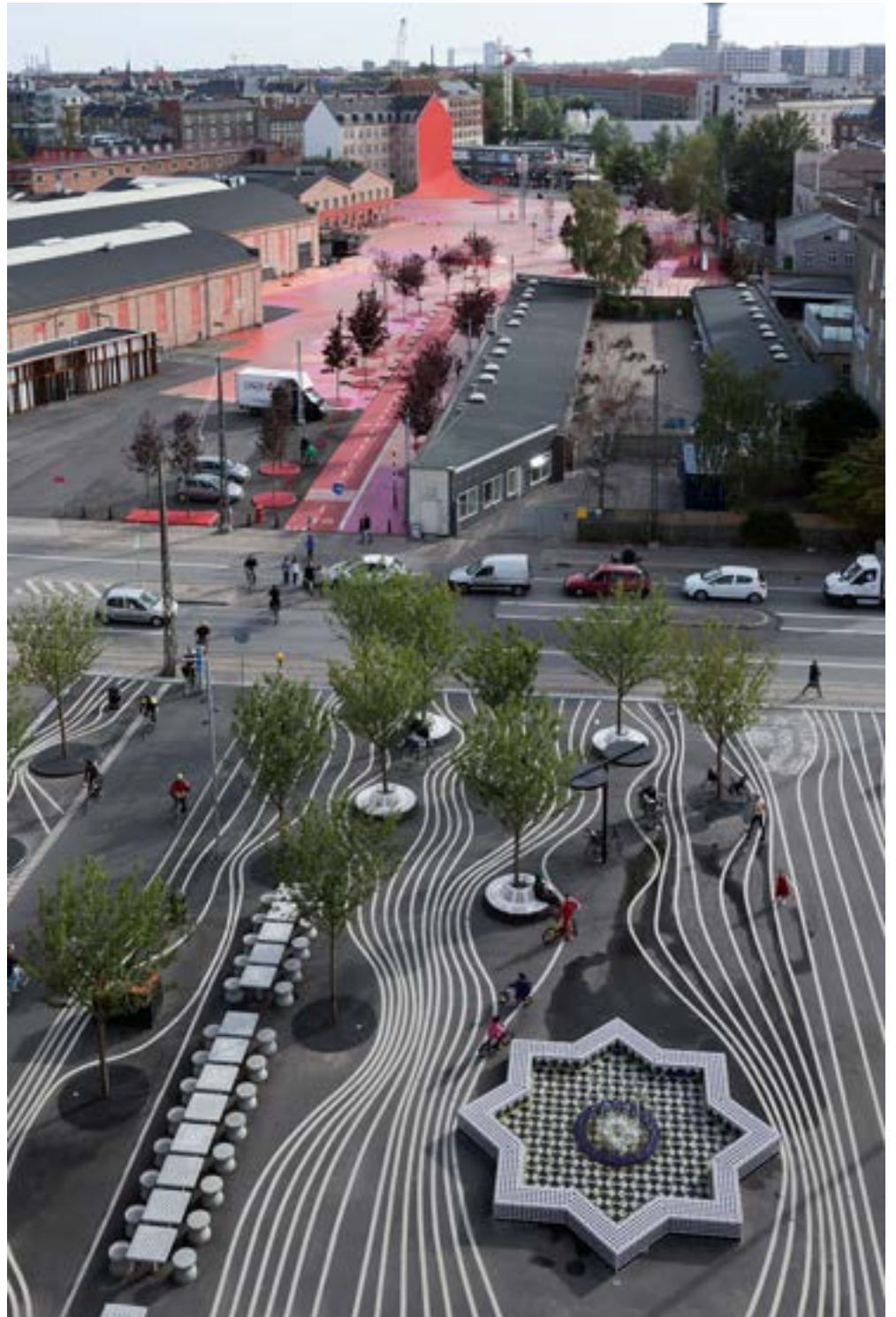
Les premiers projets suédois de Ralph Erskine ont inspiré deux ensembles urbains fort intéressants, qui révèlent le potentiel d'un urbanisme appliquant la séquence vie-espace-immeubles.

Le quartier de Skarpnäck, bâti de 1981 à 1986 au sud-est de Stockholm, compte environ 10 000 habitants. Son plan d'urbanisme a marqué une nette rupture avec les pratiques des décennies précédentes, essentiellement vouées à l'édification d'immeubles reliés par des systèmes de circulation. Il prévoyait d'abord l'étendue, l'emplacement et les dimensions des espaces communs à établir dans le futur quartier, puis incluait des directives sur la position et la conception des immeubles devant s'inscrire dans ces espaces ainsi planifiés.

Le complexe urbain B001, situé à Malmö, en Suède, a été conçu selon des principes similaires. Son plan d'urbanisme a été élaboré par le professeur Klas Tham, qui s'est inspiré de l'expérience de Skarpnäck et d'autres projets d'Erskine. L'endroit offre un autre bon exemple de traitement consciencieux de l'espace urbain : on y constate un souci des séquences spatiales et de la qualité du climat, les grands immeubles protégeant les plus petits des intempéries. Ses concepteurs ont également pris soin de lui insuffler de la variété en confiant sa réalisation à divers architectes et entrepreneurs en construction.

Superkilen

Espace public de 800m de longueur dans le quartier le plus ethniquement et socialement diverse du Danemark. Conçu comme une exposition géante des pratiques de l'espace urbain, une sorte de collection d'objets venant de 60 différentes nationalités habitant dans le secteur. Réalisé par un groupe interdisciplinaire formé d'architecte, de paysagiste, d'artiste et travaillant ensemble depuis la conception jusqu'à la réalisation. 3 zones, 3 couleurs, un quartier.



(voir internet :Superkilen/Topotek+Big+ Superflex).

A signaler un magnifique ouvrage avec un excellent texte de Barbara Steiner et de très belles photos : »Superkilen a project by BIG, TOPOTEK1, SUPERFLEX, edited by Barbara Steiner, ARVINIUS+ORFEUS Publishing 2012

FINGER PLAN Friday 20.06.14. at 09.00 am, Haraldsgade 53.

