

EUROPAN 15 HELSINGBORG

DEN PRODUKTIVA STADEN - SVERIGE

Omvandla Oceanhamnens magasin och kran
till en produktiv ny mötesplats som länkar Norr
med Söder och kompletterar staden som helhet.

Arkitekter under 40 år
från hela Europa deltar
och tävlingen hålls
vartannat år.



Europaråd SE

HELSINGBORG ■



INNEHÅLL

EUROPAN 15
Besöka vår hemsida:
www.europan.se

Sid:

- 04** INTRODUKTION
- 05** URBAN KONTEXT
- 12** TEMA E15
- 14** STUDIEOMRÅDE (RÖDMARKERAT)
- 18** TÄVLINGSOMRÅDE (GULMARKERAT)
- 21** UPPGIFT
- 24** ÖVRIGT OCH JURY
- 25** REFERENSER
- 27** BILAGOR

ALLMÄN INFORMATION

Tomtrepresentant

Konrad Ek, stadsarkitekt
Helsingborgs stad

Involverade aktörer

Helsingborgs stad

"Team representative"

Planeringsarkitekt,
landskapsarkitekt eller arkitekt

Efterfrågad kompetens för tävlingens utmaningar

Arkitektur, landskapsarkitektur,
stadsplanering, konstruktion

Publicitet:

Efter den första juryomgången
kommer förslagen ställas ut
anonymt.

Efter tävlingens avslut anordnas
en offentlig prisceremoni, en
resultatkatalog tas fram och de
vinnande förslagen publiceras på
Sveriges Arkitekters hemsida.

Jurybedömning

Tomtrepresentant medverkar

Processer efter tävlingens avslut

Möte och workshop med kommun
och vinnande team.

Kommunens ambition är att
vinnande team involveras i en
implementeringsprocess.

VÄLKOMMEN ATT DELTA I EUROPAN 15!



Helsingborgs Rådhus



HELSINGBORG

INTRO

Helsingborgs stad och European Sverige vill tacka dig för att du väljer att delta i European 15. Tävlingsprogrammet innehåller information om områdets karaktär, tomten och tävlingsuppgiften samt hänvisning till länkar för kompletterande information. Utöver detta material kan du ladda ned högupplösta bilder och ritningar från projektdatabasen. Läs också det kortare programmet "Short Site File" parallellt till det här längre tävlingsprogrammet. Tema för European 15 är "den produktiva staden". Som en förlängning av temat i European 14 studeras i denna tävling ett vidgat perspektiv på en stad med naturligt innehåll av produktion. Detta görs inom de för temat identifierade begreppen resurser, mobilitet och jämlikhet. För frågor om programmet eller tävlingsregler, ber vi dig att använda forumet på European Europas hemsida.

www.european-europe.com
www.european.se

HELSINGBORG

Tävlingsområdet i Helsingborg ligger på en pir i ett hamnområde i Öresund, i Sveriges sydligaste landskap Skåne. Helsingborg är Sveriges åttonde största stad. Det är en tätt bebyggd urban stad, med ett tidigare stort hamnområde i omvandling. Hamnområdet har delvis en ny detaljplan med bostäder under uppförande och en planerad stadsutställning år 2022, H22. Tävlingsuppgiften omfattar en gammal magasinsbyggnad och tomten omkring den samt en kran från tiden då hamnen sjöd av liv från lastning och vidare skeppning till slutdestination. Uppgiften är att återanvända och omforma magasin och kran till en produktiv mötesplats i staden och samtidigt addera byggnadsvolym för såväl publik verksamhet som bostäder inom tävlingstomten. Tävlingsförslaget ska föreslå en användning av tomten som helhet, magasinet och kranen. Det nya innehållet ska komplettera Oceanhamnen och innerstadens två närliggande och sinsemellan segregerade stadsdelar Norr och Söder. Byggnaden ska ge dynamik till kvarteret och staden som helhet.

Tävlingsprogram Helsingborg



Helsingborg, Öresund och Helsingör

URBAN KONTEXT

Beskrivning av regionen

Helsingborg ligger vid Öresunds smalaste del med bara tre och en halv kilometer över vattnet till Danmark. Utöver sundets närvaro dominerar stadens geografi av Landborgen, den bergsbrant som går längs med vattnet genom staden. Läget där sundet är som smalast har gett staden ett strategiskt läge och det slott som låg uppe på Landborgen var med sitt försvarstorn länge ett av Nordens starkaste fästen. I de många krigen mellan Danmark och Sverige har dock stadens äldre bebyggelse nedanför Landborgen längs stranden förstörts och merparten skövlades och brändes slutligen vid det skånska kriget (1675–1679). Vid krigsslutet rev den svenske kungen Karl XI stadens befästningar och merparten av slottet. Det som kvarstår är det torn som går

under namnet Kärnan. Helsingborg har sedan dess levt i fred och blev under 1800-talet en av Sveriges viktigaste industri- och hamnstäder.

Den smala landremsan mellan sundet och Landborgen tränger in staden som idag till stora delar ligger på utfyllnadsmassor. Hela det nuvarande hamnområdet ligger utanför det som tidigare var strandlinjen. Vind från söder och nordost gör att vattnet pressas in i sundet. Vid storm kan vattennivån stiga med 1,5 meter.

Läget där Öresund är som smalast har länge inneburit en vältrafikerad farled. På 1400-talet var hamnen i Helsingborg en liten träbrygga. Sedan



- | | | | |
|-----------------|--------------------|----------------------------|------------------------|
| 1. Inre hamnen | 5. Oceanpiren | 9. Norra hamnen (H99) | 13. Uppmarschområde |
| 2. Södra hamnen | 6. Magasin 405 | 10. Knutpunkten | 14. Dunkers kulturhus |
| 3. Norra hamnen | 7. Gröningen | 11. Helsingborg konserthus | 15. Sockerbruket |
| 4. Oceanhamnen | 8. Parapeten (H55) | 12. Stadsparken | 16. Campus Helsingborg |

dess har den stegvis byggts ut utanför det som tidigare var strandlinjen till att idag ligga helt på utfyllnadsmassor. Från 1766 stod en skeppsbro färdig och större fartyg kunde lägga till. Då var användningen främst militär. 1867 färdigställdes det som idag är den Inre hamnen (1). Som den äldsta delen av dagens hamn ligger den närmast den ursprungliga strandlinjen och centrum. Helsingborgs expansion som hamn- och industristad på 1800-talet föranledde en fortsatt utbyggnad av först den södra och sedan norra hamnbassängen. Innanför studieområdet i den södra delen av hamnen (2), byggdes varvet med den lilla dockan 1879. Norra hamnen (3) var färdig 1891. 1924 var Oceanhamnen (4) färdig och först då fick staden en ordentlig hamnbassäng, väster om Oceanpiren (5) där Magasin 405 (6) idag är det enda bevarade hamnmagasinet. Hamnen och dess verksamhet kom att dominera stadens kustlinje fram till bostadsutställningen H99

1999. Under pågående hamnverksamhet hade innan dess den för staden och för den svenska design- och arkitekturscenen viktiga "Hälsingborgsutställningen" 1955 gått av stapeln i hamnområdet under namnet H55. Arrangör av H55 var Svenska Slöjdföreningen och utställningen visade arkitektur, bostäder, formgivning och konstindustrins produkter i en internationell återgivning. På det längs med vattnet långsgående grönområdet Gröningen (7) och den smala långa vågbrytaren Parapeten (8) byggdes flera utställningspaviljonger och en permanent restaurang Parapeten. Vågbrytaren påbörjades i slutet av 1800-talet då stenkistor lades ut för att skydda det som då kom att bli den norra hamnbassängen. När hamnbassängen grävdes ut kom schaktmassorna att fylla ut vågbrytaren till en pir. Den var sedan huvudområdet för H55, med paviljonger tvärs Parapeten. Vid anläggandet av bostadsområdet i norra hamnen, länkade man utställningsområdena

för H55 och H99 med hjälp av den nya bron. Inget återstår av utställningsbyggnaderna idag utom restaurang Parapeten. En utställningspaviljong av Acking rekonstruerades inför utställningen H99 men på en annan plats och med andra material än 1955. 1991 stod Knutpunkten (10) färdig. Innan dess hade de norr- respektive södergående tågen avgått från separata tågstationer. De norrgående spåren grävdes ned och knöts ihop med de södergående spåren i Knutpunkten, och det blev möjligt att fortsätta med samma tåg vidare genom Helsingborg. Knutpunkten samlar även regionbussar och regional färjetrafik till Danmark inom samma anläggning och dess direkta närhet. Ett tågspår sammanband tidigare de två stationerna och när det i och med färdigställandet av Knutpunkten kunde tas bort möjliggjorde det byggnation av bostadsområdet Norra Hamnen. Tågfärjor mellan Helsingborg och Helsingör gjorde tidigare att Helsingborg var Sveriges port mot det övriga Europa. Hit gick tågen för fortsatt väg över sundet, till Köpenhamn och vidare ned mot Europa. Särskilt under kalla kriget var denna väg ned mot kontinenten av extra vikt då den innebar att man inte behövde passera något dåvarande östeuropeiskt land. År 2000 invigdes Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn och tågtrafiken omdirigerades till Malmö och vidare över bron till Köpenhamn. Antalet resande i Helsingborg har dock ökat sedan Öresundsbron byggdes, men rollen som järnvägsknut ur ett riksperspektiv har minskat.

Den växande Öresundsregionen är en samarbetsregion över nationsgränserna mellan Skåne och östra Danmark. Utöver storstadsregionerna Köpenhamn och Malmö är Helsingborg den största staden. För Skåne innebär Öresundsregionen att det är del av en större befolkningsbasis och ekonomisk tillväxt. Arbetspendlingen inom regionen är stor och med Öresundståget tar man sig idag från Helsingborg ned till Malmö, över bron till Köpenhamn och upp till syskonstaden Helsingör på andra sidan sundet på två timmar. Båten över tar 20 minuter.

Från den svenska sidan av sundet ser man över till Helsingör och dess slott Kronborg som uppfördes för att försvara sundets inlopp från den danska sidan och bättre indriva den tull som man tog för fartyg som passerade i båda riktningar. Kronborg är det slott där Shakespeares Hamlet utspelar sig. I Helsingör har delar av den gamla hamnen omdanats inom projektet Kulturhavn Kronborg. I det ingår arkitektkontoret BIG's Museet for Søfart i en docka och kulturhuset Kulturvaerftet av stadens gamla skeppsvarv, ritat av AART architects. Hela omdaningsprojektet har revitaliserat Helsingörs hamnfront och skapat nya möjligheter i utvecklingen av Helsingör som en modern, kulturbärande stad.



Södra hamnen under 1920- eller 30-talet.
Foto: Helsingborgs museers samlingar.



