

DEN BLÅ KANT

BYRUM, HAVNELIV, KLIMATILPASNING
SVENDBORG HAVN

**DOMMERBETÆNKNING
INDBUDT PROJEKTKONKURRENCE**

JUNI 2018



Svendborg
Kommune





DEN BLÅ KANT

BYRUM, HAVNELIV, KLIMATILPASNING SVENDBORG HAVN

DOMMERBETÆNKNING

INDBUDT PROJEKTKONKURRENCE

JUNI 2018



Svendborg
Kommune

DEN BLÅ KANT

- 03 Et stort skridt mod endnu mere kvalitet i Svendborg Havn

KONKURRENCEN

- 04 Konkurrencefakta
- 07 Konkurrenceopgaven

DOMMERKOMITEENS SAMMENFATNING

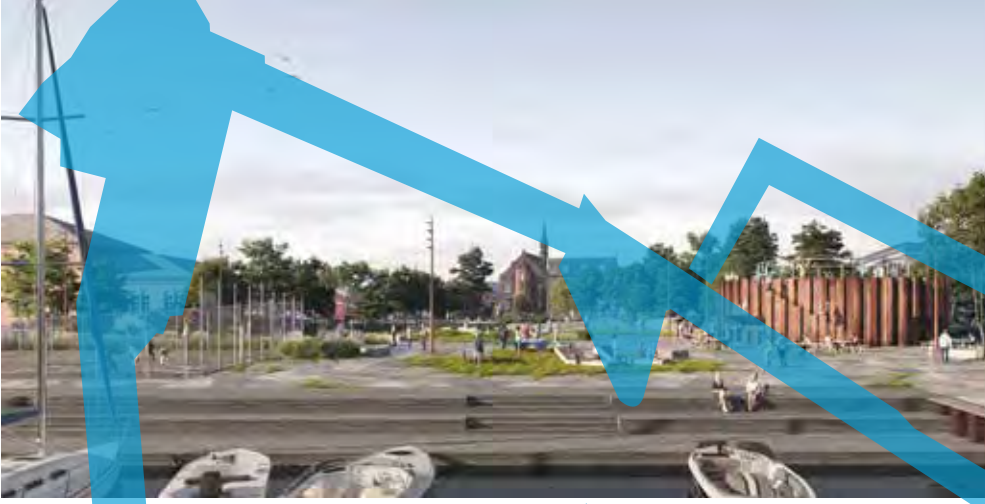
- 11 Generelle bemærkninger fase 1
- 13 Generelle bemærkninger fase 2

VINDERFORSLAGET

- 15 Forslag 4 – Team EFFEKT ARKITEKTER

ØVRIGE FORSLAG

- 43 Forslag 1 – Team SLA ARKITEKTER
- 65 Forslag 2 – Team SLETH ARKITEKTER
- 77 Forslag 3 – Team TOPOTEK1 ARKITEKTER
- 88 Dommerkomiteens underskrifter



ILLUSTRATIONER FRA VINDERFORSLAG
UDARBEJDET AF ET TEAM BESTÅENDE AF:

EFFEKT ARKITEKTER
SWECO ARCHITECTS
WTM ENGINEERS
ARGENCY

ET STORT SKRIDT MOD ENDNU MERE KVALITET I SVENDBORG HAVN



BO HANSEN
BORGMESTER

PROJEKTKONKURRENCE

Svendborg Kommune udkrev i foråret 2017 en indbudt projektkonkurrence med udbud efter forhandling om DEN BLÅ KANT. Konkurrencen kommer med bud på et byrums- og klimaprojekt, der skal sikre sammenhæng i Svendborg Havn fra Den Runde Lystbådehavn i sydvest til Christiansmindestien i nordøst. DEN BLÅ KANT skal samtidig klimasikre havnen og den omkringliggende by mod højvande og kraftig regn.

19 internationale og nationale teams søgte om at blive prækvalificeret. Det var teams med kompetencer indenfor blandt andet arkitektur, landskabs arkitektur og klimatilpasning. Vi takker for den store interesse. Efter en grundig udvælgelsesproces blev fire teams inviteret til at deltage i konkurrencen.

DET GODE LIV PÅ HAVNEN

Vores overordnede vision er, at Svendborg Havn skal være en åben og bæredygtig bydel med rødder i den maritime arv. Her skal arbejdspladser, uddannelser og boliger være i tæt samspil med kultur og aktiviteter på vandet. Det er udgangspunktet – også for fornyelse af byrum og for klimatilpasning på havnen.

SAMLET LØSNING FOR BYRUM OG KLIMATILPASNING

Konkurrencen giver bud på en samlet plan for byrum og klimatilpasning i DEN BLÅ KANT. Planen sammenfatter en række temaer af særlig betydning for Svendborg Havn og for livet på havnen i de enkelte delområder.

VINDEREN

Det endelige vinderforslag blev udpeget af en enig dommerkomite efter det tofasede konkurrenceforløb. Vinderforslaget lever op til vores ønsker ved at sikre sammenhæng i Svendborg Havn med byrum af høj kvalitet. Samtidig klimasikres havnen og den omkringliggende by mod højvande og kraftig regn. Jeg glæder mig over, at vi med vinderforslaget har fået et projekt, som danner det bedste grundlag for at komme videre med vores ønsker og ambitioner.

Tak til dommerkomite, fagdommere og rådgivere for deres indsats. Tak til alle fire teams for de flotte og gennearbejdede konkurrenceforslag, der hver især har haft stor værdi for diskussionerne i dommerkomiteen og for udpegning af den endelige vinder.

REALISERING AF EN FØRSTE ETAPE

DEN BLÅ KANT kan ikke realiseres på én gang. Svendborg Kommune har foreløbigt afsat 24 mio. til igangsætning af realisering af første etape.

Vi har store forventninger til vinderforslaget – og vi ser frem til det videre arbejde med realisering af første etape af DEN BLÅ KANT i Svendborg Havn.







KONKURRENCEPROGRAMMET
KAN SES PÅ WWW.FREMTIDENSHAVN.DK

KONKURRENCENS UDSKRIVNING

Konkurrencen er udskrevet den 4. september 2017 af Svendborg Kommune.

Kontaktperson Anna Als Nielsen, udviklingskonsulent
Vækst og Bosætning, E: anna.als@svendborg.dk.

Konkurrencen er udskrevet som en indbudt projektkonkurrence (fase 1) med efterfølgende udbud med forhandling (fase 2). Konkurrencen er udskrevet i henhold til Udbudslovens §§ 84-92 efter forudgående prækvalifikation, jf. udbudsbekendtgørelse med nr. 2017/S 068-128889, der er offentliggjort i EU-tidende den 06/04/2017.