1.—**SPATIAL PLANNING** ,Christina Berlin Hovmand, cheffe du Département Nature Agency

--- the 3 levels

--- national level, key documents, rules and guidelines for Municipalities, rural zones (sprawling development), specific plans like Big »H »,Finger Plan, Øresund Region

--- regional level, vision, strategy

--- municipal level ,

2--- VISION FOR 2025

--- the growth of population, % of foreigners today and in the future,

--- specific objectives at the national level,

3--- **FINGER PLAN**, Tobias Grinsted, en charge du plan.

--- administrative authority,

--- 4 geographical zones, 1,8 mio. inhabitants,

--- to understand the scale, a plan showing the area of Greater Copenhagen in the context of Sjaelland and,at the same scale (1.100.000) the system of public transportation (to Helsingør, Hillerød,..), the location of Ring 3,

--- specific rules for the location of Office buildings, Shopping center,Retail center, Housing.

--- Commuters living out of the Finger Plan's area, to control.

There are some of the aspects we would like to be informed about, there are other important issues wich you may wish to bring to our attention.

Voir les 3 pages suivantes Denmark at a glance.

Denmark at a glance



**Bounded by water
apart from 64 km**

Flat agricultural land

**Population density
127 per km²**

The large "H"

**Two new bridges and
one more decided**

Greater Copenhagen Region



1 mill. workplaces

1.8 mill. inhabitants

- **Central cities: 1/3**
- **Inner suburban Ring: 1/3**
- **Outer suburban Ring: 1/3**

Five provincial towns:

Elsinore:	pop. 35,000
Hillerød:	pop. 29,000
Frederikssund:	pop. 15,000
Roskilde:	pop. 46,000
Køge:	pop. 34,500

The 2007 Finger Plan



Specific contents:

- **4 geographical zones are shown on a map, i.e. town fingers with potential for new urban areas and the extent of the green wedges**
- **Makes adjustments to the station proximity principle**
- **Municipal plans must contain provisions for phased development of new urban zone negotiated with the Ministry of the Environment**
- **Reservations for transport infrastructure and the transport corridor etc.**

Social regeneration projects

Avedøre Stationsby (special legislation)



Problems:

- criminality
- unemployment
- high degree of removal
- conflicts between ethnic groups
- increasing rents
- vandalism
- run-down public-areas

Rural zone administration

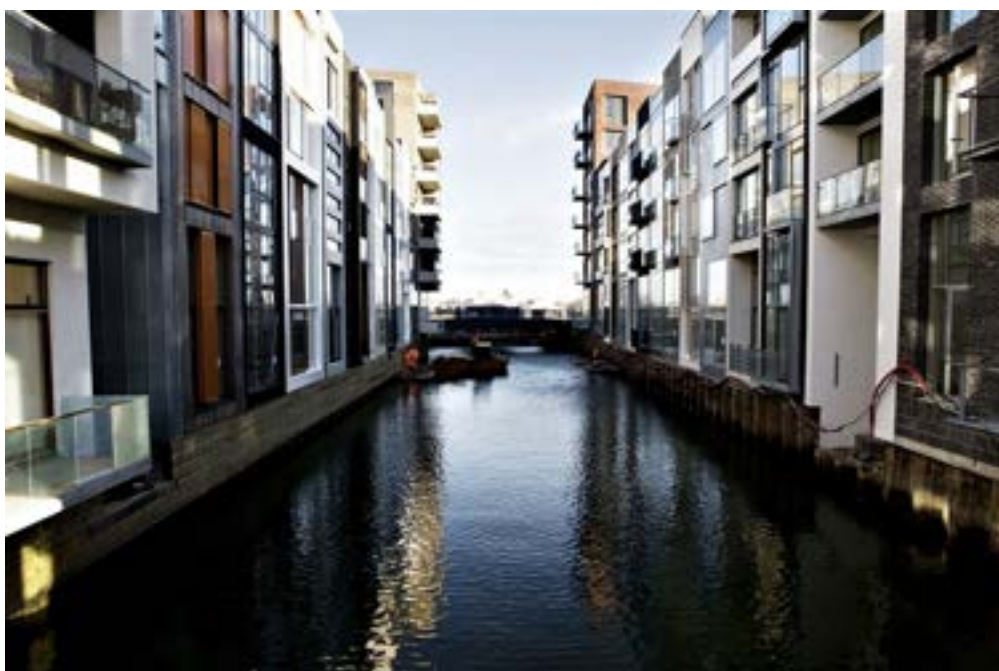


A rural zone permit is required to parcel out land, construct buildings or change the land use

Purpose:

- Prevention of random building and construction
 - Protection of landscape assets
 - Protection of recreational assets
 - Protection of agriculture and forestry
 - Support for the rules and framework of municipal plans
 - Special rules for former farm buildings
-

Slusholmen, est une péninsule située dans le port sud de Copenhague. Ancienne friche industrielle, ce secteur a été transformé en une zone résidentielle au bord des canaux.
(voir page suivante) Commencé en 2004 terminé en 2008.



Ørestad : à 7min.de la gare de Copenhague
à 7 min. de l'aéroport
à 29 min. de la gare centrale de Malmö

Divisé en 4 districts.

Ørestad North, développé selon un masterplan de 1997 définissant un village vert central, un canal paysage et le canal de l'Université orienté nord-sud, 2 Universités, résidences pour étudiants-maison ronde à Tietgenkollegiet, Concert Hall, . (voir page sur Tietgenkollegiet)

Ørestad City , éléments dominants : Centre commercial,Bella Center Convention et Centre d'exposition, immeubles d'habitation à grande échelle tels que VM Houses and Mountain Dwellings, Ørestad College by 3XN. En 2009, mise en service de l'Hôtel Cabinn Metro,709 ch. Développement à suivre selon un plan de D. Libeskind.