H55



H99



Kulturvaerftet Helsingör, AART Architects.
Foto: Drone3000

Beskrivning av staden

Stora delar av stadens bebyggelse är från slutet av 1800-talet och början av 1900-talet då Helsingborg blomstrade som industristad och hamnen byggdes ut. Under andra hälften av 1800-talet hade Helsingborg den största befolkningsökningen i Sverige. 1850 – 1900 sexdubblades folkmängden från 4 000 invånare till drygt 24 000. Anledningen var den kraftiga expansion som näringslivet genomgick, som lockade folk till staden. 1857 avskaffades Öresundstullen och Helsingborgs hamn började växa fram som en viktig exporthamn. Den största exporten vid den tiden var spannmål till följd av ett överskott av spannmål i Sverige. Transporterna till hamnen förbättrades genom utbyggnaden av järnvägsnätet i en sträckning söderut och sedan en norrut.

Från den tiden kommer byggnader längs med några av de gator som fortfarande är stadens huvudleder, som Drottninggatan och Järnvägs-gatan. 1932 invigdes konserthuset (11), ritat av Sven Markelius, som är Sveriges första monumentala funktisbyggnad. Helsingborg har ett centrum som är högt och tätt byggt, med en urban karaktär. Staden har en låg andel grönområden inom och intill tätorten, tjugo procent av landarealen. Bara två städer i landet – de skånska slättstäderna Lund och Malmö – har andelar under 20 procent. Den öppnare och mer vidsträckt hamnen har tidigare präglats av hav och industri. Då mark i hamnområdet stegvis frigjorts i takt med att delar av hamnverksamheten flyttat söderut, de norrgående tågspåren byggts över och att stora transporter med tåg och lastbilar numera går över Öresundsbron, har staden omvandlat den före detta hamnen till integrerade delar av staden med bibehållen karaktär av hav och hamn. Exempel på det är Gröningen, som tidigare var ett växlingsområde för SJ. Idag är Gröningen ett populärt grönområde som sträcker sig flera hundra meter längs med havet med välbesökta stränder. Ett annat stort område är det som byggdes för bostadsutställningen H99 i den tidigare norra hamnen.

I takt med att Helsingborg började växa under 1800-talets andra hälft började områden uppstå utanför den gamla stadskärnan, som varit någorlunda oförändrad sedan den senare medeltiden. Etableringen av hamnen och järnvägen söderut gjorde att många industrier etablerade sig här och i anknytning till dessa byggdes flera arbetarbostäder. Detta hade som konsekvens att Helsingborg blev väldigt segregat mellan arbetardelarna i söder och de mer välbemedlade delarna i norr. Den klassiska gränsen mellan de två områdena Norr och Söder är Trädgårdsgatan vid Stadsparken (12). Än idag lever dessa strukturer delvis kvar. I de södra delarna är arbetslösheten hög och utbildningsnivån låg medan det mest är



Helsingborg Konserthus, foto: Anders Ebefeldt



Gröningen



Norra hamnen, Dunkers kulturhus



Magasin 405, Helsingborgstegel i fasad



Magasin 405

högutbildade höginkomsttagare som bor i norr. Den kulturella nod som staden önskar skapa i Magasin 405 ligger mitt emellan stadsdelarna i den gamla hamnen i ny skepnad och är tänkt att komplettera både Norr och Söder med dess innehåll. Magasinet ska med sin funktion och med läget mellan stadsdelarna länka ihop och stärka staden till en kraftigare helhet. Det är ur det perspektivet viktigt att innehållet får en kompletterande funktion till det som redan är den övriga staden.

I direkt anslutning till Knutpunkten och färjeöverfarten ligger uppmarschområdet (13), det stora uppställningsområde som behövs när fordon ska ombord och iland från båtarna. Färjetrafiken över till Danmark är en av världens tätast trafikerade, med avgångar var 15:e minut. Idag finns planer på en tunnel under sundet.

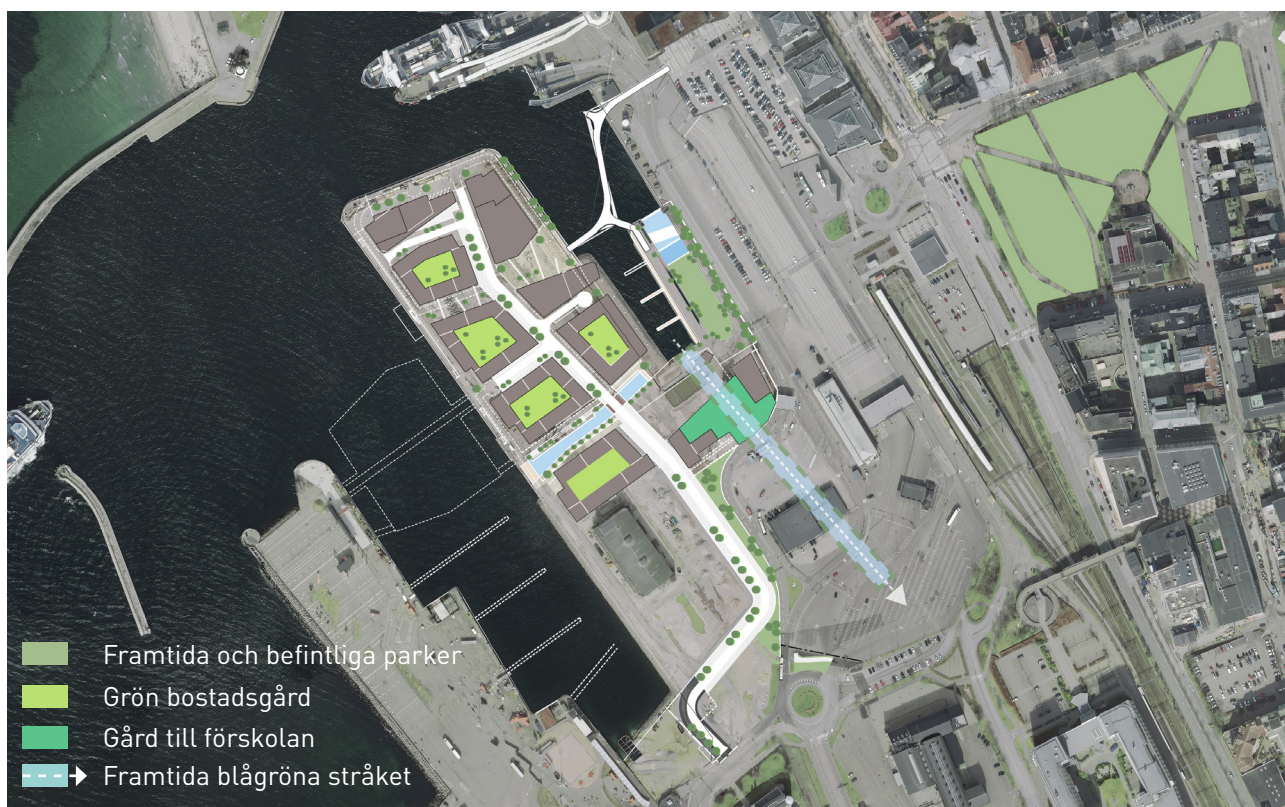
Betydande för staden var dess konsuler. De var lokala företagare, kommunalmän och riksdagsledamöter. Två av de ledande var Petter Olsson och Nils Persson. Konsul Olsson började sin karriär inom spannmålshandeln och Konsul Persson inom gödselhandeln. De kom båda att driva många företag men gemensamt var varsitt tegelbruk. Olssons gula tegel och Perssons brunröda är representerat i många av stadens byggnader och villaförorter. Konsul Perssons brunröda "Helsingborgstegel" har använts i Magasin 405's fasader. Petter Olsson har medverkat till hamnens utbyggnad genom att vara med och finansiera och verka för anläggandet av järnvägen mellan Hässleholm och Helsingborg.

En annan betydelsefull företagare var Henry Dunker. Han drev en gummifabrik som senare

blev Tretorn. Han var en gång Sveriges rikaste man och testamenterade sin förmögenhet till en donationsfond och en stiftelse. Pengarna används för att främja Helsingborgs kulturella liv och har gjort byggnation av stadsteatern, Kulturmagasinet på Fredriksdal, läktare på Olympia och Dunkers kulturhus (14) möjligt. Det första huset att finansieras av fonden var konserthuset. Den nya arenan intill Olympia som invigdes 2012 är också finansierad av denna fond. Inom kommande planläggning av Oceanhamnen planeras ytterligare en byggnad, Oceanbadet, med Dunkers donation som grund.

En kvarvarande betydande byggnad i hamnområdet är före detta sockerbruket (15) som tillverkade socker av betor odlade i närområdet. Idag huserar IKEA IT i byggnaden av gult tegel. Inte långt bort ligger Campus Helsingborg (16), en del av Lunds universitet, där utbildning och forskning sker i nära samverkan med företag och organisationer i regionen. Kända varumärken från Helsingborg utöver Tretorn är Zoégas kaffe och Ramlösa mineralvatten. Idag är servicesektorn den snabbast växande sektorn.

Några kilometer nordost om Helsingborgs centrum, vid norra motorvägsinfarten från E4 och E6 ligger Väla centrum. Det är ett stort köpcentrum med 200 butiker. Omsättningsmässigt är det Sveriges fjärde största. Vid invigningen 1974 var det Nordens största sammanbundna köpcentrum. I Väla samlas stora matbutiker, inredningsbutiker, mode, sport och elektronik med mera och varumärken som IKEA, systembolaget och Clas Ohlson bidrar till ett enormt utbud precis i närheten av stadskärnan med dess butiker.



Grönstruktur

Helsingborg har mindre grönyta och allemansrättslig tillgänglig mark jämfört med andra städer i Sverige och Skåne. Då staden växer står man inför behovet av att växa grönt. Tävlingsområdet ligger inom den före detta hamnen och har redan sedan tidigare mestadels varit av hårdgjord yta. De gröna värdena kan sägas vara främst blå – närheten till havet dominerar. I utbyggnaden av Oceanhamnen ser kommunen över tillgängligheten i att kunna gå eller cykla till stadens grönområden, och den nya gång- och cykelbron från Oceanpiren som landar intill färjeläget vid Knutpunkten sammanlänkar området med ett av stadens viktiga gröna rum Stadsparken. I den gamla torrdockan inom Oceanhamnen anläggs en park, Varvsparken. Med uppmarschområdet mellan sig ska man ifrån Varvsparken känna anslutning till Stadsparken på motstående sida. Intill Varvsparken mynnar också det så kallade blågröna stråket, från det vinnande tävlingsförslaget för det större stadsomvandlingsprojektet H+. (Se mer under avsnitt om stadens utveckling.) Det blågröna stråket ska bli ett rekreativt stråk, där man ska kunna röra sig i en grön miljö mellan Jordbodalen och Öresund. I det gröna stråket kommer det att finnas inslag av vatten, både som funktion för att omhänderta dagvatten och för rekreation.