Dommerkomiteen forbeholdt sig ret til at udpege 1-2 vindere af fase 1, hvor 2 konkurrenceforslag er ligestillede.

19 teams søgte prækvalifikation, og udskriver inviterede 4 teams til at deltage.

KONKURRENCE RÅDGIVER

ARKITEKTKONKURRENCE RDK ApS
Anne-Mette Bølling, arkitekt maa, seniorkonkurrencerådgiver.

KONKURRENCEPROGRAMMET

Konkurrenceprogrammet er udarbejdet af Svendborg Kommune i samarbejde med Arkitektkonkurrencerdk og Jens V. Nielsen, byplanarkitekt.

FASE 1 – PROJEKTKONKURRENCE

DELTAGERE

Team A

Totalrådgiver: EFFEKT ARKITEKTER ApS, endelig vinder
Underrådgivere: SWECO Architects, WTM Engineers
Konsulent: Arcgency.

Team B

Totalrådgiver: SLA A/S KØBENHAVN, delt vinder af fase 1
Underrådgivere: Rambøll Danmark A/S, Weber Arkitekter ApS
Konsulent: Lars Hansen.

Team C

Totalrådgiver: SLETH ARKITEKTER A/S
Underrådgivere: Borlund Arkitekter ApS, OPLAND ApS,
NIRAS A/S.

Team D

Hovedrådgiver: TOPOTEK 1

Underrådgivere: VEGA Landskab ApS, ARCADIS Nederland BV

Konsulent: Living Concepts ApS.

VEDERLAG

Hvert af de fire teams i fase 1 modtog 300.000 DKK eksklusive moms.

DOMMERKOMITE

Bo Hansen (A), borgmester, Svendborg Kommune,

formand for dommerkomiteen

Flemming Madsen (A), byrådsmedlem, Svendborg Kommune

Henrik Nielsen (C), byrådsmedlem, Svendborg Kommune

Mette Kristensen (V), byrådsmedlem, Svendborg Kommune

Jens Erik Laulund Skotte (Ø), byrådsmedlem, Svendborg

Kommune

Frederik Ejlers, partner, arkitekt maa, formand for SMUC-fonden.

Fagdommere

Ellen Marie Braae, landskabsarkitekt maa, mdl, KU

Jan Albrechtsen, arkitekt maa, Tegnestuen Vandkunsten

Claus Møller Pedersen, ingeniør, Aarhus Vand.

Rådgivere for dommerkomiteen

Fra Svendborg Kommune

Erik Meldgård Bendorf, kommunaldirektør

Torben Jørgensen, teknisk direktør

Morten Mandel Refskou, chef for Plan og Erhverv

Marianne Wedderkopp, teknisk chef

Jens Otto Kromann, økonomichef

Søren Bach-Hansen, chef for Ejendomme

Sinne Wils, afdelingsleder for Vækst og Bosætning

Anna Als, arkitekt, udviklingskonsulent, Vækst og Bosætning

Klaus Johannessen, planlægger, Vækst og Bosætning.

Øvrige rådgivere

Ole Øgelund, direktør, Vand og Affald, Svendborg

Lars Bendixen, ingeniør, teknisk bygherrerådgiver, Orbicon

Esben Danielsen, direktør, Lokale og Anlægsfonden.

SEKRETÆR FOR DOMMERKOMITEEN

Anne-Mette Bølling, konkurrencerådgiver, Arkitektkonkurren-

cerdk.

BEDØMMELSESPROCES

Der har været afholdt fagdommerformøde og fire heldags-bedømmelsesmøder i dommerkomiteen.

BEDØMMELSESKRITERIER

Forslagene blev bedømt på deres samlede evne til at opfylde visionen og de ønsker og krav, der var beskrevet i opgaven.

Bedømmelsen havde – i uprioriteret rækkefølge – fokus på:

- at styrke og genfortælle den tætte sammenhæng mellem by og havn/land og vand
- at skabe et sammenhængende og varieret forløb i hele DEN BLÅ KANTs udstrækning
- at anvise en overbevisende teknisk model for løsning af de angivne klimaudfordringer
- at anvise en etapeplan, der sikrer hurtig klimasikring og realistisk havne- og byudvikling
- at skabe en helhedsplan/samlet plan, der både sikrer erhvervsmæssig anvendelse og rekreative aktiviteter
- at styrke de stedbudne kvaliteter og byens maritime identitet.

RESULTAT FASE 1

Forslag 1/08112 og Forslag 4/71215 blev af en enig dommerkomitee udpeget som to ligestillede vindere af projektkonkurrencen, og de to vinderteams blev inviteret til forhandling.

FASE 2 – UDBUD MED FORHANDLING

VEDERLAG

De to teams, der gik videre til fase 2, modtog 250.000 DKK eksklusive moms.

FORHANDLINGSKOMITE

Torben Jørgensen, teknisk direktør, formand for forhandlingskomiteen

Morten Mandel Refskou, chef for Plan og Erhverv

Marianne Wedderkopp, teknisk chef

Jens Otto Kromann, økonomichef

Søren Bach-Hansen, chef for Ejendomme.

Rådgivere for forhandlingskomiteen

Ellen Marie Braae, landskabsarkitekt maa, mdl, KU, fagdommer

Jan Albrechtsen, arkitekt maa, Tegnestuen Vandkunsten, fagdommer

Claus Møller Pedersen, ingeniør, Aarhus Vand, fagdommer

Ole Øgelund, direktør, Vand og Affald, Svendborg

Anna Als, arkitekt, udviklingskonsulent, Vækst og Bosætning

Sinne Wils, afdelingsleder for Vækst og Bosætning

Klaus Johannessen, planlægger, Vækst og Bosætning
Lars Bendixen, ingeniør, teknisk bygherrerådgiver, Orbicon
Esben Danielsen, direktør, Lokale og Anlægsfonden.

Sekretær for forhandlingskomiteen

Anne-Mette Bølling, konkurrencerådgiver, Arkitektkonkurrencerdk.

FORHANDLINGSPROCES

Hvert team fik tilsendt individuelle arbejd-videre-notater og anvisninger fra dommerbetænkningen om den videre bearbejdning af forslaget, og der blev afholdt to forhandlingsmøder individuelt med hvert team.

TILDELINGSKRITERIER

Tildelingskriterierne for udbuddet med forhandling var det økonomisk mest fordelagtige tilbud vurderet som det bedste forhold mellem pris og kvalitet med nedenstående kriterier og vægtning.