Ørestad South, la partie nord est dominée par des immeubles commerciaux et développement résidentiel dans la partie sud.,plusieurs bâtiments tours à usages mixtes avec 8Tallet et immeuble résidentiel Staevnen. Copenhagen Arena, une scène à usages multiples est en construction,ouverte en 2015.

Les documents qui suivent ont été aimablement mis à disposition par le bureau Burckhardt+Partner SR, « Voyage d'architecture du 31 août au 2 septembre 2012 ». Extraits.

Ørestad North	Tietgenkollegiet	p.26,27
ØrestadSouth	8Tallet House	p.30à33
Ørestad City	VM-Bjerget, Mountain Dwellings	p.36
	VM-Husene	p.37
Kastrup Seabath		p.38,39
Maritime Youth Center		p.40,41

26

01

Tietgenkollegiet

Rued Langgaards Vej 10-18, Ørestad North, Copenhague

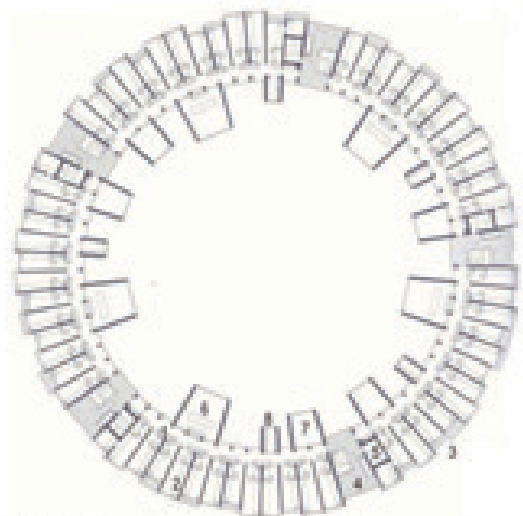
architectes : Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma A/S.

date: 2006.

360 résidences pour étudiants, studios (1-chambre) 26-33 m²



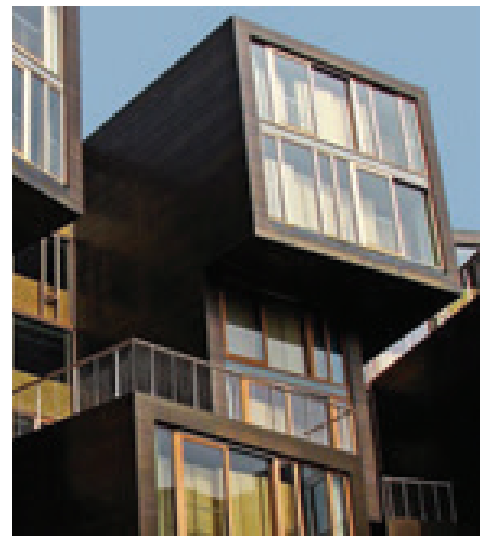
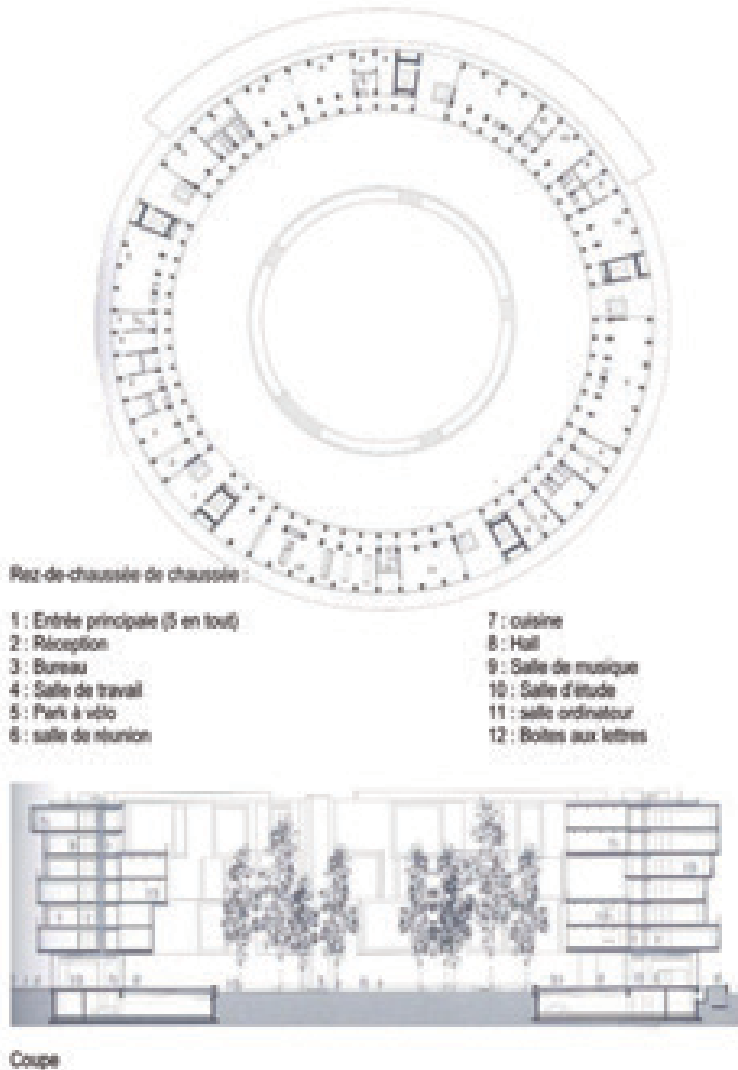
Façades où l'on repère aisément le rez-de-chaussée (zone commune) et les appartements.