Helsingborgs raviner och dalar, landborg, stränder, parker, stadsträd och skogsdungar gör Helsingborg attraktivare, hälsosammare och hållbarare. Utblickar, breda kajer och strandpromenader gör att

havet är närvarande och en del av stadens identitet. Flera av Helsingborgs parker ligger som en krans runt stadens centrala delar där de allra första parkerna kom till på sent 1800-tal. Förtätningen av staden och de många nya industrierna gjorde att behovet av grönområden för avkoppling och rekreation blev allt mer påtagligt. Många av stadens parker har tidigare varit trädgårdar som donerats till staden av dess välbemedlade ägare. Stadens viktigaste parker är de två trädgårdsanläggningarna Sofiero och Fredriksdal och Stadsparken i anslutning till hamnområdet. Gustaf VI Adolf hade sitt sommarresidens på Sofiero slott i Helsingborgs norra utkant. Efter kungens död donerades slottet till Helsingborgs stad, som håller slottet öppet för allmänheten. Sofiero räknas som en av de vackraste trädgårdarna i Sverige och är vida känt för dess rhododendronodlingar. Fredriksdal är ett friluftsmuseum och botanisk trädgård.

Stadsparken som även utgör mötet mellan stadsdelarna Norr och Söder var under 1800-talet när Söder började växa planerat för bostadsbebyggelse. Via en donation till staden säkerställdes användandet av området som park.

Helsingborg har ett flertal badstränder på gångavstånd från centrum. Mest central är Tropical Beach ute på vågbrytaren Parapeten, med utplacerade palmer, spänger och solstolar. En stor grönyta och ett stort trädäck med bryggor hittar man lite längre norrut i ett område som kallas Gröningen. Vidare ut ur staden åt norr och söder följer sedan stränder som ett pärlband längs med kusten.



Det vinnande tävlingförslaget för H+

Stadens utveckling

Helsingborg har 145 000 invånare idag. Staden kommer fram till år 2035 att växa med cirka 40 000 nya invånare och för att möta det planeras 1 000 nya bostäder om året. Växandet ska inspirera till att fler utvecklar sina idéer och målet är en attraktiv och hållbar plats för kreativitet och kompetens.

Hamnverksamheten inne i Helsingborgs hamn utgörs idag enbart av färjor. Industrihamnen med dess lastfartyg har flyttat längre söderut i staden. Det har frigjort stora delar av det före detta hamnområdet. När Helsingborg växer planeras stora delar av den kommande bebyggelsen till den gamla hamnen.

Helsingborgs idag största utvecklingsområde är H+ som innebär att det gamla hamn- och industriområdet runt den södra hamnbassängen och söderut längs järnvägen utvecklas till blandad stad. Stadsdelar inom H+ är Oceanhamnen, Universitetsområdet, Husarområdet och Gåseback som ska länkas ihop med centrum och de omkringliggande stadsdelarna. I området planeras ett blågrönt stråk som binder ihop stadsdelarna och skapar områden för rekreation och möten. År 2035 planeras de fyra stadsdelarna ge plats för 5 000 bostäder, kontorslokaler, skolor och annan kommunal service, handel och restauranger samt ett flertal mötesplatser både inne och ute.

Det ska vara attraktivt, bekvämt och smart att leva med korta avstånd till den dagliga servicen. Närheten till centralstationen Knutpunkten i norr och Ramlösa station i söder samt bra gång- och cykelvägar ger många invånare möjligheten att prioritera hållbara resor. En av ambitionerna är att knyta ihop stadsdelen Söder med centrum och de nya stadsdelarna Oceanhamnen och Universitetsområdet.

En tidigare utgångspunkt för det vinnande tävlingsförslaget för H+ har varit en nedgrävning av järnvägen söderut, liknande vad som tidigare utförts för de norrgående spåren i samband med att Knutpunkten byggdes 1991. Ett tag har denna fråga avvaktats men i samband med utredningar av ytterligare nedgrävda spår norrut från Knutpunkten och en eventuell tågtunnel till Danmark, har frågan om nedgrävning av de södergående spåren åter blivit aktuell.

Oceanhamnen där tävlingsområdet för European 15 ligger är den första stadsdelen inom H+ att byggas. Oceanhamnen ska bli en urban arkipelag. Vattnet och staden kommer att vara påfallande nära och den nya stadsdelen inom de befintliga pirernas utbredning kommer att samspela med den befintliga hamnverksamheten.

DEN PRODUKTIVA STADEN

Den föregående tävlingsomgången European 14 gick även den under temat "den produktiva staden". Frågan som ställdes var hur en blandad stad kan innehålla produktiva element, där inte bostäder bara blandas med kunskapsmässiga, kulturella och kommersiella aktiviteter utan där också arbetsplatser och platser för olika typer av produktion blir en viktig komponent. European 14 studerade alltså kopplingen mellan produktion, bostäder och ett urbant liv.

En blandad stad med möjligheter till arbetstillfällen får många olika typer av positiva konsekvenser. Behovet av transporter minskar när boende, produktion och kommersiella möjligheter kommer närmare varandra. Det betyder också att stadens lokala förutsättningar stärks. När element kan finna sina funktionella sammanhang i större närhet till varandra påverkas stadens liv och kultur. En funktionellt blandad stad kan även bli en socialt blandad stad, där segregation motverkas. Den nuvarande tävlingsomgången European 15 kommer att fortsätta studera "den produktiva staden" som ett viktigt inslag i stadens utveckling, men vill fördjupa frågeställningen och vidga perspektiven. Vilka typer av synergier kan skapas, eller är nödvändiga, för en stad med ett naturligt innehåll av produktion? I en bred bemärkelse, vilka typer av infrastruktur eller gränssnitt behövs för att i större grad möjliggöra produktiva element i staden?

European har identifierat de tre begreppen resurser, mobilitet och jämlikhet. Dessa tre begrepp blir viktiga aspekter i ett helhets- och hållbarhetstänkande, och fungerar som gränssnitt när det gäller att diskutera och åstadkomma produktivitet i staden. Alla tre begreppen kan delas upp i en mängd olika särfall och faktorer, som naturligtvis inte alla är aktuella på varje enskild tomt. Men en översikt av dessa kan ändå vara värdefull för att inte försumma viktiga komponenter i projektet.

Resurser

Hur använder vi stadens mark på bästa sätt? Det kan gälla förnyade eller tillkommande användningsområden för tomter som har varit ensidigt utvecklade, eller för icke använd industrimark. Här ingår återanvändande av äldre byggnader och återställande av företeelser och platser på tomten. Här ingår också hantering och kanske synliggörande av dagvatten, vatten- och avloppsfrågor, aktiverande av tomtens eller närbelägna naturresurser samt möjligheter till energiproduktion.

Mobilitet

Hur utformas samband i staden på bästa sätt? Finns det fler, nya eller outnyttjade kommunikationssätt som staden kan nås på? Hur kan kommunikationen planeras i nätverk? Stadens kommunikationssystem kan bli mer "urbana" så att trafikleder och spår tillåter övergångar, minskar i hastighet och inte blir barriärer utan tillåter kontinuerliga områden. Utformning av gatusektioner måste studeras. Även mötespunkter behöver utformas, som stationer, hållplatser, pendelparkeringar och parkeringsplatser. I en annan skala gäller detta även promenad- och parkstråk, passager och mötesplatser.

Jämlikhet

Hur kan alla delta i staden på lika villkor och hur kan det leda till positiva fördelar för alla? Det finns en tanke att rumslig jämlikhet leder till social jämlikhet, motverkar segregation och befördrar stadens ekonomiska utveckling. Vad gäller rumsliga åtgärder kan det handla om att mer lantliga områden vitaliseras, till exempel med nya invånare, produktion och kommunikationsmöjligheter. Det kan handla om att segregerade områden öppnas upp mot den omgivande staden och andra ekonomier. Det kan också handla om att i ett område skapa en diversitet med blandade verksamheter så att närheten mellan boende och arbete befordras och börjar gälla flera grupper. En annan aspekt är att offentliga platser kan fungera för alla och hur sådana "mikro-urbana" platser eller miljöer kan genereras.



Det vinnande förslaget "Water walk with me" av Cyril Pavlu and Katerina Vondrova, Trelleborg European 14 med temat "Den Produktiva Staden"

DET PRODUKTIVA HELSINGBORG

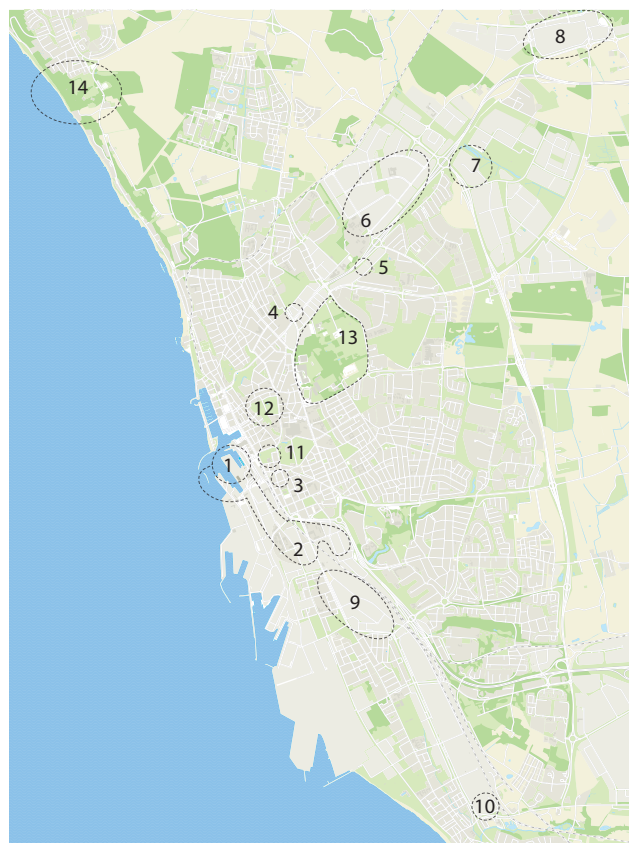
Helsingborgs näringsliv har länge präglats av dess stora industrier och hamnverksamhet. Det är Sveriges andra hamn i storleksordning efter Göteborg och färjetrafiken till Danmark är betydande. Många av de för staden viktiga industrierna grundades av de under avsnittet "Beskrivning av staden", redan nämnda affärsmännen Dunker, Olsson och Persson. Men även andra storföretag som IKEA har etableringar i staden. Bland de varumärken som kommer från Helsingborg är några av de mest välkända mineralvattnet Ramlösa, kafferosteriet Zoégas och gummiföretaget Tretorn. Efter handeln är det tillverkningsindustrin som omsätter mest i Helsingborg. Stadens goda kommunikationer och distributionskanaler är en stor drivande faktor för produktiviteten.

