



Nordhavnen, Copenhagen - a City District by the Water

Nordhavnen, Copenhagen - un distrito al borde del agua

Facts

The CPH City and Port Development is a general partnership, owned by the City of Copenhagen and the State. It was founded in 2007 as the Port of Copenhagen and the Orestad Development Corporation merged together.

The task of the Corporation is to develop the areas owned by the Corporation into urban districts and to be responsible for the port activities in the Port of Copenhagen. The areas include Orestad - a newtown close to the airport - and huge areas in the harbour that are no longer required for port operations. The management of the maritime operation is handled by Copenhagen Malmö Port.

Copenhagen Malmö Port is a partnership with the port of the Swedish city of Malmö. The aim is to create an effective Danish-Swedish port for the Oresund Region. A population of 3.5 million Danes and Swedes resides here within a radius of 100 km, and this creates new commercial possibilities in transport and logistics.

Danish architects and engineers Cobe, Sleth Modernism, Polyform and Ramboll are advisors on the development of Nordhavnen.

Size: Approx. 200 hectares

When fully developed, the site will feature buildings with a total floor area of up to four million square meters, providing living space for 40,000 inhabitants and workspace for another 40,000 people.

Time frame: the new district will be developed over the next forty to fifty years.

In May 2008, an open international ideas competition for Nordhavnen was launched and concluded in March 2009. Since then a number of public meetings, open house events and exhibitions have been arranged to involve local residents.

There are three phases: the first one focuses on the Inner Nordhavn, where building is expected to start in 2011.

All illustrations belong to the advisors.

Nordhavnen - a City District by the Water

Nordhavnen has the Oresund coast on the doorstep, which means direct access to the water in the new Nordhavnen. The Copenhageners will be able to visit, live and work in an area closely connected to the water, until now partly reserved for commercial harbour activities. The dense city district will offer a variety of recreational urban spaces and

Rendering of Nordhavn project area
Satellite views of the coastal area,
before and after the project
Diagrama del area de proyecto
de Nordhavn
Vista satélite del borde de costa,
antes y después del proyecto

public functions. In the future, Nordhavnen will accommodate 40,000 residents, and 40,000 persons will work here. Nordhavnen will be a city of islets and canals, thus directly connected to the water. Mixed functions and small building plots add the human perspective to the vast area. Nordhavnen has a strong focus on green mobility with priority for bicycles, pedestrians and public transport. Nordhavnen will address the climate changes and improve life quality and welfare in the city.

The Regeneration of an Urban-Port Waterfront

Transformation of the city is a complex learning process during which different players reassess and redefine their interests and their understanding of the market and the city, and find new ways to interact. The transformation of the Copenhagen Harbour area is a prime example of such a learning process with changing approaches.

Copenhagen Harbour got its river-like shape when the new neighborhood of Christianshavn was built in the 17th and 18th centuries, and by means of large fillings that were carried out during the industrialisation of the late 19th century and early 20th century.

Datos

CPH City & Port Development es una sociedad que pertenece a la Ciudad de Copenhagen y al Estado. Se estableció en 2007 con la fusión del Puerto de Copenhagen y la Corporación de Desarrollo de Orestad.

La función de la Sociedad es la de transformar las zonas que pertenecen a la Sociedad en distritos urbanos y de gestionar las actividades portuarias del Puerto de Copenhagen. Dichas zonas incluyen Orestad - un pueblo nuevo cerca del aeropuerto - y extensas zonas en el mismo puerto que ya no se necesitan para sus operaciones. El Puerto de Copenhagen-Malmö se encarga de las operaciones marítimas.

El Puerto de Copenhagen-Malmö es una asociación establecida con la ciudad sueca de Malmö. Su fin es el de crear un puerto danés-sueco eficaz y efectivo para la Región de Oresund. Dentro de un radio de 100 km, viven unos 3.5 millones de daneses y suecos, lo cual crea nuevas posibilidades de comercio en cuanto a transporte y logística se refiere.

Los arquitectos e ingenieros daneses Cobe, Sleth Modernism, Polyform y

Rita Justesen





Industry and specialized harbor functions gradually vanished from the harbour area during the 1970's. However, it was only in the mid 1980's that city planners, politicians and the general public began to realise the harbour's vast potential for a renewal of the city in line with the post-industrial agenda. The transformation of the Copenhagen Harbour has been going on since then and now it is the turn of Nordhavn, the most northern part of the harbour.