Tildelingen af karakterer skete ud fra nedenstående vægtede kvalitetskriterier i henhold til krav og ønsker i konkurrenceprogrammet. De enkelte kvalitetskriterier blev tildelt et samlet point i henhold til modellen 1-10.

- 1. Samlet plan inklusive deludsnit – vægtning 40 %**
Forslagets samlede plan for byrum og klimatilpasning i DEN BLÅ KANT – sammenhængende forbindelse, arkitektonisk hovedgreb, rammer om liv på havnen, model for klimatilpasning. Forslagets programmeringsmæssige og strategiske kvaliteter samt robusthed i forhold til realisering over tid.
- 2. Byrum – designprincipper – vægtning 20 %**
Forslagets beskrivelse af generelle principper for byrumsudformning på havnen – helhed, variation, materialer, design, bæredygtighed, tilgængelighed mv.
- 3. Klimatilpasning – tekniske løsninger – vægtning 20 %**
Forslagets beskrivelse af de konkrete klimatilpasningsløsninger – indpasning, funktionalitet, teknik, økonomi, drift.
- 4. Etaper/økonomi – vægtning 20 %**
Forslagets strategi for etapedeling og samlede økonomiske realiserbarhed, samt forslagens beskrivelse og budget for realisering af den første etape.

EVALUERING OG KARAKTERGIVNING

Kriterier	Vægtning	FORSLAG 4		FORSLAG 1	
		point	vægtet point	point	vægtet point
1. Samlet plan	40 %	9	3,5	8	3,2
2. Byrum – design	20 %	9	1,8	8	1,5
3. Klimatilpasning	20 %	7	1,4	7	1,4
4. Etaper/økonomi	20 %	9	1,8	8	1,5
SAMLET EVALUERING	100 %		8,5		7,6

ENDELIG VINDER

På baggrund af den samlede evaluering har dommerkomiteen udpeget forslag 4/71215 som vinder af udbuddet. Forslaget er udarbejdet af følgende team:

Totalrådgiver: EFFEKT ARKITEKTER

Underrådgivere: SWECO Architects, WTM Engineers

Konsulent: Arcgency

OFFENTLIGGØRELSE

Resultatet af konkurrencen er offentliggjort den 28. juni 2018 i Svendborg.

KONKURRENCEOMRÅDET



Byrum og havneliv



Klimatilpasning (højvandstilpasning) og havneliv



KONKURRENCE OPGAVEN

Deltagerne i projektkonkurrencen skulle udarbejde et samlet forslag til byrum, havneliv og klimatilpasning i Svendborg Havn. Forslaget skulle underbygge Svendborg Kommunes vision for havneområdet og for DEN BLÅ KANT og skulle i forskellig skala og i forskellige temaer vise en samlet, integreret løsning på byrums- og klimaudfordringerne i Svendborg Havn.

Konkurrenceforslagene til DEN BLÅ KANT skulle rumme fem hovedelementer:

- En **samlet plan** for byrum, havneliv og klimatilpasning i Svendborg Havn
- Detailudformning af udvalgte **deludsnit**
- Byrum – generelle **designprincipper** for udformning af by- og havnerum

Klimatilpasning – **tekniske løsninger**

- Beskrivelse af **etaper / økonomi**
Første etape – afgrænsning, beskrivelse og budget.

KONKURRENCEOMRÅDET

Konkurrenceområdet for DEN BLÅ KANT omfattede:

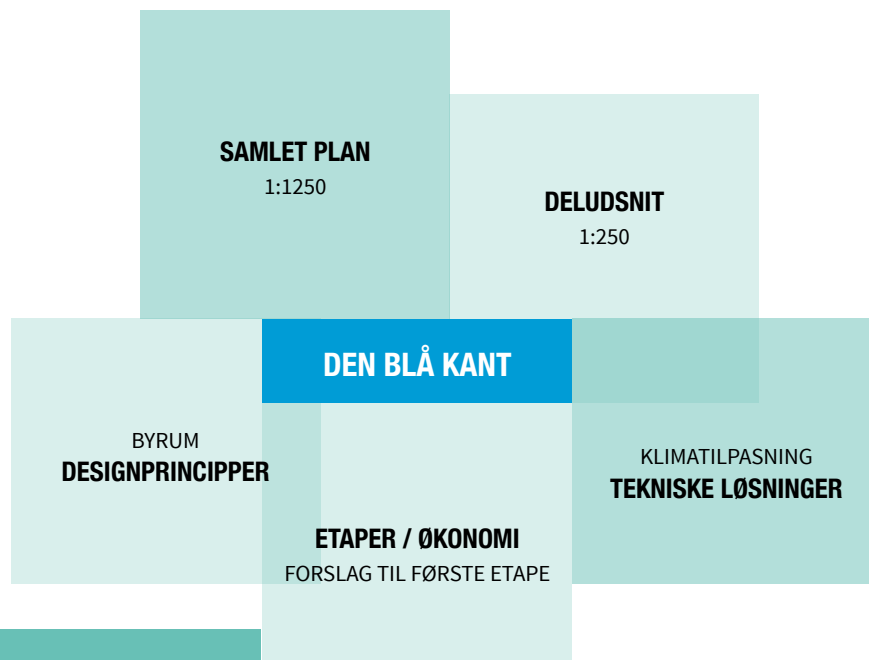
- et område for byrumsbearbejdning og klimatilpasning i forhold til kraftig regn
- et område med klimatilpasning i forhold til højvande.

Konkurrenceområdet er vist på kortet side 9.

KONKURRENCENS TO FASER

Hovedfokus i konkurrencens fase 1 – projektkonkurrencen – var på forslag til en samlet plan, udvalgte deludsnit samt strategi for etapevis realisering med et overslagsbudget for både den samlede løsning og den første etape.

I konkurrencens fase 2 – udbud med forhandling – kvalificerede deltagerne i fase 2 forslaget fra fase 1 og supplerede med generelle designprincipper for byrum, tekniske beskrivelser af klimatilpasningsløsninger, samt en mere præcis økonomi for den første etape.