Magasin 405 berättar genom sin historia mycket om hamnens och industriernas innehåll och verksamhet. Magasinet användes huvudsakligen för godshantering av sjöleds import- och exportgods. Exempel på varuslag som hanterades i magasinet är papper i rullar, koppartackor för elektrokoppar och andra industrier i Sverige samt diverse styckegods; lådor och balar av alla de slag. Fukt som apelsiner importerades från Israel och clementiner från Marocko. Inför julen doftade magasinet av dadlar, fikon, russin, mandel och nötter förpackade i lådor och säckar. Ömtålig last som tomater från Kanarieöarna hanterades varsamt av stuveriarbetarna ombord på fartygen. Från amerikanska västkusten och från Sydamerika kom äpplen, päron och druvor. Helsingborg har under lång tid varit en viktig frukthamn och är fortfarande den största importhamnen i Sverige för inkommande färsk frukt. I Magasin 405 har det också passerat massor av gods i säckar, framför allt kaffe till rosterier i Helsingborg som Zoégas. Kaffet omlastades även till övriga rosterier i Sverige. Oftast skedde omlastning direkt till järnvägsvagnar. Magasin 405 var de sista tio åren då det var i bruk ett upplag för metall.

Idag är Södra hamnen med Oceanpiren inte längre en levande lasthamn utan trafikerar enbart av färjetrafik. Då Magasin 405 är det enda bevarade magasinet från tiden då lastfartyg lade till och lastades om, är det av vikt att byggnaden får vara kvar och fyllas med nytt liv, som ett komplement till det nya bostadsområdet likväl som till de närliggande befintliga stadsdelarna Norr och Söder.

Helsingborg är för att vara en av Sveriges stora, expansiva städer en till ytan förhållandevis liten stad där allt är nära. Med sina geografiska förutsättningar med Landborgen och havet tätt intill, har storstadens utbud samlats inom lättillgängligt avstånd. Inom gångavstånd från Magasin 405 och den framväxande Oceanhamnen finns stadsbiblioteket i Stadsparken, Dunkers kulturhus och konserthuset i norr, restauranger, småbutiker och caféer på Norr samt stora mataffärer som Hemköp och ICA på Söder. I en större radie ligger byggvaruhus, volymhandel och Willys mot sydost, den nya arenan mot nordost och hela Välas utbud inom bara några kilometer.

Viktiga inslag i den gamla hamnmiljön är den direkta närheten till Campus Helsingborg som utöver utbildning och forskning i samma byggnad även inhyser kontorshotell och företagsaccelerator för entreprenörer och organisationer.



- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| 1. Oceanpiren | 8. Väla |
| 2. H+ | 9. Bygg, volymhandel, mat |
| 3. Söder, Hemköp, ICA | 10. Maxi |
| 4. Hemköp, | 11. Stadsparken |
| 5. Maxi, city gross | 12. Kärnan-slottshagen |
| 6. Byggvaruhus, volymhandel | 13. Fredriksdal |
| 7. Byggvaruhus | 14. Sofiero |

STUDIEOMRÅDE (RÖDMARKERAT)

Beskrivning av området

Större delen av studieområdet utgörs av det som planeras att bli Oceanhamnen och har tidigare främst använts för hamnverksamhet och varvsverksamhet. Det ligger vid Öresund, intill Helsingborgs stadskärna och Knutpunkten (A) och ägs av Helsingborgs stad. Ett antal äldre hamnmagasin och mindre tegelbyggnader inom området har under de senaste åren rivits. Kajerna är i stort behov av upprustning. Idag finns inga verksamheter inom Oceanhamnen.

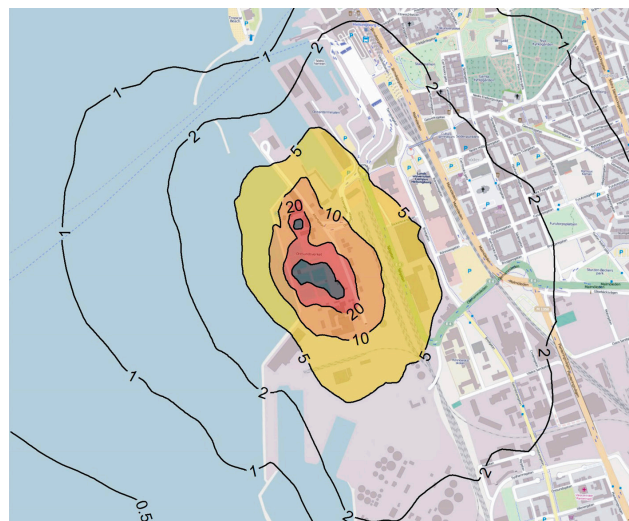
Söder om det som blir Oceanhamnen, längs med vattenlinjen, ligger ett reningsverk (B). Reningsverket kommer att vara kvar, men åtgärdas med att luften avleds till en 120 m hög befintlig skorsten för att minimera den störande lukt som reningsverket idag släpper ut i omgivningen. Kajen framför ska öppnas upp och några bassänger kommer överbyggas. Området kommer dock även fortsättningsvis ingå i reningsverkets område, vilket innebär begränsningar i tillträde för allmänheten.

Bortom reningsverket mot sydväst går Västhamnspiren ut i sundet. På piren har en sportfiskeförening sin bas och det är till denna del av hamnområdet man går för att fiska.

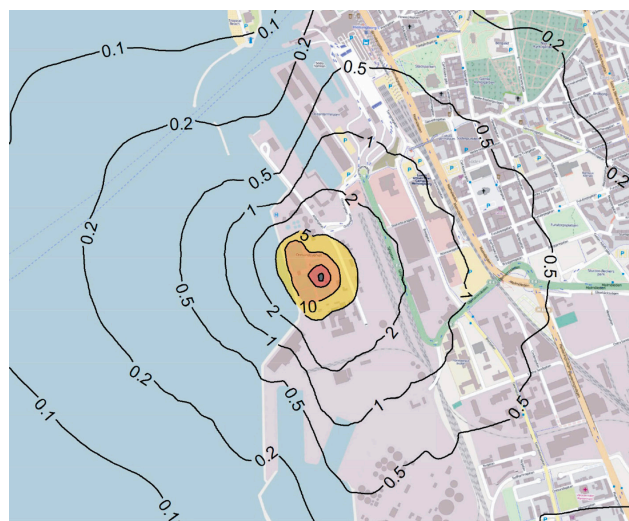
På Oslopiren (C), väster om Oceanpiren, ligger det tillfälliga initiativet #pixlapiren. Piren är indelad i rutor om 10 gånger 10 meter. Tanken är att man får låna en ruta, en pixel, för sin aktivitet under en period. Helsingborgarna fyller själva #pixlapiren med innehåll och precis som staden, förändras den och skapar en blandning av händelser, berättelser och utveckling. #pixlapiren har lockat studenter, skatere, elbilsbyggare och folk med picknickkorgar från intilliggande Söder, men även från fler områden i staden.

Inom studieområdet går färjorna från Helsingborg till Helsingör (D), med uppmarschområdet (E) som en barriär mellan den kommande Oceanhamnen och staden. Barriären förstärks även av det södergående tågspårområdet. En viktig framtida förbindelse mellan Oceanpiren och centrum blir den planerade gång- och cykelbron (F) som landar precis intill färjeläget bakom Knutpunkten. Gångförbindelsen med Söder sker med den befintliga bron över Malmöleden (G) som landar intill Campus Helsingborg (H). I planerna för Oceanhamnen ingår en gång- och cykelväg som kommer anläggas norr om Terminalrondellen (I) och vidare upp mot Oceanpiren, förbi magasinet. Idag saknas en tydlig orientering för fotgängare i området, som till stor del är en byggarbetsplats.

Området runt färjeläget och uppmarschområdet är av stor vikt för Helsingborg idag, men en framtida tunnel över till Danmark kan komma att förändra



Luktemission reningsverk – dagens situation



Luktemission reningsverk – avledning till 120 m hög skorsten

betydelsen. Färjornas inverkan för dess närområde, med avseende på buller och avgaser har sedan en övergång till el som drivmedel förbättrats nämnvärt och det är idag ett bättre klimat runt färjorna, med mindre avgaser och buller.

Närheten till havet ger förutom havsutsikt svåra vindförhållanden och behov av anpassning till framtida havsnivåhöjningar. Ny byggnation planeras till en plushöjd på +3,5 meter över havet. Kajen runt Magasinet höjs till denna nivå men Magasinets befintliga bottenvåning ligger 1,5 meter under denna.

Området saknar park som följer definition av närpark enligt stadens Grönstrukturprogram. Närpark ska vara minst en hektar. Varvsparken som anläggs i den gamla dockan blir 0,4 hektar. Närparker ger boende en trygg plats att mötas på där man kan umgås, leka, spela kubb eller rasta hunden och behöver finnas inom 300 meters gångavstånd. Kajstråk och bostadsgård blir för kvarteret viktiga ytor.



A. Knutpunkten
B. Reningsverk
C. Oslopiren
D. Färjeläger

E. Uppmarschområde
F. Ny gång- och cykelbro
G. Befintlig bro
H. Campus Helsingborg

I. Terminalrondellen
J. Ny kanal
K. Ny småbåtshamn
L. Redaregatan

M. Ny förskola
N. Ny idrottslokal
O. Ny kiosk
P. Varvsparken

Kommande etapp:

Q. Se s. 16
R. Se s. 16
S. Se s. 16
T. Föreslagen ny ö

Stadens vision och strategiska mål för området

Oceanhamnen innefattar flera olika planområden där detaljplanearbetet har kommit olika långt.

FÖRSTA ETAPPEN

Den stora piren som ligger närmast uppmarschområdet och stadskärnan, kommer delas av med en ny kanal (J) tvärs över piren som gör att halva piren blir en ö. Den nya kanalen möjliggör en ny småbåtshamn (K) i den södra hamnbassängen genom att skapa tillträde till den via kanalen. Småbåtarna kan inte passera färjeläget för danmarksbåtarna och på så vis nå in i hamnbassängen den vägen. Bebyggelsen på den nuvarande piren blir i kvartersstruktur och utgörs i huvudsak av bostäder och tre lite större kontorsbyggnader längst ut mot färjornas ankring mot kajen nedanför Knutpunkten. De högre kontorsbyggnaderna skärmar av mot bullret från färjeläget. Det attraktiva läget kan antas attrahera kontor av exklusivare slag, bland annat kommer World Trade Center och ett hotell etableras i kontorshuset. Denna del av kajen är förstärkt mot påkörning. Mindre centrumverksamhet i kommande bostadskvarterers bottenvåningar kompletterar stadslivet på gator och kajer. I de lägena främjas publik verksamhet som handel, service och restauranger.