Copenhagen is a city that is rapidly changing: it is growing and becoming increasingly diverse and dynamic. The development of Copenhagen is crucial to the development of the entire region. The great challenge in the coming years will be to handle this growth with care and insight. Enterprises would like to move to Copenhagen to be closer to the city and its residents: ten thousand new jobs were created in the city in 2006 alone. By 2025, the number of inhabitants in Copenhagen will have grown by more than 50.000. Copenhagen is often designated one of the best cities in the world to live in, a city in which growth and welfare go hand in hand.

The history of Nordhavn

Nordhavn was constructed on reclaimed land. Its history reflects the changing needs for space and transport and different building styles of a century. The first part of Nordhavn dates back to the 1880s. About half of the area is currently used for harbour-related activities, whereas the rest is unused. The Port of Copenhagen is the largest cruise ship harbour in northern Europe. Last year 300 ships visited Copenhagen, bringing more than 600.000 tourists to the city. Nordhavn bears clear evidence of its origins as an industrial harbour with various small- and large-scale harbour environments. The area's structure is simple and rational, which is reflected in the traffic structure, the plots and the buildings, all of which are basically laid out and organised in a right-angled grid. This is a highly distinctive feature that helps give the area its special character.

Ramboll son los asesores para el desarrollo de Nordhavn.

Dimensiones: Aproximadamente 200 hectáreas

Cuando el emplazamiento haya sido completamente transformado, tendrá edificios con una superficie útil de hasta 4 millones de metros cuadrados, proporcionando viviendas para 40.000 habitantes y zonas de trabajo para otras 40.000 personas.

Duración de las obras: El nuevo distrito se construirá durante los próximos 40 a 50 años.

En mayo de 2008, se lanzó un concurso internacional de ideas para Nordhavn, concluyéndose el plazo en marzo de 2009.

Desde entonces, se han convocado varias reuniones públicas, y se han organizado acontecimientos y exposiciones abiertos a todo el mundo para fomentar la participación de los residentes de la zona.

Se divide en tres fases: la primera se centra en Inner Nordhavn, donde está previsto que la construcción comience en 2011. Todos los diagramas y dibujos son propiedad de los asesores.

Nordhavn – un distrito al borde del agua

Nordhavn está en la Costa de Oresund, así que tiene acceso directo al agua en el Nuevo Nordhavn. Los habitantes de Copenhagen podrán vivir y trabajar en una zona estrechamente vinculada al agua, que hasta hace poco se dedicaba principalmente a las actividades comerciales del puerto. Este densamente poblado distrito de la ciudad ofrecerá una serie de espacios urbanos dedicados al ocio y a las actividades públicas. En el futuro, Nordhavn tendrá 40.000 habitantes y 40.000 personas trabajaran allí. Nordhavn será una ciudad conectada al mar mediante una serie de islotes y canales. La multifuncionalidad y las pequeñas parcelas dan un toque humano

a esta enorme zona. Nordhavn hace hincapié en todo lo verde, dando prioridad a las bicicletas, peatones y el transporte público. Nordhavn está dispuesto a luchar contra el cambio climático y a mejorar la calidad de la vida y el bienestar en la ciudad.

La regeneración de un frente marítimo portuario urbano

La transformación de la ciudad es un proceso de aprendizaje complejo, en el cual distintos actores reevalúan y redefinen sus intereses y su manera de comprender el mercado y la ciudad, buscando nuevas maneras de interactuar. La transformación de la zona del Puerto de Copenhagen es un buen ejemplo de este proceso de aprendizaje con planteamientos adaptables y cambiantes.

La forma de río que tiene el Puerto de Copenhagen se debe en parte a la construcción del nuevo distrito de Christianshavn en los siglos XVII y XVIII, y a los extensos rellenos que se llevaron a cabo a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX.

Durante la década de los '70 del siglo pasado, la industria y las actividades portuarias especializadas desaparecieron paulatinamente del puerto. No obstante, los urbanistas, los políticos y el gran público no se dieron cuenta hasta los '80 de que el puerto tuviera grandes posibilidades para regenerar la ciudad acorde con una imagen postindustrial. Desde entonces, la transformación del Puerto de Copenhagen ha sido un proceso continuo, y ahora le toca a Nordhavn, la parte más septentrional del puerto.