”

DEN BLÅ KANT skal skabe en sammenhængende stiforbindelse gennem havnen

”

DEN BLÅ KANT skal styrke sammenhængen mellem havnen og bymidten

”

DEN BLÅ KANT skal understøtte sjælen i Svendborg Havn: den maritime kulturarv og det levende og aktive byområde

”

DEN BLÅ KANT skal fremtidssikre havneområdet i forhold til både højvande/stormflod og regnvand/skybrud

”

DEN BLÅ KANT skal være hele byens friareal ved vandet med fri og lige adgang for alle

”

DEN BLÅ KANT skal have byrum i høj kvalitet, som ramme om meget forskellige aktiviteter

”

DEN BLÅ KANT skal understøtte forskelligheden i havnens delområder

”

DEN BLÅ KANT skal styrke udvikling, læring og innovation i havneområdet

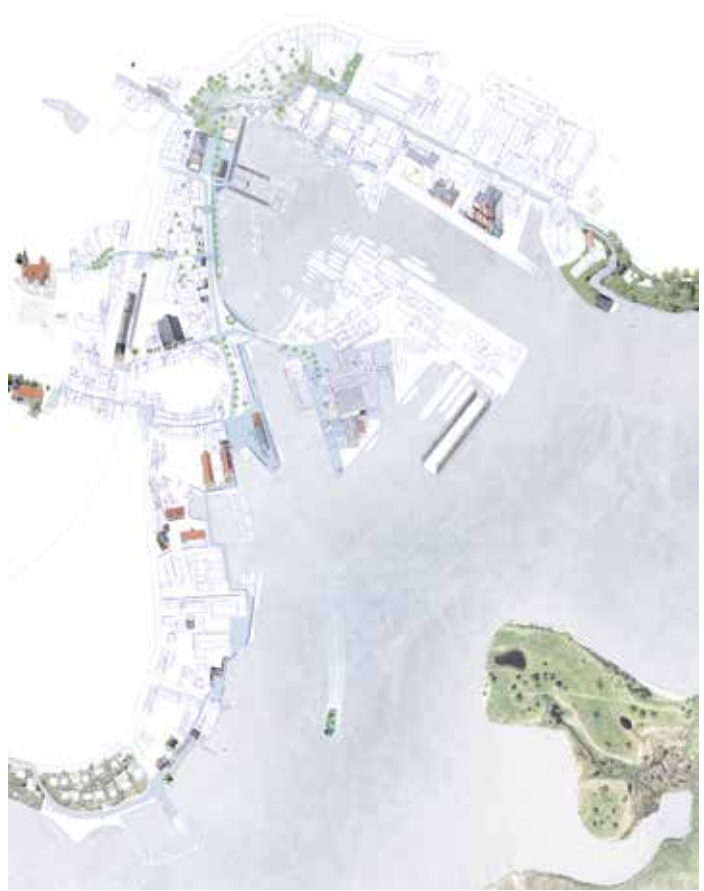
”

DEN BLÅ KANT skal styrke Svendborgs særlige position som idrætsby og ramme om outdoor-aktiviteter

DOMMERKOMITEENS SAMMENFATNING



FORSLAG 1 – KLIMATILPASNING ”LANGS KANTEN”



FORSLAG 2 – KLIMATILPASNING ”LANGS KANTEN”



FORSLAG 3 – KLIMATILPASNING ”OVER VANDET”



FORSLAG 4 – KLIMATILPASNING ”LANGS KANTEN” OG ”OVER VANDET”

EN KOMPLEKS UDFORDRING

Projektkonkurrencen, DEN BLÅ KANT, adresserer et presserende emne, nemlig hvorledes vi fremover kan arbejde dels med udvikling af havneområder som en vital del af byen og dens liv, dels med kystbeskyttelse i de kystnære omgivelser på en måde, der kan bidrage positivt til byudviklingen mere generelt. Den første opgave har i Danmark været på dagsordenen en rum tid, men for Svendborg handler det netop om, hvordan alt det liv og erhverv, der knytter sig til havnen og vandet, kan sameksistere og udvikles. I forhold til klimatilpasningsspørgsmålet sætter Svendborg med sin unikke landskabelige placering ud til Svendborgsund problemstillingen på spidsen og bidrager til at vise, hvilken på én gang kompleks og vanskelig opgave, der forestår i mange byer. Konkurrencen DEN BLÅ KANT har netop til formål at se på de potentialer, der findes i krydsfeltet mellem klimatilpasning og byudvikling, byrum og bylivsunderstøttende tiltag. Det gør på ingen måde opgaven mindre kompleks. Tvært imod. Og den stiller store krav til alle involverede: udbydere, teams, rådgivere og dommerkomité for nu blot at fokusere på den ak-tørkreds, som har været involveret i arkitektkonkurrencen.

Konkurrencen er udskrevet på baggrund af et substantielt forarbejde, der har resulteret i en udviklingsplan, velfunderede visioner for havnen og tæt dialog mellem de mange aktører, der spænder fra den interesserede borger, friluftslivs- og idrætsorganisationer, kulturaktører til erhvervsliv og turistorganisationer. Programmet er således i sig selv en væsentlig trædesten i opgaven med at løfte opgaven.

Fire yderst kompetente teams har indleveret forslag, der har bidraget til at belyse problemstillingerne og mulighederne yderligere. Uagtet, at ikke alle kan udpeges som vindere, har hvert eneste projekt bidraget med perspektivrige og konkrete anvisninger til gavn for dommerkomiteens samlede forståelse af opgaven.

SAMLET PLAN

Alle forslag byder fint ind med en samlet plan for byrum, havneliv og klimatilpasning i Svendborg Havn, hvor udfordringen mellem at udvikle et helhedsgreb, der kan styrke fortællingen om Svendborgs blå kant, balanceres fint med mangfoldigheden af miljøer langs denne kant. Forslagene peger samstemmende på at understøtte, udvikle og endog skabe større mangfoldighed på den strækning langs havnekanten, som den nye gang- og cykelforbindelse forbinder. Styrkelse af sammenhængen mellem by og havn synes mere vanskelig,

og **forslag 3** foreslår at nedklassificere Jernbanegade/Klosterplads/Toldbodvej for at bedre mulighederne for bevægelse for især gående og cyklende mellem midtbyen og havnen og omlægger adgangen til færgerne via Frederikssø. **Forslag 4** laver rumlige markeringer langs havnefronten der, hvor passagerne når Jessens Mole, og **forslag 1** laver tværgående markeringer i belægningen. Forslagene har endvidere forskellige mere eller mindre indføjte bud på, hvorledes der kan bygges på det mellemliggende areal og derigennem styrke koblingen.

Gang- og cykelforbindelsen foreslås derfor som en oplevelsesorienteret rute, hvor man tilpasser sig forholdene, de til tider lidt skarpe sving, sameksistensen med den anden bevægelsesmodus og er altså ikke en rute, hvor det handler om at komme hurtigst fra A til B. Tilkoblingerne til Øhavsstien i syd og nord, samt den alternative rute bagom Østre Kaj anvises i alle forslag på en ligefrem måde. Dog kan der enkelte steder være behov for en grundigere bearbejdning.