En central stadsgata, Redaregatan (L), kopplar ihop Oceanhamnen med stadens trafiknät. Samma gata utgör också en rygg utifrån vilken dagvattnet leds åt varsitt håll till kajerna, eventuellt via mindre reningsytor längs Redaregatan, för att sedan ledas ut i vattnet. Parkering ordnas under mark i parkeringsgarage med vattentäta väggar. Kajerna blir körbara men främst sker biltrafik på Redaregatan.

I det första kvarteret söder om den nya kanalen ingår ett bostadskvarter med centrumverksamhet i bottenvåning mot västra kajkanten. En park i förlängningen av den södra hamnbassängen påbörjar det så kallade blågröna stråket (se Grönstruktur s. 10). Söder om kanalen byggs också en fristående förskola i tre plan (M) och närmast uppmarschområdet i öster en idrottslokal (N). Närmast kajen i den innersta delen av södra hamnbassängen placeras en paviljong för café, restaurang eller kiosk (O).

Den gamla torrdockan i områdets östra del ska bevaras och skyddas som en kulturhistorisk lämning. Torrdockan som användes för att torrlägga fartyg för underhåll och reparation är en viktig bärare av historia och ger en förståelse för hur området har använts tidigare. Dockan kommer efter att delvis ha byggts igen och fyllts upp med jord att användas som park, Varvsparken (P). Dockans betongkonstruktion ska vara synlig inom minst en fjärdedel av dess längd. Havsvattnet ska kunna

komma in i dockans yttersta del mot dess mynning. Resten av dockans sidor ska vara avläsbara i mark inom parkområdet. Intill torrdockan ska områdets enda bevarade kran stå placerad på de kranspår som finns på pirarna vid dockan. Denna kran ingår att bearbeta i tävlingsuppgiften.

Detaljplanerna för området norr och söder om kanalen och parken vid torrdockan har vunnit laga kraft och kommer bli de första områdena att byggas inom Oceanhamnen.

MAGASIN 405

Centralt i Oceanhamnen ligger tävlingstomten med det gamla bevarade magasinet. Beslutet att låta Magasin 405 finnas kvar inom Oceanhamnen har påverkat det som utvecklas där. Inte minst är det synligt i utformningen av bostadskvarteret direkt norr om magasinet.

Till 2022 planeras området norr om tävlingstomten att vara klart. Som en förlängning av stadens tidigare utställningar H55 och H99 planeras en stadsmässa med expo H22. Magasin 405 kommer att vara en central byggnad under utställningen men för byggnadens del är detta bara ett delmål, eller en del av processen. Namnet H22 anspelar på stadens tidigare utställningar H55 och H99.

KOMMANDE ETAPPER

I kvarteret söder om Magasin 405 planeras ett bostäder och ett parkeringshus med dagligvaruhandel (Q). Det planeras även en gymnasieskola, alternativt kontorshus (R) och ett badhus (S) vid Redaregatans infart till området. I detta område är detaljplanearbete inlett.

Den västra piren, Oslopiren, och den nya föreslagna ön (T) mellan de två pirarna kommer senare i detaljplanearbetet, men även där är utgångspunkterna med de höjda kajerna, bostadshus med gröna kringbyggda gårdar och en kanal genom piren de samma.



Bostadskvarter med Magasin 405 illustrerad som vit volym till höger
Illustration: Veidekke Bostad med Kjellander Sjöberg arkitekter



Flygbild över studie- och tävlingsområdet med illustrerade volymer för första etappen av bebyggelse i Oceanhamnen



Framtida kajstråk, illustration Krook och Tjäder

TÄVLINGSOMRÅDE (GULMARKERAT)

Magasin 405 som ritades av professor HJ Granholm och byggdes 1945 är den enda byggnaden från den gamla hamnverksamheten som är sparad på piren. Den skiljer sig från de rivna magasinerna genom att vara större och i fler våningar. Betydande för att den skulle sparas var det rödbruna helsingborgsteglet. Magasinet användes tidigare som lager. Allt som kom till hamnen och behövde lagras lastades in. Samtliga balkonger är lastkajer och tidigare fanns även en kaj på baksidan en meter upp från mark. Föroreningar finns i marken under byggnaden.

Buller från hamnverksamheten söder om planområdet och uppmarschområdet i öster om förekommer. Föreslår man höga hus som blir oskärmade inom tävlingsområdet kommer dessa att bli bullerutsatta, vilket ska tas i beaktande av förslagsställare.

Den gamla bevarade kranen intill torrdockan ingår också i tävlingsområdet. Tillsammans utgör magasinet och kranen de historiska spåren av hamnbyggnader i området och den tidigare livfulla aktiviteten på kajerna då skepp lastades på och av. Magasinet och kranen berättar historien om området och bär vidare den in i omgestaltningen av det. Man ska kunna känna igen sig i hamnmiljön. Återbruket av det som kan behållas är av stor vikt.

För det kvarter inom Oceanhamnen där Magasin 405 ligger pågår planarbete. I kvarterets östra sida mot Redaregatan och dess två tvärgående gator ska tomten bebyggas med företrädesvis bostäder, se mer om detta under Uppgift. Det är på denna plats sedan tidigare illustrerat radhus med smala trädgårdar. Att bygga bostäder i fyra våningar bedöms också vara möjligt. Antal våningar och innehåll anses av staden inte vara fastslaget utan ska prövas i tävlingsförslaget för Europan 15. Likaså har magasinets användande som kontor studerats, något som inte heller är en utgångspunkt i tävlingen.



Kranen



Magasin 405



Magasin 405



Flygbild med tävlingsområdet markerat i gult



Flygbild med tävlingsområdet markerat i gult

Buller

Bullersimuleringar som visar ljudmiljön inom tävlingsområdet har tagits fram avseende trafik- och industribuller (se figur A och B samt bilagor 1 och 2). Simuleringarna baserar sig på det befintliga magasinet som volym, med en fiktiv påbyggnad i den södra delen. I kvarterets östra del mot Redaregatan baseras simuleringen på en fiktiv volym för ett bostadskvarter.

BULLER FRÅN VÄGAR OCH JÄRNVÄGAR

Bullersimuleringar avseende trafikbuller har beräknats på prognosticerad trafik inom området och järnvägstrafiken på Västkustbanan år 2040, tillsammans med den maximalt tillåtna trafiken på uppmarschområdet.

Ljudet från trafiken inom området ligger på acceptabla nivåer. Vid bostadskvarterets fasad mot Redaregatan uppgår den ekvivalenta ljudnivån till mellan 56 och 58 dBA, med de högsta nivåerna vid de nedersta våningsplanen. Mot tvärgatorna uppgår den ekvivalenta ljudnivån till mellan 52 och 55 dBA. Den ekvivalenta ljudnivån vid magasinets fasader mot tvärgatorna uppgår till mellan 50 och 52 dBA, medan ljudnivån vid fasaden vid en eventuell påbyggnad på magasinets södra del är strax under 50 dBA. De maximala ljudnivåerna vid bostadskvarterets fasader uppgår till mellan 78 och 84 dBA längs Redaregatan och mellan 74 och 78 dBA längs tvärgatorna. Vid magasinets fasader mot tvärgatorna uppgår de maximala ljudnivåerna som mest till mellan 69 och 77 dBA och vid fasaderna på en påbyggnad till mellan 65 och 67 dBA.

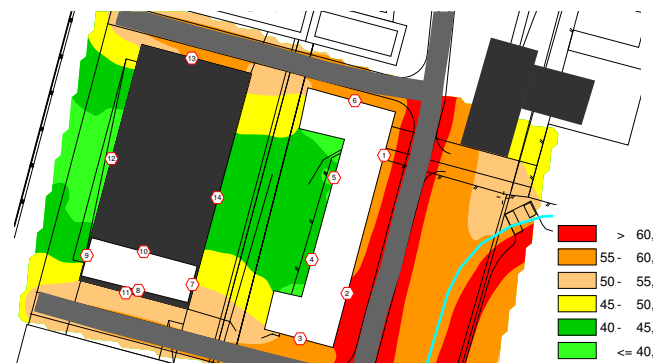
Enligt Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör minst hälften av bostadsrummen, i bostäder där ljudnivån från trafiken överskrider 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad, placeras mot en tystare sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasad och där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider nattetid, t.ex. mot en kringbyggd bostadsgård. För en bostad om högst 35 kvm bör den ekvivalenta ljudnivån vid fasad inte överskrida 65 dBA. Vid uteplats i anslutning till byggnad bör ljudnivån inte överskrida 50 dBA ekvivalent nivå respektive 70 dBA maximal nivå.

INDUSTRIBULLER – BULLER FRÅN HAMNVERKSAMHET

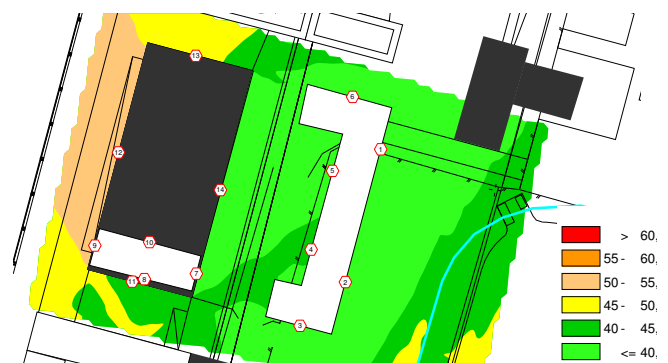
Planområdet är beläget i direkt närhet till Helsingborgs hamn som alstrar buller av olika slag. Hamnverksamheten definieras som industri, som gör att buller från hamnen och färjeverksamheten är industribuller. Det buller som färjorna i sig genererar klassas som industribuller, medan bullret från uppmarschområdet hör till trafikbullret. Av den direkt hamnrelaterade verksamheten ligger Kombiterminalen närmast Oceanhamnen. Arbetet inom Kombiterminalen omfattar främst omflyttning av containrar, som i huvudsak ger momentana ljud.

Ur bullersynpunkt klassas färjeverksamheten som Soft Port och Västhamnen och Kombiterminalen som Hard Port. Simuleringen av buller från hamnverksamheten visar att bostadsbebyggelsen mot Redaregatan i huvudsak klarar en acceptabel ljudnivå utan anpassning av bebyggelsen. Vid de översta våningsplanen på bostadsbebyggelsen uppgår den maximala ljudnivån dock till mellan 56 och 58 dBA på båda sidor av byggnaden, varför byggnadstekniska lösningar kan komma att krävas. Vid magasinets fasader mot väster är den ekvivalenta ljudnivån kvällstid något förhöjd, mellan 46–47 dBA, och vid den västra fasaden på en eventuell påbyggnad är den ekvivalenta ljudnivån 48 dBA kvällstid. Nattetid uppgår de maximala ljudnivåerna till mellan 56 och 59 dBA vid den västra fasaden av en påbyggnad på magasinet, där det högsta värdet är överst på byggnaden, vid det fjärde tillagda våningsplanet. Det innebär att eventuella bostäder i det läget behöver utföras så att minst hälften av rummen har tillgång till ljuddämpad sida, alternativt med byggnadstekniska åtgärder.