Copenhague es una ciudad que se está cambiando rápidamente, diversificándose y volviéndose cada vez más dinámica. La regeneración de Copenhagen es muy importante para la revitalización de toda la región. El gran reto de los próximos años será saber tratar este crecimiento con cuidado y perspicacia.

Nordhavn today: high silos mixed with warehouses and industrial buildings
Rendering of the project proposal for strategy development
Islet's connections

Nordhavn hoy: silos altos, almacenes, naves y otros edificios industriales
Diagrama de la propuesta por la estrategia de desarrollo
Conexiones entre los islotes



The identity of Nordhavn

The harbour features several distinctive traces of culture, which is a strong starting point for the conversion of Nordhavn from an industrial area into a city district. The current buildings at the site are representative of the idiom of harbours: high silos mixed with warehouses and industrial buildings. Among these buildings are rationally designed metal and concrete structures such as cranes, chutes, transport rails and covering structures. The largest industry still active in Nordhavn is the container harbour, whose tall cranes can be seen from much of Copenhagen. The new building zones interpret the logic of the harbour and create coherence between the original Nordhavn site and the new city district. The location of new building zones is specifically based on the current structure and the division into plots of the harbour area. This means that new buildings can be developed without conflicting with existing buildings and activities.

The development strategy

The main structural concept in the Nordhavn scheme is to cut through the harbour space with intersecting canals and basins, thus dividing the area into a number of small islets. Such a layout respects and interprets Nordhavn's past, in which reclaimed land areas created an easily recognisable, rational structure. Copenhagen's new city district will thus be surrounded and intersected by water surfaces, which will give the Nordhavn district a distinctive character and subdivide it into local districts.

The islets act as identity-creating units that are easy to take in and ensure closeness to water everywhere, just as they offer varied spatial experiences because of different canal widths. The islets also interact with each other through connections across basins, and they share green waterfront spaces.

'The five-minute city' is a reference to the time it takes to walk four hundred metres, and the concept is to promote sustainable modes of transport in Nordhavn. The ambition

A muchas empresas les gustaría trasladarse a Copenhague para estar más cerca de la ciudad y sus habitantes: en 2006 se crearon nada menos de 10.000 puestos de trabajo. En 2025, habrá más de 50.000 nuevos habitantes en Copenhague, que ya se considera una de las mejores ciudades del mundo donde vivir, una ciudad donde el crecimiento y una mejora en el bienestar van de la mano.

La Historia de Nordhavn

Nordhavn fue construida sobre terrenos ganados al mar. Su historia pone de manifiesto cómo sus necesidades se han ido cambiando constantemente en cuanto al espacio y transporte se refiere, lo cual se puede apreciar al contemplar los distintos estilos arquitectónicos durante un siglo. La parte más antigua de Nordhavn se remonta a 1880. Aproximadamente la mitad de esa zona se utiliza para actividades relacionadas con el puerto, y el resto está abandonada. Copenhague es el puerto transatlántico más grande del Norte de Europa. El año pasado 300 buques transatlánticos hicieron escala en el Puerto de Copenhague, trayendo 600.000 turistas a la ciudad.

Se puede apreciar claramente los orígenes de Nordhavn como puerto industrial con entornos portuarios de pequeña y gran escala. La estructura de la zona es sencilla y racional, lo cual se ve reflejada en la estructura del tráfico, las parcelas y los edificios, siendo la distribución en forma de malla de ángulos rectos. Este rasgo tan característico le confiere a la zona su carácter tan peculiar.

La identidad de Nordhavn

El puerto conserva varios rastros culturales, que constituyen un buen punto de partida para transformar la zona industrial de Nordhavn en un distrito de la ciudad. Los edificios existentes en el emplaza-

miento son bastante representativos de cualquier zona portuaria: silos altos, almacenes, naves y otros edificios industriales. Entre dichas construcciones se encuentran estructuras metálicas y de hormigón, tales como tolvas, grúas, railes y cobertizos. La actividad más importante que sigue operando en Nordhavn ocurre en el puerto de contenedores, cuyas altas grúas pueden verse desde muchos puntos de Copenhague.

Las zonas con nuevos edificios interpretan la lógica del puerto, creando una coherencia entre el antiguo emplazamiento de Nordhavn y el nuevo distrito de la ciudad. Los criterios que se tienen en cuenta a la hora de ubicar las nuevas zonas se basan específicamente en la estructura actual y la separación en parcelas de la zona portuaria, lo cual quiere decir que se pueden construir los nuevos edificios sin que exista ningún conflicto con los edificios y actividades existentes.