Plan du 4^{ème} étage

1 : Courtois intérieure
2 : Appartements
3 : Balcons
4 : Ascenseur et balcon traversant

5 : Escalier
6 : Cuisine et salle-à-manger
7 : Salon
8 : Garderobier



Le bâtiment s'élève sur 7 niveaux. Le rez-de-chaussée comprend les entrées (cages d'escaliers) pour accéder aux logements, ainsi que l'administration, les salles de conférence, les salles de travail ainsi qu'une cantine. Les 400 places sont réparties en 30 dortoirs et 12 chambres individuelles. Chaque étage contient des cuisines et des séjours en communs. La séparation entre l'espace communautaire au rez-de-chaussée et les espaces privés aux étages est très fortement marquée en plan et en façade par la structure et par la matérialité. Les appartements sont distribués par une courbe continue, intérieure et sont disposés autour de celle-ci tout en suivant sa courbure. Les ouvertures donnent uniquement sur la façade extérieure et leurs surfaces varient selon l'appartement. Cette diversité de dimension donne une façade peu lisse. L'aspect qui en découle est une variation d'extrusion non régulière. Il est important de mentionner le fait que tout le mobilier est existant et identique pour chaque unité. Les dortoirs sont répartis en bloc de 12, entre chacun d'eux, un espace tampon (5 en tout) ouvert sur les deux côtés est en réalité l'emplacement de l'ascenseur.

30

03

8 tallet House

Robert Jacobsens Vej, Ørestad South, Copenhague

architectes : BIG Bjarke Ingels Group. Coût de construction: 543 500 000 DKK.

date : 2010.

superficie: 62.000 m², dont environ 10.000 m² de surfaces commerciales

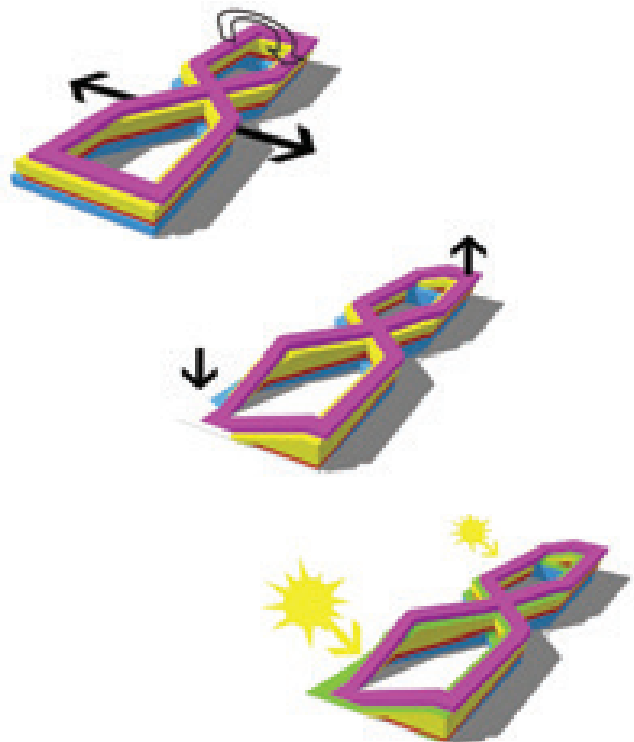
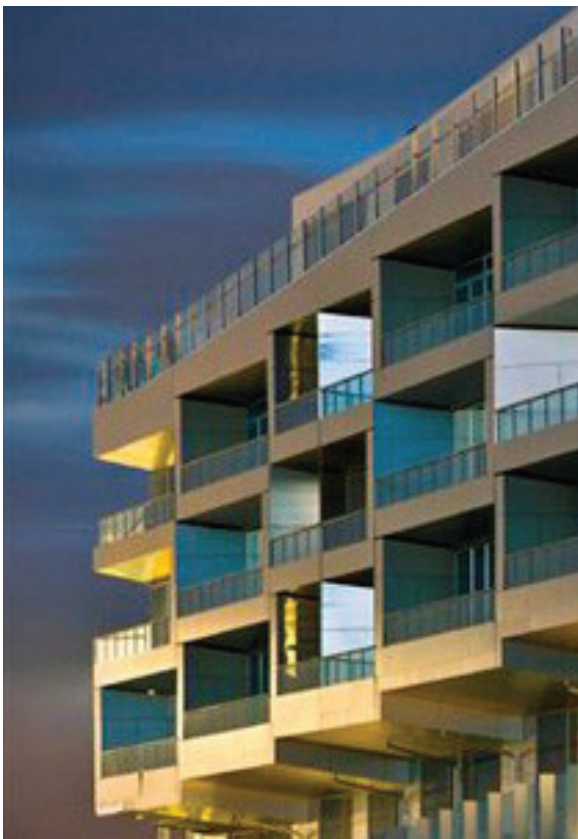


Cet ensemble d'habitations situé à Ørestad, un des nouveaux quartiers de Copenhague, s'inscrit directement dans le courant du développement durable. Architecturalement, «8 Tallet» ne manque pas non plus d'intérêt avec sa forme d'immense grand 8.





Créé par Bjarke Ingels Group (BIG), ce complexe, l'un des plus imposants au Danemark, regroupe 476 appartements, soit une surface de près de 62'000 mètres carrés. Si certains donnent accès à des jardins privés, en plus des larges espaces verts, la matière vivante y occupe intrinsèquement une large place, la construction disposant d'une toiture végétalisée. Orienté est-ouest pour recevoir un maximum de lumière naturelle, «8 Tallet» est relié aux moyens de transport en commun et accessible à 12 minutes à peine du centre ville.



32



501 appartements

le complexe de bâtiments comprend :

// 92 maisons mitoyennes (68 à 154 m²)

// 273 appartements (58-165 m²)

// 109 attiques (84-191 m²)





36

05

VM-Bjerget “Mountain Dwellings”

Ørestads Boulevard 55, Ørestad, Copenhague

architectes : BIG + JDS = PLOT Date: 2008.

2/3 de parking et 1/3 de logement, c'est précisément cette combinaison qui fait de cet ouvrage un projet unique.