KLIMATILPASNING

De fire indkomne forslag fordeler sig ligeligt på de to grundmodeller for klimatilpasning i Svendborg: langs kanten og over vandet, hvor **forslag 1** og **forslag 2** arbejder langs kanten og **forslag 3** og **forslag 4** med en kombination af diger og sluser over vandet og kantløsninger. De udfordrer således på forskellig vis den unikke visuelle kontakt mellem havnen og videre ud i Svendborgsund og naboskabet til øerne. De rejser også spørgsmålet om, hvorvidt der skal kystsikres til kote +3,00 i én runde, eller om der skal arbejdes med et delmål, som f.eks. kote +2,00 eller kote +2,20, som henholdsvis **forslag 1** og **forslag 2** foreslår. Set i lyset af, at problemstillingen er relativt ny, og at den i de kommende år og årtier vil få massiv opmærksomhed, kan man forvente udvikling af nye adaptive løsninger. Men alene på grundlag af de løsninger, som forslagene har budt ind med, kan et større udviklings- og tilpasningsarbejde imødeses. Dels i forhold til deres funktionalitet og krav om beredskab, dels i forhold til deres visuelle fremtræden.

BYRUM OG HAVNELIV

Alle forslag har arbejdet godt med opgavens programatiske niveau, identificeret mange af aktørerne og registreret mange særegne træk og aktiviteter rundt på hele opgavestrækningen. Dette aspekt bidrager på linje med klimatilpasningen massivt til opgavens kompleksitet. Trods de ihærdige indsatser fra de fire teams vil der være behov for at arbejde videre med spørgsmål om, hvorledes vi bedst kan understøtte for-

skellige funktioner, der spænder fra kultur og fritidsliv til erhverv på en måde, hvor de både får hjælp af de enkelte steder og giver noget tilbage, og om hvorledes vi bedst kan bringe forskellige funktioner ind i den samme rumlige kontekst og stimulere nogle af de mange synergier, som eksempelvis **forslag 3** og **forslag 4** peger på. **Forslag 3** går skridtet videre og har skitseret en turismestrategi med afsæt i de mange delaktiviteter. **Forslag 1** arbejder med en blød programmering, hvor de på én gang søger at understøtte forskelligheden de mange steder imellem og bearbejder dem på en måde, hvor de virker inviterende for brede brugergrupper. **Forslag 2** forener hverdagsperspektivet med turismeperspektivet gennem en serie 'stillebener', ligeledes båret af en inviterende programmering.

HAVNEPLADSEN

Havnepladsen har voldt alle forslagsstillerne problemer både trafikalt og klimasikringsmæssigt. Trafikalt, fordi pladsen er trang, når der lines op til færgeafgang, og andre bevægelseslinjer skal tilgodeses. Og klimasikringsmæssigt, fordi pladsen i de tre af forslagene skal sikres langs kanten. Det bliver i **forslag 1** og **forslag 2** til mure og plinte langs kajkanten, der vanskeliggør betjening af fartøjer langs vestre kajkant, i **forslag 3** en mur midt på pladsen i dens længderetning. Der er også ideer om, hvordan man kan drage fordel af Havnepladsens dynamik, idet **forslag 1** introducerer en vandlegeplads og **forslag 4** en torvehal.

FREDERIKSØ

Udrustningskajen og de nye former for byliv, som udfolder sig i disse år på vestsiden af Frederiksø, har i **forslag 1**, **forslag 2** og **forslag 4** fået særlig opmærksomhed og givet anledning til, at havnebadet placeres her. Alle forslag til havnebad er dog på signaturniveau, og samspillet med aktiviteter på såvel land som til vands kan med fordel udfoldes yderligere. På vandfladerne ligger der endvidere en opgave i at anvise anvendelser i samspil med Drejefærgens brug af havnerummet.

JESSENS MOLE OG HAVNEPARKEN

Jessens Mole fungerer i alle fire forslag som promenade, der forbinder Havneplads og Frederiksø med Svendborg Havns nye destination, Havneparken. **Forslag 3** lægger Havneparken langs hele kajstrækningen foran Toldboden og adskiller havneområdet fra den trafikerede Nyborgvej med en parkeringsplads. **Forslag 1** og **forslag 4** placerer Havneparken lige nord for Toldbodsbygningen og giver den en hård belægning til brug for skatere ud mod bassinet og en grøn 'ryg' op mod

vejen. **Forslag 2** genintroducerer strandengsmotivet og samler udløb fra såvel Kobbøbækken som Dronningebækken i et stort, blødt moduleret strandengslandskab, hvor man færdes på hævede træbroer, og koblingen mellem havnens to hovedakter samles i et stort, cirkulært bromotiv. De mange underjordiske ledninger og bassiner på denne del af havnen taget i betragtning, er der brug for nærmere redegørelser af, hvorvidt de forskellige modeller kan realiseres.

NORDRE KAJ

SIMAC-byggeriet spiller en vigtig rolle i revitaliseringen af havnens nordlige side. Det får på én gang den mest prominente og optimale placering med et stort, bredt og solbeskinnat kajareal ud til et stort havnebassin med både havnekontor og lystbåde. Også til de andre sider får de interessante naboer: mod vest Havneparken, mod nord og vest Kobbøbækkens udløb og mod øst endog meget store erhvervsbygninger, med hyppige anløb af skibe med gods. Imidlertid foreligger der endnu ikke noget konkret projekt, så ud over de programatiske synergieffekter har deltagerne kun i begrænset omfang kunnet reflektere denne funktion i helheden.

ETAPEPLAN

Hver deltager har frit kunnet udpege et åbningstræk, en etape 1, der skal kunne realiseres inden for en samlet økonomisk ramme på 24 mio. DKK. Generelt har hvert team valgt et træk, der på en gang understøtter netop deres projekts hovedfokus og respekterer den økonomiske ramme. Det har resulteret i fire meget forskellige bud på, hvad/hvor etape kan finde sted. **Forslag 1** udpeger et smalt forløb i tilknytning til Havnepladsen, der på en gang viser bylivs- og byrumseffekten af den valgte klimasikring og skaber 'the missing link' i en sammenhængende forbindelse langs DEN BLÅ KANT. **Forslag 2** vil sikre hele strækningen fra Den Runde Lystbådehavn i syd til den midlertidige havnepark i nord til kote +2,20 og herved synliggøre tiltaget for såvel borgere som medfinansierende partnere. **Forslag 3** vil synliggøre det store havnebassin som et nyt byrumstygdepunkt med etablering af havnebad (og indkøb af mudderpram til etablering af lagunen). Og **forslag 4** peger på etablering af Havneparken og Jessens Mole set i sammenhæng med en forhåbentlig snarlig realisering af SIMAC-byggeriet.