La estrategia de desarrollo

El principal concepto estructural del proyecto de Nordhavn gira en torno a cortar a través del espacio portuario sin cruzar los canales y las dársenas, de forma que se pueda dividir la zona en varios islotes pequeños. Semejante configuración se atiene e interpreta el pasado de Nordhavn, en el que los terrenos ganados al mar crearon una estructura racional fácilmente reconocible. Por tanto, el nuevo distrito de Copenhague se verá rodado y entrecruzado por láminas de agua, que proporcionarán al distrito Nordhavn de unas características distintivas y subdividirlo en unos barrios con sus rasgos pertinentes.

Los islotes funcionan como unidades que crean su identidad de una manera fácilmente asimilable, garantizando así que todos los puntos se encuentran cerca del agua, ofreciendo a la vez una variedad de experiencias espaciales gra-



los carriles de bicicleta, las zonas verdes, las instituciones públicas y las zonas comerciales.

El "Lazo Verde" es el hilo conductor que unifica y crea un sentido de identidad en Nordhavnen, y es el elemento clave en la estrategia de "la ciudad de 5 minutos". El Lazo es multifuncional y funciona en varios niveles. Con su forma, El Lazo une varios barrios dentro de Nordhavnen entre sí y con el resto de Copenhague.

Los sistemas de transporte público en Nordhavnen se encuentran dentro de El Lazo Verde: una línea de Metro elevada u otro tipo de transporte público elevado. Asimismo, habrá un "carril rápido para bicicletas" en el Lazo Verde que permitirá a los ciclistas llegar a sus destinos en poco tiempo y con eficacia. Hasta un 66% de las personas que entran en y salen del distrito en el futuro, se desplazarán por el Lazo Verde, y el resto lo cruzarán durante sus viajes por Nordhavnen.

Gracias a "El Lazo", se pueden ver todos los tipos de transporte sostenibles.

En su conjunto, las zonas de "espacio compartido" y los carriles verdes para las bicicletas crean un amplio abanico de opciones para los ciclistas, a consecuencia de lo cual resulta más apetecible circular en bicicleta.

Nordhavnen es un distrito verde y azul. Con sus dársenas, canales y costa, el agua siempre está cerca. A la vuelta de la esquina, siempre hay una zona verde, que podría ser un parque, un paseo marítimo, una playa o un paraje pintoresco.

Los canales y las dársenas crean diferentes experiencias espaciales y constituyen un buen escenario para muchas actividades. El contacto directo con el agua es importante, sobre todo en las zonas orientadas hacia el sur. Se puede acceder al agua mediante escaleras, paseos, playas, malecones, etc. Los espacios acuáticos se integrarán con las instalaciones cercanas en la tierra, lo cual pondrá de relieve las cualidades destacadas de una ciudad a las orillas del mar.

La disposición de la estructura verde de Nordhavnen es la de un cinturón ininterrumpido entremezclado con la estructura azul. Las transiciones son suaves entre los distintos tipos de paisajes naturales, creando así lugares especiales y nuevas oportunidades para experiencias interesantes. El Lazo Verde es una parte esencial de la estructura verde, garantizando que la gente que se desplaza dentro de Nordhavnen considere que se encuentra en un distrito verde de la ciudad.

Comienza con Inner Nordhavn

La revitalización de Nordhavnen comienza en la zona más meridional, próximo al centro de la ciudad, el barrio de Osterbro y la Estación de Nordhavn – parte del sistema de transporte público. Inner Nordhavn está compuesto por 3 barrios, cada uno con sus propias características. Inner Nordhavn será muy urbano, con tiendas, plazas y paseos, donde habrá viviendas para 5.000 habitantes además de puestos de trabajo para 5.000 personas. Los 3 barrios serán regenerados uno tras otro, empezando con Aarhusgadekvarteret (el barrio de Aarhusgade City).

district in the future will move along the green loop; the rest will cross the loop on their way through Nordhavnen. "The Loop" has the effect of rendering the sustainable types of traffic visible in the public space. "Shared space" areas and green bicycle routes together form a close grid of possibilities for cyclists – which makes going by bike an appealing prospect.

Nordhavnen is a green and blue city district. With its basins, canals and coastlines, Nordhavnen has water as its nearest neighbour. There is always a green area just around the corner: from local pocket parks, promenades and green urban spaces to open coastal expanses, beaches and large scenic areas.