Enligt Boverkets vägledning Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder bör bostadsbebyggelse kunna accepteras vid ekvivalenta ljudnivåer upp till 60 dBA dagtid, 55 dBA kvällstid och 50 dBA nattetid, förutsatt att bebyggelsen får tillgång till en ljuddämpad sida och att byggnaderna bulleranpassas. Maximala ljudnivåer över 55 dBA bör inte förekomma nattetid på den ljuddämpade sidan.



Figur A – Trafikbuller från väg och järnväg



Figur B - Buller från hamnverksamhet

UPPGIFT

Tävlingsförslaget ska visa hur tomten kan utvecklas och bebyggas samt bidra till en levande och produktiv stadsmiljö. Förslaget för Magasin 405 ska visa byggnadens potential som grund för att säkerställa en återanvändning av den. Förslaget ska svara mot ett antal fastslagna komponenter och relatera till två faser; dels som del av stadsutställningen H22, 2022, dels det slutliga förslaget. En grundfråga i tävlingen är hur hamnens minnen i form av magasinet och kranen kan återbrukas och omformas för att skapa en kreativ och jämlik mötesplats för olika användare i staden. Tävlingsförslaget ska visa en användning av tävlingsområdet som helhet, magasinet och kranen, som kompletterar Oceanhamnen och innerstaden med de två närliggande stadsdelarna Norr och Söder. Byggnaden ska ge till kvarteret och staden som helhet något som inte redan finns eller planeras.

Förslaget ska erbjuda miljöer som lockar fram kreativitet och ger spännande och oväntade idéer. Förslaget ska attrahera människor med olika bakgrund, etnicitet och ålder och tillgodose vardagslivets behov av service. Miljöerna ska också ge förutsättningar för egna initiativ och bidra till en skapande kultur.

De för förslaget ingående komponenterna är:

- Använda sig av Magasin 405 och omforma byggnad för nytt föreslaget innehåll.
- Använda sig av kranen och omforma den för nytt föreslaget innehåll.
- Tillföra bostäder inom tävlingsområdet.
- Lösa parkeringen för verksamhet och boende inom tävlingsområdet.

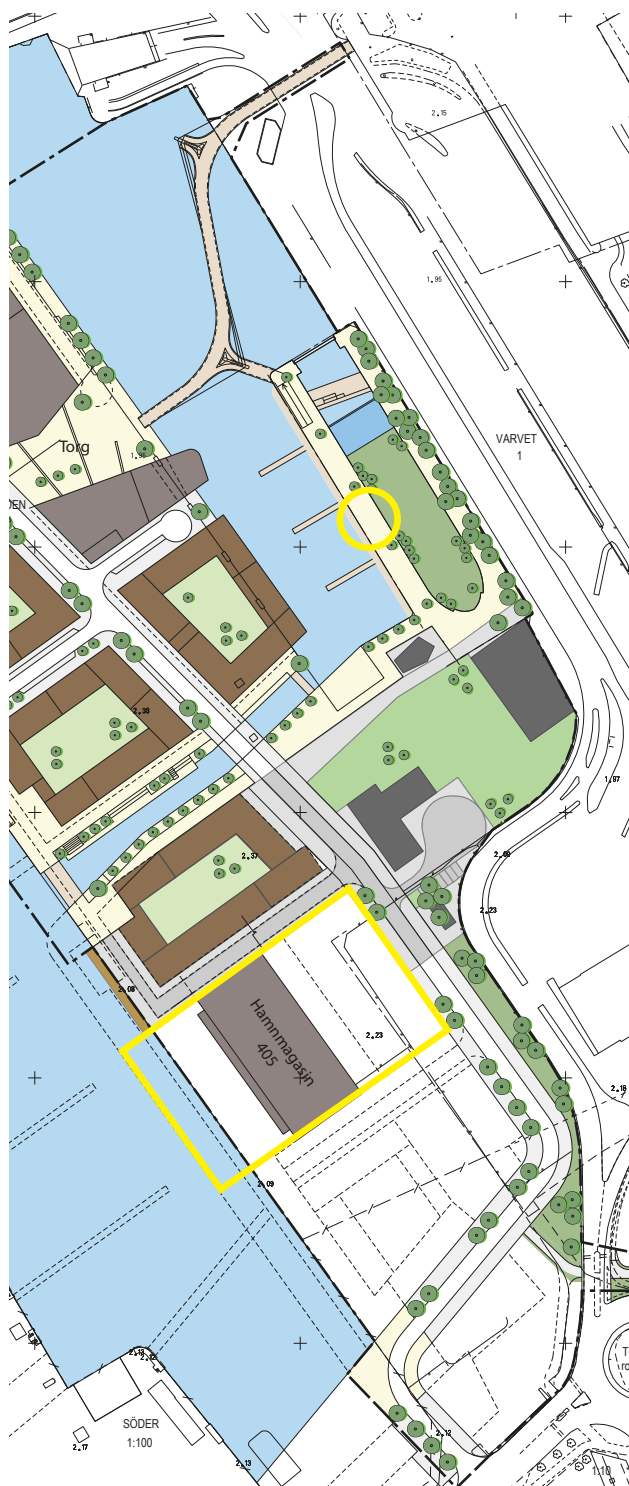
Magasin 405

Uppgiften är att utveckla Magasin 405 till en attraktiv mötesplats med publikt program som ska bidra till en levande och produktiv stadsmiljö. Tävlingsuppgiften innebär att föreslå en framtida användning av byggnaden i innehåll och gestaltning. Den befintliga byggnaden kan omformas, byggas till eller på, men det är ett krav att byggnaden inte i sin helhet rivs. Förslaget ska visa byggnadens potential och tydliggöra hur viktig den är som historiebärare. Magasinet ska kunna avläsas i förslaget, men går att förändra som volym. Som en del av processen mot det slutliga användandet av den ska tävlingsförslaget också redogöra för dess roll under bostadsutställningen H22.

Det är ett krav från staden att den västra fronten på magasinets bottenvåning ska vara publik i den mån våningen i övrigt används till verksamhetens komplementutrymmen. Förslaget ska säkerställa goda ljusförhållanden i den idag

djupa byggnadsvolymen.

Uppgiften genomsyras av ett hållbarhetstänk och tillvaratagande av befintliga resurser, inte bara genom att åter ta en idag övergiven byggnad i nytt bruk, utan också för dess betydelse i läsningen av hela hamnområdets historia i stort. Magasin 405 skapar en publik nod som jämlikt ska locka folk från stadens olika delar, med olika bakgrund och sociala skikt, men det som händer där förväntas även kasta sitt sken på området i övrigt.



Tävlingsområdet markerat i gult

Mark

Marken under byggnaden är förorenad och behöver saneras eller på annat lämpligt sätt hanteras genom tävlingsförslaget. Grundläggningen är en oisolerad tunn betongplatta på pålad konstruktion. Dagvattnet i det övriga området leds utan särskilt mycket fördröjning ut i havsvattnet. Andra lösningar för dagvattnet på denna tomt får gärna presenteras. Marken ska vara förberedd för att kunna översköljas av havsvatten vid översvämning och stora vågor och ska därför inte ha ingående lösa delar som kan spolats bort.

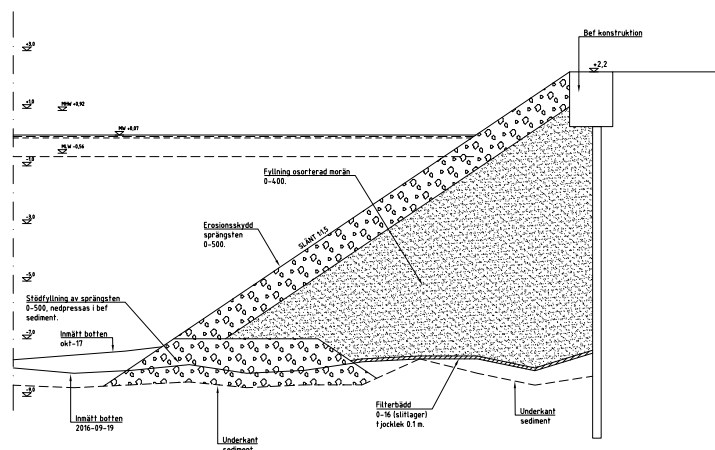
Buller

Förslaget ska ta hänsyn till buller från trafik, järnväg och hamnverksamhet. Byggnadshöjder och lägen för respektive verksamhet och innehåll ska studeras utifrån den beskrivna bullersituationen.

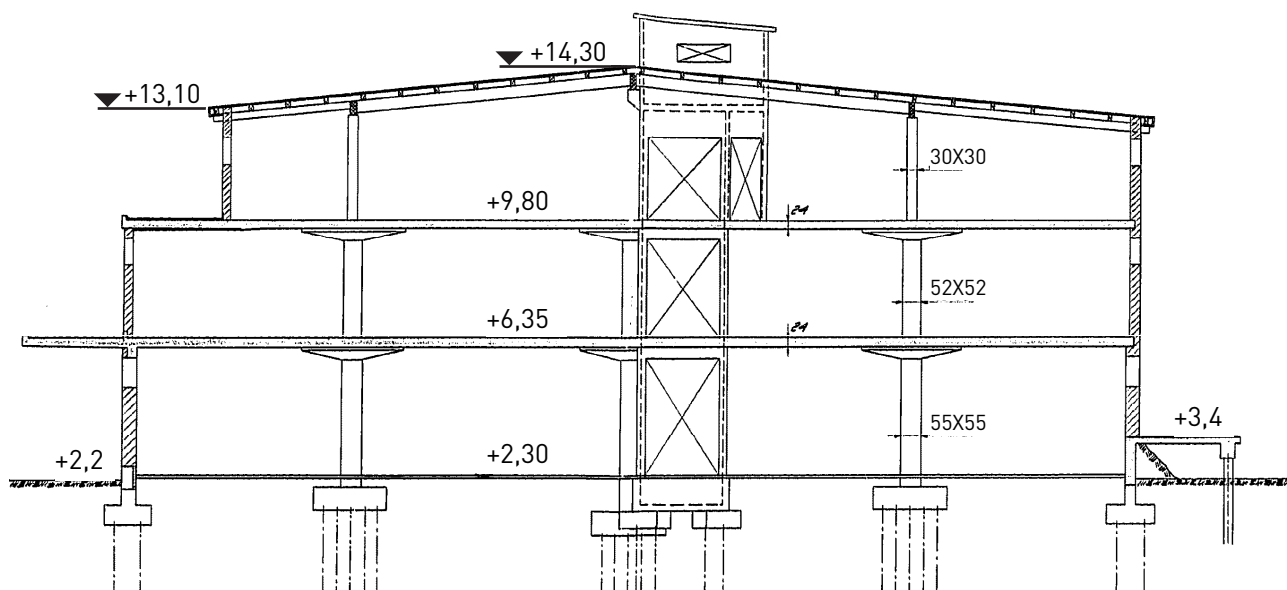
Kajen

Tävlingsförslaget ska visa hur det hanterar den planerade höjningen av kajen och magasinets befintliga lägre nivå som ett minne från tiden som aktiv lasthamn innan klimatförändringarnas påverkan. Byggnaden ligger på +2,2 meter över havsnivå och de omgivande kajerna höjs till +3,5 meter. Kajen framför magasinet ska vara körbar av nyttotrafik. Huvudsaklig biltrafik sker liksom i övriga området främst på Redaregatan. Kajen framför magasinet är idag förstärkt med en slänt ut i vattnet.