ØKONOMI

Den samlede økonomi for hver af de fire projekter er meget skønsmæssig på dette tidspunkt i processen. Da overslagene endvidere opstilles forskelligt, kan de heller ikke med rimelighed sammenlignes. Overslagene for hver af etape 1-løsningerne synes ræsonnable.

To forslag blev på baggrund af første fase udvalgt til at arbejde videre i en dialogbaseret forhandlingsproces. På baggrund af dette arbejde og en efterfølgende bedømmelsesproces er der valgt en endelig vinder af konkurrencen.

SAMLET PLAN

Begge forslag byder ind med en samlet plan for byrum, havneliv og klimatilpasning i Svendborg Havn, hvor udfordringen mellem at udvikle et helhedsgreb, der kan styrke fortællingen om Svendborgs Blå Kant balanceres fint med mangfoldigheden af miljøer langs denne kant. Forslagene peger samstemmende på at understøtte, udvikle og endog skabe større mangfoldighed på den strækning langs havnekanten, som den nye gang- og cykelforbindelse forbinder, og begge forslag tager afsæt i grundige analyser af havnens mange kulturværdier.

Styrkelse af sammenhængen mellem by og havn er et fokuspunkt i begge besvarelser. Begge foreslår markeringer i belægningerne, hvor hovedstien krydser forbindelserne til den bagvedliggende by, og både [forslag 1](#) og [forslag 4](#) supplerer med rumlige og visuelle pejlemærker i form af kunstprojekter, vandelementer og særlige funktioner ('kiss n sail' i [forslag 1](#)). [Forslag 1](#) skal fremhæves for at indtænke de nordlige forbindelser fra Nordre og Østre kaj til potentielt fremtidige, lokale byrum.

Gang- og cykelforbindelsen foreslås hos begge forslagsstillere som en oplevelsesorienteret rute, hvor man tilpasser sig forholdene, de til tider lidt skarpe sving, sameksistensen med den anden bevægelsesmodus og er altså ikke nødvendigvis en rute, hvor det handler om at komme hurtigst fra A til B. [Forslag 4](#) sammenbinder forløbet ved Træskibshavnen over vandet og opnår derved en enklere og mere direkte forbindelse relateret til ønsket om, at bevægelsen fortrinsvis sker langs vandet. [Forslag 1](#) trækker den 'hurtige' cykelrute bagom havnen ad Færgevej og Kullinggade og lader den 'langsomme' cykelrute følge den indvendige kant i Træskibshavnen.

KLIMATILPASNING

De to forslag har taget udgangspunkt i hver sin grundmodel for klimatilpasning i Svendborg: langs kanten og over vandet, hvor [forslag 1](#) har arbejdet med en løsning langs kanten og [forslag 4](#) med en kombination af sluser over vandet og kantløsninger. De udfordrer således på forskellig vis den unikke visuelle kontakt mellem byen og havnen og videre ud i Svendborgsund og dermed naboskabet til øerne. Begge forslag rejste i første runde spørgsmålet om, hvorvidt der skal klimasik-

res til kote +3,00 med det samme, eller om der skal arbejdes med et delmål, som f.eks. kote +2,00 eller kote +2,20. Begge forslag opererer i fase 2 med faste løsninger til kote +2,50 (enkelte steder til kote +3,00) suppleret med beredskabsløsninger, der kan sikre til kote +3,00 i de mere sjældne situationer, hvor dette vil være nødvendigt. Set i lyset af, at problemstillingen er relativt ny, og at den i de kommende år og årtier vil få massiv opmærksomhed, kan man forvente udvikling af nye adaptive løsninger. Men alene på grundlag af de løsninger, som forslagene har budt ind med, kan et større udviklings- og tilpasningsarbejde imødeses. Dels i forhold til deres funktionalitet og krav om beredskab, dels i forhold til deres visuelle fremtræden.

Dommerkomiteen har på baggrund af konkurrencen vurderet, at sluseløsningen på sigt vil være den mest optimale løsning for Svendborg. Byen har på grund af Frederiksoe en særlig mulighed for at etablere sluser, der på relativt korte strækninger kan sikre en meget stor del af byen. Derved kan den største del af Svendborg bymidte fysisk og visuelt bevare sin nuværende relation til havnen og det liv og den mangfoldighed, der er så karakteristisk og særlig for Svendborg. Begge forslag har redegjort sobert og grundigt for de visuelle konsekvenser af deres løsningsforslag, og alle visualiseringer er lavet med afsæt i normal øjenhøjde og de eksisterende højdekoter, relateret til motivernes placering. Dommerkomiteen har derfor kunnet vurdere de faktuelle konsekvenser op mod hinanden. Det er den generelle opfattelse, at sluserne ikke grundlæggende forstyrrer byens kontakt til Øhavet og sundet, og samtidig er det vurderingen, at kantløsningen flere steder uundgåeligt kommer til at skabe en barriere i relationen mellem by og havn.

BYRUM OG HAVNELIV

Begge forslag har arbejdet intensivt med opgavens programatiske niveau, identificeret mange af aktørerne og registreret mange særegne træk og aktiviteter rundt på hele opgavestrækningen. Dette aspekt bidrager på linje med klimasikringen massivt til opgavens kompleksitet. Trods de ihærdige indsatser fra begge teams vil der være behov for at arbejde videre med spørgsmål om, hvorledes byen bedst kan understøtte forskellige funktioner, der spænder fra kultur og fritidsliv til erhverv på en måde, hvor de både får hjælp af de enkelte steder og giver noget tilbage, og om hvorledes byen bedst kan bringe forskellige funktioner ind i den samme rumlige kontekst og stimulere nogle af de mange synergier, som der generelt peges på i begge forslag.

FREDEKIKSØ

Udrustningskajen og de nye former for byliv, som udfolder sig i disse år på vestsiden af Frederiksø, har i begge forslag fået særlig opmærksomhed og givet anledning til, at havnebadet placeres her. Forslagene til den konkrete udformning af havnebadet er dog på signaturniveau, og samspillet med aktiviteter på såvel land som til vands kan med fordel udfoldes yderligere i en detailudvikling af lokaliteten. Sluseløsningen i **forslag 4** muliggør, at Søndre bassin kan få en helt ny status som 'kulturhavn', og dommerkomiteen ser et stort potentiale i udviklingen af denne i samspil med de aktiviteter, der allerede er i gang. **Forslag 4** rummer tillige et forslag til en ny markeshal ved Havnepladsen, som et potentiale for fiskeopdræt i en erhvervmæssig kontekst. **Forslag 1** foreslår en 'Byens scene' langs kanten af Udrustningskaj og en Øhavsplads med panoramaudsigt til hele Svendborgsund.