Cet ensemble de logements parvient à combiner la densité et l'agrément de vie, donnant à chaque appartement une ambiance proche de celle d'une maison individuelle sans pour autant consommer autant d'espace. Les matériaux sont chaleureux (beaucoup de bois), les terrasses généreuses, sachant ménager l'intimité malgré la densité, la lumière afflue de partout et les vues sont dégagées. La structure de l'immeuble s'inspire d'une montagne – disons plutôt d'une colline – à l'intérieur de laquelle les parkings sont rassemblés. L'accès aux appartements s'effectue par des funiculaires (ascenseurs sur plan incliné). L'ensemble a été baptisé “Mountain Dwellings” (appartements montagnards).

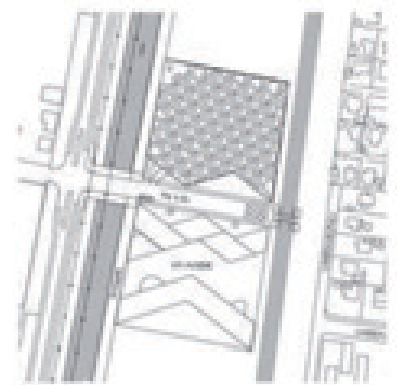


VM-Husene

Ørestads Boulevard 57-59, Ørestad, Copenhague

architectes: BIG + JDS = PLOT Coût de construction: 189 millions de DKK.

Date: 2005.



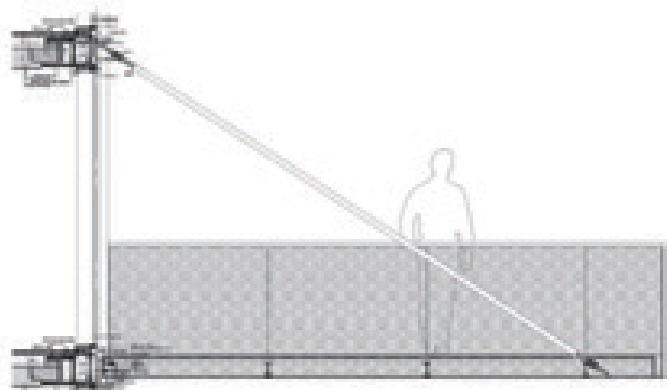
situation



Schéma vues

Le VM Husene a fini d'être construit dans le quartier d'Ørestad, au sud de Copenhague en fin de mars 2005. Un total de 3,1 mètres carres de surface d'habitation et de travail doit y être érigé au cours des 30 ans à venir. Il est situé entre une ligne de métro (ouest) et un canal fluvial (est).

La VM Husene est une interprétation moderne du concept d'«Unité d'habitation» enveloppe par Le Corbusier, projet de «ville verticale». Le nom «V et M» de ces derniers découlent de leur forme, volontairement choisie par les architectes de façon à ce que chaque appartement dispose d'une vue ininterrompue sur le parc environnant. Ceux-ci étant posés sur des pilotis, la surface de pelouse s'étend sous les deux bâtiments.



38

06

Les bains de mer à Kastrup Kastrup, Copenhague

architectes: White Architects Date: 2005.

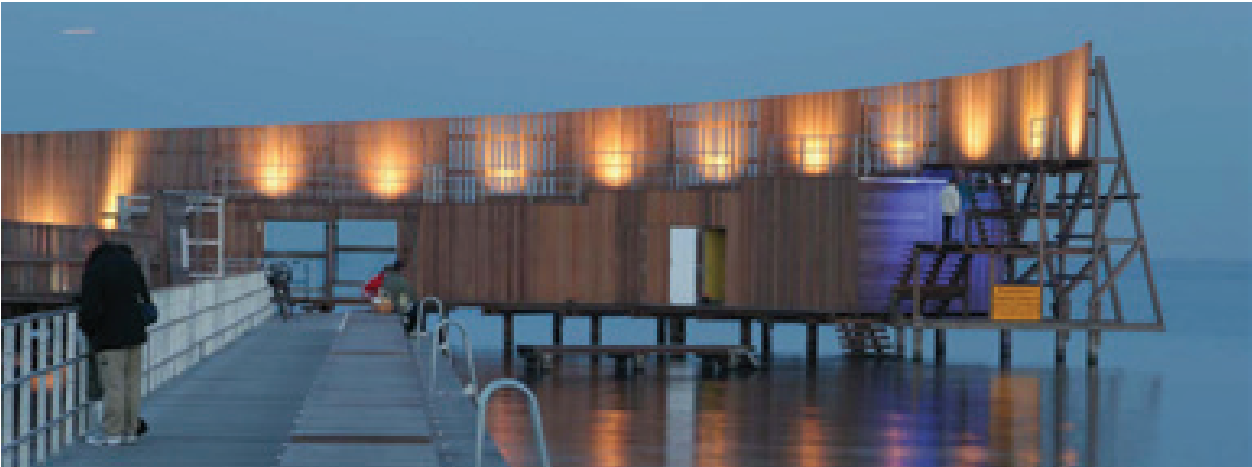


Il s'agit en effet de bains de mer, c'est à dire d'un équipement, permettant de se baigner en pleine mer, à l'abri du vent tout en bénéficiant de vestiaires, de douches..

Conçus par les suédois de l'agence White cet ouvrage intégré dans son paysage se détache à une centaine de mètres de la nouvelle plage artificielle de Amager à Copenhague.

Un ponton en bois qui sert aussi de plongoir, rattache à la terre cette spirale en bois.

L'équipement procure un lieu de baignade protégé du vent, et disposant de services tel que des vestiaires, des plongoirs, un solarium, des douches. Le projet entièrement en bois, repose sur une structure immergée. La paroi constituée de lattes de bois disjointes et de largeurs irrégulières laisse entrevoir le paysage environnant, protège du vent, et permet d'intimiser et théâtraliser ce lieu de baignade animé par ses usagers.



40

07

Maritime Youth Centre Copenhague, Denmark

architectes: BIG + JDS = PLOT Date: 2004. espace culturel d'une superficie de 2004 m².