Canals and basins create different spatial experiences and provide a setting for a multitude of activities. Direct contact with water is important, especially in areas facing south. Access to the water will be provided by stairs, low promenades, beaches, piers, etc. The water spaces will be integrated with adjacent facilities on land, and this will unfold the special qualities of a city at the waterside.

The green structure in Nordhavnen is laid out as an uninterrupted belt that is interwoven with the blue structure. There are smooth transitions between the different types of natural landscapes, and special places and new opportunities for special experiences are created. The green loop is an integral part of this green structure, which ensures that Nordhavnen will feel like a green city district to the people moving about in it.

It starts with Inner Nordhavn

The development of Nordhavnen starts in the southernmost area, closest to the City Center, the neighborhood Osterbro and the Nordhavn Station – part of the public transport system. Inner Nordhavn consists of three city quarters each featuring its own characteristics. Inner Nordhavn will turn out very urban with shops, urban squares and public promenades. Inner Nordhavn will provide living space for 5,000 inhabitants and workspace for another 5,000 people. The three city quarters will be developed one by one starting with Aarhusgadekvarteret (the Aarhusgade City Quarter).

Aarhusgadekvarteret

Aarhusgade will contain a concentration of shops and restaurants, and will have together with a "harbour bath" by the promenade Sandkaj, a marina and a water sports area with a unifying function.

Most of the new buildings are built in 3-6 stories following the skyline of Copenhagen. In the historical part of the city the uniform building height is interrupted by spires and domes, whereas in Inner Nordhavn the height is interrupted by sculptural monoliths.



Aarhusgadekvarteret

Aarhusgade tendrá muchos restaurantes y tiendas, además de una "piscina portuaria" al lado del paseo marítimo de Sandkaj, un puerto deportivo y una zona para deportes acuáticos, para darle a la zona un toque unificador.

La mayoría de los edificios nuevos tendrán entre 3 y 6 plantas, guardando línea con el horizonte de Copenhague. En el casco antiguo de la ciudad, la uniformidad de la altura de los edificios se ve interrumpida por torres y cúpulas, mientras que en Inner Nordhavn la altura se ve interrumpida por esculturas monolíticas.

Nordhavnen, a blue and green city district
Plan for Aarhusgade
Nordhavnen, un distrito verde y azul
Plano por Aarhusgade

is to achieve the City of Copenhagen's objective of ensuring that: at least one-third of all traffic in the area should be cyclists, at least one-third should be public transport, and car traffic should account for no more than one-third. In Nordhavnen, it should be easier to walk, cycle or use public transport than to travel by car. That is why the area is consistently laid out on the basis of the five-minute-city principle. Short distances from housing and workplaces to public transport, bicycle paths, green areas, public institutions and commercial facilities are characteristic of the entire district.

The green loop is the highly unifying and identity-creating element in Nordhavnen and a key element in the five-minute-city strategy. The loop has multiple purposes and works on several scales. As a figure, the loop connects the various neighbourhoods in Nordhavnen with each other and with the rest of Copenhagen.

The green loop contains the public transport systems in Nordhavnen: an elevated Metro line or some other high-class type of public transport. In addition, there will be a "super bicycle path" in the green loop that will enable cyclists to get to their destinations quickly and efficiently. Up to two-thirds of all people going in or out of the city

cias a las distintas anchuras de los canales. Asimismo, los islotes interactúan entre sí con conexiones a través de las dársenas, y comparten espacios verdes en el frente marítimo.

"La ciudad de 5 minutos" se refiere al tiempo que se tarda en andar 400 metros, y la intención del concepto en sí es la de promocionar modos de transporte sostenibles en Nordhavnen. La idea es la de garantizar que la Ciudad de Copenhague logre su objetivo de conseguir que al menos un 33% del tráfico en la zona sean bicicletas, que al menos un 33% sea el transporte público y que la cantidad de los coches circulando no deba superar el mismo porcentaje. En Nordhavnen, debería ser más fácil andar, montar en bicicleta o utilizar el transporte público que circular en coche. Es por eso que la distribución y los trazados se llevan a cabo bajo el principio de "se debe poder ir desde cualquier punto de la ciudad a cualquier otro punto en no más de 5 minutos". Una característica positiva de todo este distrito, es la distancia reducida que existe desde las viviendas o los lugares de trabajo, hasta el transporte público,