Detta är en redan utförd åtgärd och anpassning till kommande byggnation där tanken har varit att sedan täcka slänten med en träbrygga längs kajen. Tävlingsförslaget kan föreslå andra hanteringar av kajen men behöver förhålla sig till och väga vinsterna mot det arbete som redan är utfört. Kajen framför magasinet är ännu inte höjd till den kommande nivån. Platsen framför Magasin 405 mot kajen lämpar sig för ett publikt liv. Tävlingsförslaget ska visa hur platsen aktiveras.



Sektion genom kajen med förstärkt slänt



Tvärsektion Magasin 405

Bostäder

I förslaget ingår att studera markförhållanden och en användning av hela det markerade kvarteret, med exempelvis bostäder öster om magasinet. Angöring sker från Redaregatan och dess två tvärgator. Våningsantal och bostädernas läge inom tävlingsområdet är upp till förslagsställaren att pröva. Förslaget ska redogöra för bostädernas utformning, antal och typ, hur de förhåller sig till magasinet och till stadsdelen i övrigt samt om eventuellt övrigt program föreslås i till exempel bottenvåningar.

Parkering

Till bostäder och ny verksamhet i magasinet behöver parkeringen lösas inom tävlingsområdet enligt p-norm (se Bilaga 3). Detta gäller parkering både för cykel och bil. Åtgärder som bilpool eller andra lösningar som påverkar bilinnehavet kan påverka bedömningen av parkeringsbehovet så att ett lägre parkeringstal kan användas. Parkering kan anläggas i källare under kvarteret i en våning. Parkering ska ordnas så att de boende ska kunna välja att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetsplatsen, medan bilen står kvar hemma. I det perspektivet behöver cykeln vara mer tillgänglig än den privata bilen.

Kranen

Förslaget ska redovisa ett möjligt sätt att återanvända kranen vid den gamla dockan – både permanent och tillfälligt för H22. Kranen står idag på den lägre befintliga kajhöjden (+2,2). När parken i dockan är klar ska den lyftas på plats till den högre nivån (+3,5) på nya kajen och det kranspår den ska stå på. Det är ett önskemål från staden att kranen ska innehålla verksamhet som är öppen för allmänheten, vilket förutsätter åtgärder för att göra den tillgänglig. Förslaget ska visa hur kranen görs tillgänglig med hiss. Det ska även föreslå möjlig publik verksamhet. Ovanpå kranens ben är en blå träkonstruktion. Det är kranens motorrum på 33 kvm. Motorrummet kan tömmas så att hela utrymmet kan användas men i det blå skalet får endast göras försiktiga förändringar så att det historiska utseendet fortfarande går att avläsa. Kranen är idag inte funktionell och i bruk. Ritningar på kranen ingår ej i bifogade filer till tävlingsprogrammet, utan förslag utgår från redovisat bildmaterial.

Expo H22

Under stadsmässan H22 kommer besökarna kunna ta del av den nya stadsdelen, den urbana arkipelagen Oceanhamnen, och ett antal iordningställda visningslägenheter. H22 blir en delstation i hela projektet Oceanhamnen, då området norr om Magasin 405 ska vara klart till stadsmässan, medan arbetet fortskrider med resterande delar av Oceanhamnen söder och väster om. För Magasin 405 och kranens del innebär H22 också en delstation. Förslaget ska redogöra för användandet av magasinet och kranen under H22. Detta kan innebära ett utställningsförslag eller att på annat sätt använda sig av dem som en del av processen mot ett hållbart återanvändande av byggnaderna. Med användning av H22 kan förslaget beskriva en process, men staden vill se konkreta idéer på hur det ska gestaltas med de tillägg och förändringar som föreslås. Ett processinriktat förslag ska fortfarande ta tag i gestaltungsfrågan och göra det på ett attraktivt och intressant sätt.

Allmänt

Förslagsställaren ska beskriva hur tävlingsförslaget relaterar till Europas tema, "den produktiva staden", och utvecklar områdets karaktär i denna bemärkelse, och vad i förslaget som är unikt eller innovativt. Förslaget ska visa hur det kompletterar både det närliggande framväxande kvarteren, hur det vittnar om hamnens och byggnadernas historia och hur det länkar det nya området till de befintliga stadsdelarna genom innehåll och gestaltning.

Tävlingsförslaget ska visa övergripande utformning och detaljer med relevant presentationsteknik och i relevanta skalor. Framförallt kommer de tre inlämnade A1-panelerna att användas i bedömningen, både digitalt och utskrivna i originalstorlek. Det är av vikt att panelerna snabbt och tydligt kommunicerar sitt innehåll till bedömningsgruppen, med en genomtänkt uppbyggnad och läsbart innehåll.

Förslag på material som tävlingsförslaget består av är plan över studieområdet (rödmarkerat), plan över tävlingsområdet (gulmarkerat), luftperspektiv baserat på flygfoto, markperspektiv, kaj- och gatusektioner, redovisning av magasinet, kranen och bostadstyper i planer och fasader eller axonometri över bebyggelse. En kortare förklarande text för panelerna och en längre separat text ska lämnas in.

ÖVRIGT

Inlämningskrav

Detta är endast en förenklad beskrivning. Se de kompletta tävlingsreglerna för European 15 på European Europas hemsida. Förslag ska bestå av paneler och en text. Panelerna ska vara tre stycken i format A1 (594 x 841 mm) stående. Innehållet ska i ritningar, bild och text förklara hur förslaget förhåller sig till tomtens behov och till temat Den produktiva staden, och speciellt hur förslagets arkitektoniska värden relaterar till kontext och omgivande miljö. Innehållet ska inkludera en tredimensionell återgivning av förslaget (till exempel i perspektiv, fotomontage eller modell-fotografi). Den vidstående texten ska vara maximalt fyra A4-sidor lång, och presentera idéerna till förslaget, samt en tänkt process för implementering (till exempel en viss ordning i omvandlingen av tomten).

JURY

Juryn European 15

Tävlingsjuryn består av följande ledamöter:



- Karin Ahlzén, SE (juryns ordförande)
- Arkitekt
- Projektchef Fokus Skärholmen, Stockholm stad
- Stockholm, Sverige



- Christer Larsson, SE
- Arkitekt
- Stadsbyggnadsdirektör Malmö stad
- Malmö, Sverige



- Helena Tallius Myhrman, SE
- Arkitekt
- Stadsarkitekt Gävle kommun
- Gävle, Sverige



- Dagur Eggertsson, NO
- Arkitekt
- Grundare av arkitektkontoret Rintala Eggertsson
- Oslo, Norge

De viktiga tiderna för tävlingen är följande:

190318 Tävlingen öppnar och alla tävlingstomter presenteras. Registrering och nerladdning av kompletta tävlingshandlingar startar.

Lanseringsevenemang, med föreläsningar och presentationer. Se European Sveriges hemsida.

190509 Tomtbesök med tomtrepresentanter (föranmälan krävs till info@european.se).

190614 Sista datum för tävlingsfrågor.

190628 Sista datum för svar på tävlingsfrågor.

190728 Sista dag för inlämning av tävlingsbidrag.

191202 Resultat och vinnare offentliggörs.



- Jenni Reuter, FI
- Arkitekt
- Professor Aalto-universitetet
- Helsingfors, Finland



- Mia Hägg, SE
- Arkitekt
- Grundare av arkitektkontoret Habiter Autrement
- Ticino, Schweiz



- Erik Wingquist, SE
- Arkitekt
- Programansvarig Arkitekturskolan KTH
- Stockholm, Sverige

RESERVER:

- Per Kraft, SE
- Arkitekt

- Grundare av arkitektkontoret 2BK
- Tidigare sekreterare för European Sverige
- Stockholm, Sverige

- Martin Berg, SE
- Arkitekt
- Grundare av Schuman Berg Arkitektkontor
- Vinnare E14 i Narvik, NO
- Stockholm, Sverige

REFERENSER

Om European-tävlingen

European Europa, här finns bland annat regler för tävlingen:

– <https://www.european-europe.eu>

European Sverige:

– <http://european.se>

Instagram konto för European Europe. Här finns många tidigare vinnare och exempel:

– https://www.instagram.com/european_europe/

Instagram konto för European Sverige:

– <https://www.instagram.com/europansweden/>

Om Helsingborg

Kommunens hemsida:

– <https://helsingborg.se/>

Historiska kartor:

– <https://kartor.eniro.se/?c=56.044743,12.694005&z=14&l=historic&q=%22Helsingborg%22;150;geo>

H+ Helsingborg:

– <https://hplus.helsingborg.se>

Helsingborg Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/Helsingborg>

Öresundsregionen Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/Öresundsregionen>

Helsingborgs hamn Wikipedia:

– https://sv.wikipedia.org/wiki/Helsingborgs_hamn

H55 Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/H55-utställningen>

H99 Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/H99>

Helsingborgs stadslexikon:

– <https://stadslexikon.helsingborg.se/>

Om Helsingborg / Helsingör

Helsingborg – Helsingör HH-leden

<https://sv.wikipedia.org/wiki/HH-leden>

Helsingör Kulturvaerftet

<https://helsbib.dk/bibliotek/kulturvaerftet>

Helsingör Museet for Søfart

<https://mfs.dk/>

Relevanta lagar och föreskrifter

Tillgänglighet:

– <https://www.boverket.se/sv/byggande/tillganglighet--bostadsutformning/tillganglighet/>

Buller:

– <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/regler-och-riktvar-den-for-buller/>

BBR, Boverkets byggregler, gällande:

– https://www.boverket.se/contentassets/a9a584aa-0e564c8998d079d752f6b76d/konsoliderad_bbr_2011-6.pdf

BBR på engelska:

(från 2016, ej den senaste versionen)

– <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/boverkets-building-regulations--mandatory-provisions-and-general-recommendations-bbr-23.pdf>

Ordlista Svenska - Engelska:

– <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ordlista-glossary-pbl-och-pbf.pdf>

Mer om Europän

VILL NI VETA MER?