Maritime Youth House fut conçu en 2004, sur un front de mer de 2 000 m² à Copenhague. Dans ce projet, Bjarke Ingels et Julien De Smedt vont utiliser les contraintes contextuelles pour formaliser leur intervention. La parcelle se trouvant sur un ancien site industriel avec une forte pollution du sol, l'agence PLOT détourne le budget alloué à la dépollution du site pour le réinvestir dans le projet et transformer la contrainte écologique et économique en réponse fonctionnelle.

En effet, le sol originel étant impropre, les architectes créent un paysage artificiel, une plage de bois ondulante montée sur pilotis. Ainsi, la problématique du sol se transforme en place sociale.

Deux types d'usages sont inclus dans ce projet, d'un côté, une maison de la jeunesse pour laquelle le paysage créé devient une aire de jeux pour les enfants. De l'autre côté, le projet intègre un club de voile. Afin de répondre à ces usages, la plage, le quai artificiellement créé se soulève et des volumes programmatiques trouvent leur place en sous face.

Cette réponse, à la fois ludique et pragmatique, sera, à plusieurs reprises, saluée par la critique et primée.



29 MALMÖ

La commune de Malmö avec 300.000 habitants est la 3^{ème} plus importante de Suède après celles de Stockholm et Göteborg.

La métropole de Malmö avec environ 600.000 habitants jouxte celle de Copenhague ; cet ensemble appelé région de l'Øresund, constitue un pôle majeur en Scandinavie. Pour différentes raisons, dont sa situation géographique, Malmö est devenue la ville la plus multi-culturelle de Suède avec environ 30% d'étrangers.

Température en juin.(o.C) Min.10, moy.14, max.18, précipitations (mm) 58

L'histoire de **Västra Hamnen.(Western Harbour)** Territoire résultant d'un comblement sur la mer, le dernier a été effectué en 1987.

Kockums fut fondé en 1870, on y fabriquait des navires-citernes de plus de 200m . de longueur.. A son apogée, 6000 ouvriers travaillaient entre les docks, les grues et les bâtiments industriels.Fermeture de l'activité en 1986, activité déplacée en Corée du Sud.(Rappel, Ile de Nantes, fermeture des chantiers navals en 1987)

Saab-Scania s'établit à Malmö avec une des usines de voitures les plus modernes d'Europe dans le hall 7 de Kockums, un énorme hangar de 100.000m² et de 40 m de hauteur.L'activité fut arrêtée en 1996. La mairie de Malmö acheta les terrains et les bâtiments et convertit les locaux de l'usine pour faire le nouveau palais des congrès de la ville.

En **2001**, fut inauguré le salon immobilier européen **Bo01** qui fut le point de départ pour le nouveau quartier.Aujourd'hui, il y a plus de gens qui travaillent à Västra Hamnen qu'à l'âge d'or de la construction navale. La haute technologie et les sociétés de service se sont répandues et la vieille zone du chantier naval est devenue le siège des entreprises de technologie de l'information.Maintenant , c'est le **Turning Torso** qui est le nouveau symbole de Malmö. Il y a aussi l'université de Malmö avec plus de 20.000 étudiants.

Ouvrage de référence : **The Western Harbour—experiences and lessons learned Malmö**, Sweden ed.Bengt Persson ARKUS Malmö Stad Voir pages suivantes tirées de cet ouvrage :

--18 à 21 **The Western Harbour and its districts**, brève description des différents quartiers.

--26 à 31 **Structure,space and design in the Western Harbour**, analyse critique pertinente et sans concession des différents quartiers.

THE WESTERN HARBOUR AND ITS DISTRICTS



*The Western Harbour's districts. These are briefly presented on the following pages and most are elaborated on later in the book.
Image by Malmö City Planning Office.*

The following is a short presentation of the different areas and stages of development at the Western Harbour. The extent of development in 2010 is presented, as is the size of the areas and the services that will be available.

Bo01 and Skeppsgossen

Bo01 is primarily a residential area with some offices and other ventures. The area is virtually complete with only three buildings remain unconstructed. Two multi-storey car parks are situated along Västra Varvsgatan. The Western Harbour's school and kindergarten is situated to the east of Bo01 and a private school can also be found in the area. The parks, streets and the harbour are all completed. The area has its own energy production in the shape of a heat pump which extracts energy from the natural water deposits in the bedrock. Bo01 covers an area of 24,7 hectares, Skeppsgossen 1,1 ha.



Flagghusen

Flagghusen is 4,2 ha, fully completed and consists mainly of residential property, a kindergarten and a special-needs accommodation complex. All streets have been completed.



Fullriggaren

In 2011 the first of Fullriggaren's residents moved in. When completed, the 4,3 ha area will primarily consist of residential property with some offices and other businesses. A kindergarten, special-needs living area and a multi-storey car park will also be available. There are plans for future streets and parks.



Kappseglaren

The ongoing construction by two developers has commenced the implementation of the local plan. Aside from accommodation there will also be offices and other businesses in this 2,5 ha area.



Hamnporten

Hamnporten is an area under development which previously hosted an aeroplane manufacturer Malmö Flygindustri. The old factory has now been refurbished to house Teknikportalen. The World Trade Center and a hotel have been established along Stora Varvsgratan. Accommodation, offices and a hotel are currently planned for the area to the north and west of Teknikportalen. Development at Hamnporten is still on-going in the form of residential property along Västra Varvsgratan. The centrally-located Kockumsparken has recently been completed. The developers at this 78 ha area are Midroc Property Development AB and NCC Property Development AB.



Kockum Fritid and its surroundings

Kockum Fritid was originally intended as a recreation centre for Kockum's employees. It has now opened its doors to the public and contains indoor sports and conference facilities. A temporary kindergarten is located to the south of Kockum Fritid. The area covers a total of 47 ha.



Citadellsfogen

Citadellsfogen houses a number of different ventures including the World Maritime University, various offices, Universitetsholmen's sixth-form college, temporary student accommodation and railway sidings. Two of the three roads into the Western Harbour run through Citadellsfogen. Planning is currently underway in the council for this 77 ha area.