JESSENS MOLE OG HAVNEPARKEN

Jessens Mole fastholder i begge forslag sin status som promenade, der forbinder Havnepladsen og Frederiksø med Svendborg Havns nye destination, Havneparken. Begge forslag placerer en ny pumpestation i parken; **forslag 4** med et cirkulært anlæg, der på grund af sin form bliver et arkitektonisk omdrejningspunkt for det skarpe hjørne op mod Nordre og Østre kaj og ned langs Jessens Mole. **Forslag 4** aktiverer bygningens tag og gør bygningen til et vitalt og aktivt centrum for aktiviteter og læringsmiljøer. **Forslag 1** rummer en mere anonym bygning, der foreslås at kombinere pumpestationen med undervisningslokaler. I forbindelse med den konkrete udformning af Havneparken rummer begge forslag elementer, der svarer på programmet og tilbyder en revitalisering og udvidelse af de nuværende aktiviteter i området. **Forslag 4** udvider den eksisterende træbrygge med en ny stor og langstrakt siddetrappe langs kajkanten og tilfører på den måde en ny brugsværdi langs kanten.

NORDRE KAJ

Det kommende SIMAC-byggeri spiller en vigtig rolle i revitaliseringen af havnens nordlige side. Det får på en gang den mest prominente og optimale placering med et stort, bredt og solbeskinnet kajareal ud til et stort havnebassin med både havnekontor og lystbåde. Også til de andre sider får de interessante naboer: mod vest Havneparken, mod nord og vest Kobberbækkens udløb og mod øst de meget store erhvervsbygninger/siloer. Der foreligger endnu ikke noget konkret projekt til SIMAC, så ud over de programmatisk synergieffekter har deltagerne kun i begrænset omfang kunnet reflektere

denne funktion i helheden. Sluseløsningen i **forslag 4** stiller SIMAC frit i forhold til bygningernes relation til kajniveau og åbner derved mulighed for et direkte samspil mellem bygning og læringskaj, hvor kantløsningen i **forslag 1** kræver, at de fremtidige bygninger klimasikrer lokalt.

KONKLUSION

Dommerkomiteen finder, at begge forslag er af høj kvalitet, og at de er gennemarbejdet til et niveau, hvor de, med afsæt i hver deres præmis for valg af klimasikringsløsning, ville kunne gennemføres til opdragsgiverens tilfredsstillelse. Begge har gode bud på designstrategier baseret på bevidst og aktivt genbrug af materialer og har generelt svaret på alle de mange spørgsmål, programmet stillede. Det har derfor været udslagsgivende, at den foreslåede sluseløsning i **forslag 4** har vist dommerkomiteen, at fastholdelse af den direkte relation mellem by og havn rummer særlige kvaliteter, der mange steder vil gå tabt, hvis der skal sikres langs kanten. Dommerkomiteen vurderer derfor, at denne løsning er den mest robuste og på sigt mest givende for byens udvikling og den igangværende og dynamiske brug af havnen.

Forslag 4 indstilles derfor som endelig vinder af konkurrencen DEN BLÅ KANT.

FORSLAG

4

DELT VINDER FASE 1 OG ENDELIG VINDER

”Forslaget anviser en overbevisende teknisk strategi og model for klimatilpasning og løsning af de angivne klimaudfordringer. Forslaget til højvandssikring kombinerer de to hovedprincipper ”Langs kanten” og ”Over vandet” på en overbevisende måde.

Projektet rummer en lang række forslag til aktiviteter og forandringer, der kan styrke forholdet mellem by og havn. Forholdet mellem by og vand er i særlig grad tilstedeværende bearbejdet i forslaget.

DOMMERKOMITEEN





SAMLET PLAN - 1:5000

HOVEDRÅDGIVER, OPHAVSRET

EFFEKT ARKITEKTER

UNDERRÅDGIVER

SWECO ARCHITECTS

UNDERRÅDGIVER

WTM ENGINEERS

KONSULENT

ARGENCY

FASE 2 – ENDELIGT FORSLAG DOMMERKOMITEENS BEMÆRKNINGER

1. OVERORDNET VISION OG PRINCIPPER SAMT ARKITEKTONISK HOVEDGREB

Den strategiske håndtering af de klimaudfordringer, som Svendborg står overfor, er forslagetets vision om det, de med egne ord kalder '100 % Svendborg'. Afsættet er en stor indlevelse i og respekt for byens særkende og kulturhistorie, der beskrives præcist og nøgternt gennem en kortlægning af såvel de væsentlige kulturmiljøer som den tilstedeværende bygningskulturarv – og ikke mindst vandet som en allestedsnærværende grundkvalitet.

Med afsæt i Cittaslow-tankegangen introduceres en vision baseret på tre tematikker: vand, genbrug og det sociale. Kontakten mellem by og vand skal gennem valg af klimaløsning sikres optimalt. Ved massivt at genbruge de kvalitetsmaterialer, der findes på havnen i dag, skabes et bæredygtigt koncept og en lokal forankring. Socialt skal projektet bidrage til en styrkelse af erhvervsliv, turisme og det allerede igangværende iværksætter – 'Svendborg skal være stedet hvor de gode idéer bliver skabt'. Havnen skal også være byens hjerte og samlingspunkt for alle svendborgensere. Forslaget har et gennemgående fokus på koblingen mellem by og havn og peger konkret på fem vigtige øst-vestgående gadestrøg, der er essentielle, og som skal styrkes.

Projektet opererer med fire hovedgreb, der sammenfatter det fysiske greb om opgaven. Byen og havnen skal bindes bedre sammen, og forbindelserne på tværs skal styrkes. Byens mangfoldige kulturmiljøer og en udpegning af særlige elementer skal være katalysator for omprogrammeringen af DEN BLÅ KANT. Klimatilpasningen skal sikre byen til kote +3,00 på den ydre del af havnen og sikre optimal forbindelse mellem by og havn i den indre del. Med afsæt i en strategi for kultur, idræt og læring udpeges en række nedslagsområder som sociale tyngdepunkter for alle aldersgrupper.

Forslaget svarer igennem sit hovedgreb på programmets ønske om at skabe sammenhæng og fælles identitet og visionen om at udfolde et 'broget' havneområde med vægt på områdernes forskellighed, ved at introducere en samlet plan, der udfolder stor diversitet og samtidig understøtter den tilstræbte sammenhængskraft.