Besök vår hemsida:
www.europän.se

TA GÄRNA KONTAKT MED OSS:



Epost: info@europän.se

EUROPÄN SVERIGE



**Svenska Europänsekretariatet
drivs av:**

Carolina Wikström och Frida Öster
genom Asante Arkitektur & Design.
Sveriges Arkitekter är huvudman för
Europän 15.

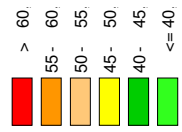
asante
ARCHITECTURE & DESIGN

Sveriges Arkitekter

Oceanhamnen, H+
Industribullerutredning
Magasin 405 Sc5 inkl E
Trafikbuller, hela Ocean
Med uppmarsch och Vå
Ekvivalent ljudnivå dyg
nivåer vid fasad (ekv, m



Ekvivalent ljudnivå dygn



PROJEKTNUMMER
10771

BILAGA
18

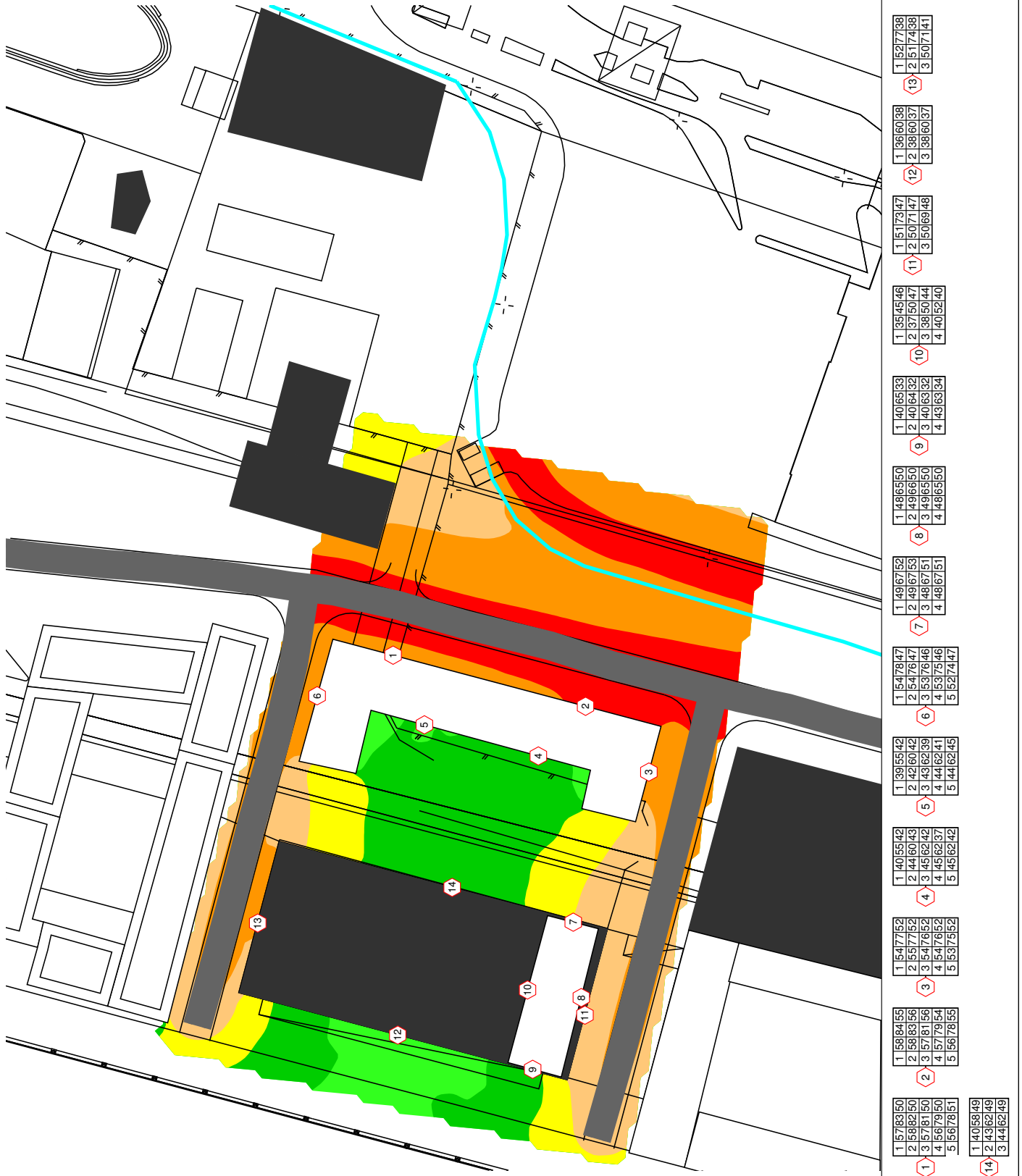
HANDLÄGGARE
Magnus Ingvarsson

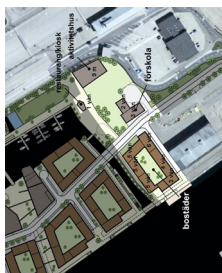
GRANSKAD
Torbjörn Appelberg

DATUM
2017-12-08

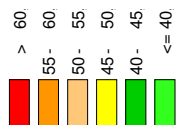


SÖDRA STRANDG 9
036-440 98 80
553 20 JÖNKÖPING
WWW.SOUNDCON.SE





Ekvivalent ljudnivå dag



PROJEKTNUMMER
10771

BILAGA

19

HANDLÄGGARE

Magnus Ingvarsson

GRANSKAD

Torbjörn Appelberg

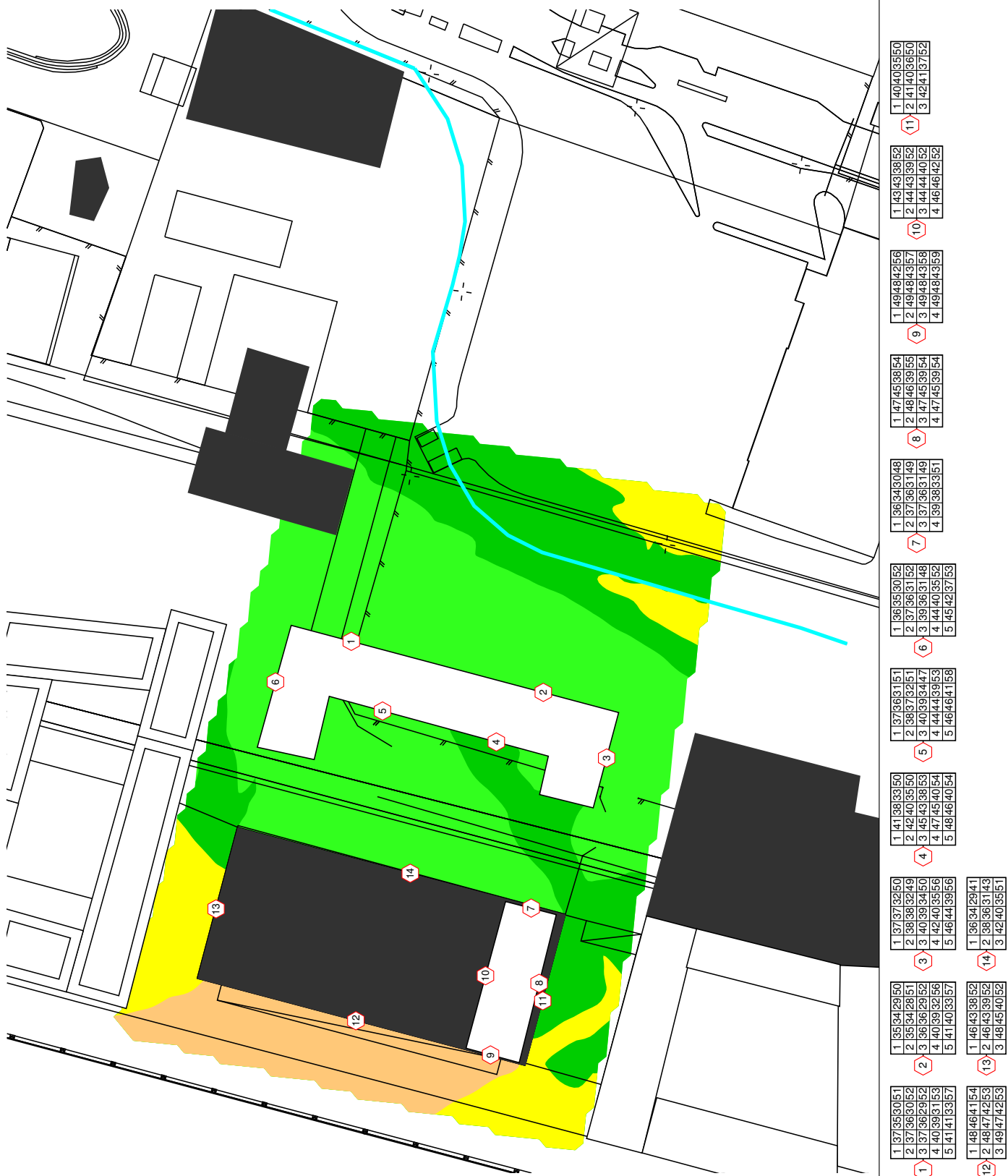
DATUM

2017-12-08



SÖDRA STRANDG 9
036-440 98 80

553 20 JÖNKÖPING
WWW.SOUNDCON.SE



BOSTÄDER	Parkeringsnorm för cykel (antal cykelplatser / bostadsenhet)	Parkeringsnorm för bil (antal parkeringsplatser/ bostadsenhet)	
		Boende	Besökande
Enbostadshus		2	-
Två- och flerbostadshus			
max 35 kvm	1	0,1	-
max 65 kvm	1,5	0,3	0,1
max 120 kvm	2	0,6	0,1
→ 120 kvm	2,5	0,75	0,1
Gruppbebyggelse* 1-4 rok		1,3	-
Gruppbebyggelse* 5 rok		1,5	-

*radhus

VERKSAMHETER	Parkeringsnorm för cykel (antal cykelplatser/ 1000 kvm BTA)	Parkeringsnorm för bil (antal parkeringsplatser / 1000 kvm BTA)	
		Sysselsatta	Besökande
Kontor	20	7	-
Hotell	4	-	0,2/rum
Industri/Lager	6	3	-
Handel	-	2,5	19
Förskola	22	3	
Grundskola	30-70	3	
Gymnasium	60-80	3	