Stapelbädden

Offices and a multi-storey car park are located in the eastern part of Stapelbädden. The construction of an office block is underway, as is the gradual completion of Stapelbäddsparken. A community centre is also located here. There are plans for residential property in the eastern section. The plans for the western section currently include streets and an office block. Planning was started on a local school in the autumn of 2011. The area covers a total of 6.8 ha.



Dockan

Dockan consists of a residential area surrounding a marina in the former dock. Premises belonging to Malmö University can be found here, as can the Scanian Dance Theatre, two sixth-form colleges and a number of businesses. In the southern part of the area is the Gångtappen building which still hosts Kockums. The area to the north of Gångtappen is earmarked in a local plan for a new urban structure. Large office blocks have been situated along Stora Varvgatan for a few years. The City Archive and other facilities are situated in the old office complex along Isbergs Gata. The 29.7 ha Dockan was developed by Dockan Exploatering AB a company owned by JM, Wihlborgs and PEAB.



Masthusen

Masthusen was previously the home of Malmömässan which was demolished in 2010. Instead a supermarket and office block can be found in the western section. Local plans for streets and accommodation, offices, kindergarten etc. have either been built or are gradually being developed. The 8.6 ha area is being developed by Diligentia.



Structure, space and design in the Western Harbour

Thomas Hellquist

THOMAS HELLOQUIST, architect, MSc., is currently Head of Research for Architecture and Design at the Blekinge Institute of Technology. He runs an architectural firm and has been responsible for many of Malmö's 'green' public furniture installations such as benches, plant pots, waste bins, billboards, signs, substations and pumping stations. Hellquist also features regularly in the regional newspaper *Sydsvenska Dagbladet* as a housing expert.

The Western Harbour is to demonstrate how one transforms 1.4 million square metres of reclaimed land into an appealing inner-city environment. This flat, treeless space with some abandoned industrial buildings and an abundance of parking is to become a vibrant habitat for thousands of residents and workers. Although it presents environmental challenges, a major attraction of this windswept area is how it extrudes into the sea, a north-facing peninsula. Thomas Hellquist's analysis of development in the Western Harbour demonstrates that there are various ways to create an urban environment of both high and low quality in these flat and windy conditions.



2.05 meters wide alley at Bo01. Photograph by Thomas Hellquist.

Bo01 (1999–2010)

Klas Tham, Head Architect at Bo01, described the formation of the district as "a net that has been pulled apart". One reason for the irregular pattern was that it would prevent the cold northern and westerly winds from sweeping through the streets. The street network at Bo01 is neither perpendicular nor straight. The result is crooked blocks and squares and bent streets. Each stretch of street is a sequence of smaller spaces that gradually, and continuously open up into each other. This is a style which would have pleased British architect Gordon Cullen who coined the term 'serial vision' in 1961 in order to describe the desire to form city space along the lines of a series of visual-spatial experiences. The deformed net also superbly demonstrates the popular city and traffic planning term 'shared space', it seems to encourage mutual caution among drivers, cyclists and pedestrians.

Bo01 plays host to a narrow alley that is 2.05 metres across, the likes of which are rarely found even in medieval cities. Here it forms a part of a network of dense and intersecting streets and alleys, a network that allows for many meeting points and always offers alternative routes thereby creating a feeling of security. The network is flexible in the sense that walking paths can become main routes and others can become narrow alleys.

The streets of Bo01 have a distinct character with their yellow brick and open stormwater network. The unique colour of the tiles connects the ground space at Bo01 and shows clearly where one can move whether on foot, bike or car. The network is both a way to organise the urban space as well as a way to give it an assertive character; it provides structure while leaving its mark on the design. If individual spaces can be seen as bordered areas from which one can emerge, the yellow ground shows that there is always space to keep moving into.

The public spaces at Bo01 are generally small in scale.

Streets are generally 6-8 metres wide, the blocks are 40x40 metres and the small squares have sizes of about 25x25 m. There are a number of different properties in every block and a variety of different developers and architects have constructed contrasting buildings between two and four (sometimes stretching to five) storeys high. There are larger piazzas on the border with the sea alongside the parks Ankarparken and Daniaparken. Booi consists of a variety of spaces of different sizes. The mix of very small squares and narrow alleys with small gardens, pocket parks, larger piazzas and big parks supplies Booi with its peculiar rhythm and helps generate a permanently unpredictable landscape which appeals to people from all walks of life.

Despite its many qualities the interior of Booi is rather deserted; there is a lack of attractions for non-residents. All the buildings in the area have a high bottom floor in order to encourage the establishment of shops and other commercial ventures. This has so far been rather unsuccessful.

In this rather mono-functional residential area the ambitious stone and water parks can seem somewhat over the top and more in line with monumental public spaces than intimate residential environments – more suitable to visitors' cameras than as a supplement to the gardens. These parks should maybe have been given a softer more accessible form if only because of the way that the winds from the north and west seem to be tamed by the broken down plain. This is where one wants to sit, if only it wasn't made so difficult by the shape of the place!



The network of streets goes on from space to space. Photograph by Thomas Hellquist.



The structure and shape of the streets at Booi. Illustration by Malmö City Planning Office according to illustration by architect Kats Thum.

It is also here one can experience the victory of room over object, something which is unique among modern architecture. The small open space cuts off the view thereby ensuring that no building is visible in its entirety. The plan is stronger than the architecture – the urban space overpowers the buildings.

The housing expo Booi provided a very publicised start to development in the Western Harbour. While initially seen as an eccentric enclave and a succès de scandale it soon became purely a succès. Due in part to the voices calling for development to more accurately mirror the size and population of Malmö, the grandeur of the former docks and the city's silhouette against the sea, other planning methods were used in the development of remaining areas of the Western Harbour. This meant a change in scale both in terms of buildings and the urban space.

Dockan (2000-2020)

Blocks measuring about 55 metres along and six storeys up have been constructed on both sides of the old dry docks. The straight lines of the docks seem to have served as the starting point for the shape and form of the development. The area is characterised by strict orthogonality and the development calmly stretches north along the edge of the docks. In contrast to the multiplicity of landlords and architects at Booi each block at Dockan has



Dockan has 18 metre wide side streets with parking in the middle. This is a rather large-scale public space considering its lack of any public function. Photograph by Thomas Hellquist.

only one owner and one architect. This singularity creates a grand urban landscape, but also causes a certain monotony, especially along the crossroads and the eastern facade facing the entrance to the harbour. There are few attractions here in terms of public functions and spatial experiences and it is the reflections in the water and the quayside that are Dockan's most important elements in terms of urban space. The square – Dockplatsen – is surrounded by six-storey buildings on the southern end of the docks. This north-facing position has proved unfortunate as it has led to the square being shaded for much of the day.

Despite the investment in the quayside such as wooden decks and piers the area lacks a spatial dynamism – the planning has managed to create an uninspiring figure. Everything, both buildings and environment, has

been created on the same scale, making it very difficult to find that sheltered spot, that safe and inviting corner and that place where one experiences respite from the ceaseless wind. In 2010 work started on the area to the west of Dockan, maybe here we will see more emphasis on the intimate qualities of urban development?

Flagghusen (2005–2009)

Large scales are the watchword at Flagghusen where the six-storey buildings surround two 130 x 130 metre quarters almost like a wall. This creates an unmistakable feeling of there being an inside and an outside and it is clear when one moves from the streets into the gardens that one is entering another world entirely. The intention of

turning the interior into a shared miniature society is a good one. The dimensions mean that the clear basic structure, a firm network of public streets and private quarters, becomes undone by breaking down the inner yard into a series of virtually private gardens and three semi-public park environments with ambitious surface treatment. Here there is also space for car traffic to the individual properties fed from inside the quarters. The lack of clarity of the status of the roads is noticeable, as are the uses and boundaries of the garden and park spaces. A visitor can feel like an intruder in a private space despite moving along a public highway.

Energy and sustainability issues have been addressed in an exemplary way in Flagghusen through a close dialogue between the City of Malmö and the developers. The limited plot-sizes of Booi's strategy are continued here and the maximum façade length of a single building has been set to 25 metres giving a coherent and varied impression from a distance. The urban and spatial dynamic however is weaker than Booi, due at least in part to the lack of public functions which can only be found on a couple of street corners or along the side of the quarter at Västra Varvsgatan. There is also a lack of public functions in the open spaces and parks inside the neighbourhood, with the exception of the nursery school. Another rather monotonous characteristic is the fact that all spaces are of similar size – both the parks as well as the private gardens that often open visually onto neighbouring gardens or parks. The consequential right angles also contribute to a large-scale sensation and maybe also free access for the wind through the area. It may well have been beneficial to allow some buildings to break the orthogonality and create urban spaces with angled walls to break the wind.

Fullriggaren (2008–2013)

The Fullriggaren area follows the strategy of Flagghusen with 25 metre façades in the areas uniform large quarters. But the height of the wall of houses varies with some eight-storey buildings standing out from the six-storey majority. Smaller quarters and gardens are grouped around the park in the centre of the neighbourhood with visual contact with each other, just as in Flagghusen. Fullriggaren has a higher level of mixed uses and thereby a



Four metre wide alley at Flagghusen. Photograph by Thomas Hellquist.

greater potential for diversity. In addition to housing, dominated by rented accommodation, there are shops, offices, a nursery school and a car pool, which all bodes well for the development of a more vibrant urban life. The orthogonal pattern of Fullriggaren has been varied by the angled siting of some buildings. Lines of vision have been broken so that they do not lead out uninterestedly into nothingness, but instead often point to an angled façade or appealing corner providing a more compact and dynamic spatial experience. Twisting buildings and lines of vision are tools to increase spatial vitality, clarity and navigability, highlighting visual focus and sequences of differing spaces. In this way Fullriggaren is heading in the right direction although it remains to be seen to what extent the



Flagghusen has two (or three?) ten-metre deep blocks. Illustration by Malmö City Planning Office.



The grid structure at Masthusen is based on the existing buildings. The development is primarily in the form of closed quarters. Each block will be shaped so that it can be divided into several properties. Illustration by Malmö City Planning Office.



Block structure at Varvstaden. Parallel commission by Vandkunsten Arkitekter, 2009. Illustration by Vandkunsten Arkitekter.

Varvstaden (2010–2030)

Varvstaden lies to the north and west of the old Kockums dock where there has been industrial activity since 1900, this is expected to have come to an end by 2013–2015. Sweden's national broadcaster Sveriges Television moved into the renovated former Kockums premises in the north-east of the area in 2010 and in 2012 Media Evolution City was established in a newly built adjoining building.



The diagonal main street through Masthusen has been illustrated using a slightly embellished image of the gently bowed Kobmagergade in Copenhagen.

In the parallel contract for the plan for Varvstaden (2008–2009), the Danish Vandkunsten Arkitekter's proposal was chosen for further development. The plan visualises a strict and small-scale system of quarters organised in a right-angled street network. The blocks are again down to the scale of 45 metres in length, but instead of the broken alleys and twisted quarters, the proposal here is for sudden shifting in the street network. The streetscape is also crossed by building volumes, one or more storeys above the road. The plan for Varvstaden flexes its muscles in a powerful well-defined streetscape whose labyrinthine effect could hand the area a unique identity.

Two urban spaces are given particular weight in the Varvstaden plan. One is the wharf dock, in itself a well-defined space of 120x120 metres bordered by varied buildings: the red brick buildings from the origins of the Kockums yard to the north; Nordmills mighty silo silhouette and newly-built university buildings in grey minimalism to the south. Creating attractive urban spaces around the dock is an important task. The other is the enormous former assembly plant which, according to the plan, will be stripped of its steel façade and retained as an open beam skeleton. In this form the construction will create the central square of Varvstaden with social spaces, attractions and greenery. The public transport system sketched in through the area will stop in this monumental hall.