2. STRATEGI OG MODEL FOR KLIMATILPASNING

Forslaget indeholder en beskyttelse mod højvandsstigning med sikringskote +3,00 på den ydre del af havnen. I den indre del bevares nærheden til vandet mest muligt uden forhøjede kanter. I den indre del af havnen udføres klimatilpasning til skybrudshåndtering. I Havneparken etableres der LAR-løsninger, og Kobberbækken genåbnes som en del af regnvands-håndteringen. Klimasikringen er inddelt i zoner eller "polders". Byen ved havnen deles op i fire områder, der beskyttes

uafhængigt af hinanden. Hvis der opstår en fejl eller et brud i et område, vil det kun være det pågældende område, der bliver oversvømmet ved højvande.

Teamet foreslår at bygge en stormflodsbeskyttelse på den ydre del af havnen, fra Gasværksgrunden forbi den sydlige del af Frederikso og videre til Hudes Plads. Der placeres en højvandsluse ved Træskibshavnen, Søndre Havn og Hudes Plads. Højvandsluserne funderes og bygges sammen med slusedæmninger på hver side af sluserne, så de fremstår som en samlet beskyttelse på strækningen. Ved Østre kaj vil placeringen af højvandslusen ved Hudes Plads medføre, at de store skibe fortsat kan lægge til ved Østre kaj uden at tage hensyn til åbne eller lukkede sluser. Stormflodssikringen løber langs kajen og rammer til sidst terræn i kote +3,00.

Mellem sluserne og de tilhørende slusedæmninger etableres forhøjede kanter, de fleste steder til kote +3,00. De forhøjede kanter etableres enten ved kajkanten eller som en tilbagetrukket kant. Ved Østre Kaj etableres den faste kant dog kun til kote +2,50. Der suppleres med en løsning i form af et bjælkebarrieresystem af aluminiumsbjælker placeret mellem stolper. Sikringskoten forøges hermed til kote +3,00. Tilsvarende løsning vil som princip blive anvendt ved Mudderhullet. Ved Træskibshavnen etableres fast sikring til kote +1,80. Op til kote +3,00 etableres højvandsikringen ved klapløsning eller stoplogs. Klapløsningen anvendes også enkelte andre steder som ved Det Gule Pakhus. Derudover opereres med skot og porte, hvor veje og andre forbindelser skal krydse spunsen.

Den anviste løsning kan grundlæggende opfylde sit formål om højvandsikring til kote +3,00. Løsningsforslaget arbejder med en fast sikring til kote +3,00 de fleste steder, men udsigtsforholdene vil stadig være fine. Stormflodskonceptet kombinerer fordelene mellem løsningerne "Langs kanten" og "Over vandet".

I forslaget håndteres kraftig regn eller decideret skybrud ved at etablere tre nye skybrudsveje med hver sin egen gadetypologi. Skybrudsvejene leder vandet ned til Jessens Mole, og derfra videre ud i havnen. Ved at omlægge gadeprofilerne og adskille regnvandet fra spildevandet vil kloakkerne kun håndtere spildevand, mens alt regnvand håndteres på overfladen. Regnvandet renses inden udledning til havnebassinet.

Ved SIMAC-kajen åbnes Kobberbækken, der udformes med et dobbeltprofil, der skaber fri passage for fisk, smådyr og øvrig fauna. Udløbet fra Kobberbækken er sikret via højvandslusen ved Hudes Plads.

De enkelte tekniske løsningsforslag er bearbejdet yderligere siden fase 1. Forslaget indeholder nu stillingtagen til højvandsikringens fundering, ligesom forslaget indeholder en renovering af de eksisterende kajmoler i sammenhæng med

etablering af højvandsikringen. Konceptet med at inddele højvandsikringen i mindre områder i form af polders er yderligere bearbejdet.

Ved at lægge højvandsikringen "Over vandet" skabes gode muligheder for en optimal byrumsudformning i de bagved liggende havnearealer. Løsningen bidrager både med den tekniske funktion at stormflodssikre og i sin grundtanke at bevare den gamle kulturhavn med nærheden til vand, skibe og kajkant.

De enkelte tekniske løsninger er fint beskrevet, og det anføres for nogle – men ikke alle – af de foreslåede løsninger, at de er afprøvede løsninger. De drifts- og beredskabsmæssige arbejdsoperationer og timeforbruget hertil for opstilling og klargøring af de mobile løsninger er tydeligt beskrevet, ligesom det er angivet, hvorledes udstyret opbevares, når det ikke er i funktion. De mobile løsninger vil alt andet lige medføre en række driftsudgifter, både til løbende beredskabsøvelser som til den løbende vedligeholdelse af materiellet, selv om omfanget af mobile løsninger er søgt minimeret. Omkostningerne til drift af sluserne fremstår ikke tydeligt.

At udnytte inderhavnen som magasin for udledning af skybrudsvand sikret af de ydre sluser giver en meget robust løsning under skybrud, idet der vil være frit udløb i havnebassinet. På samme måde virker højvandsikringen med den ekstra beskyttelse, som polders'ene giver, som en meget sikker løsning mod stormflod.

Projektforslaget anses for økonomisk realiserbart, men det vedlagte økonomioverslag anses for voldsomt overestimeret i forhold til de erfaringer, som dommerkomiteen og dens rådgivere besidder. Det er således opfattelsen, at f.eks. sluseløsningerne kan etableres til en noget anderledes økonomi, end den der fremgår af økonomioverslaget.

3. TRAFIK, PARKERING, SAMMENHÆNGENDE GANG- OG CYKELFORBINDELSE

Det er forslagens tese, at trafikken langs havnekajen over tid omprogrammeres fra biltrafik til prioritering af gående og cyklister, og at den sammenhængende stiforbindelse på sigt vil blive den dominerende transportåre.

Ved Havneparken transformeres området til et stort sammenhængende rekreativt område, og trafikken føres udenom langs Toldbodvej og Østre Havnevej. Der etableres nødvendig servicevej til pumpestationen, og kravet om en 4 m bred servicevej langs alle kajkanter respekteres. Havnepladsens trafikale situation bevares, og der er grundigt redegjort for de trafikale forhold i forbindelse med Ærø- og Højestenefærgerne, hvor de nuværende arealer til opmarch bevares.

Den langsgående cykel- og gangforbindelse kobles til den regionale Øhavssti i syd og nord og tænkes udført som et sam-

menhængende forløb for cykler og gående langs havnekanten. Ved Træskibshavnen etableres en langsgående forbindelse på ydersiden af havnen som en del af klimasikringen. Herved opnås en ny og hurtigere forbindelse langs kanten. En tilsvarende option er indtænkt som en mulighed fra Hudes Plads til Frederiksbø.

Langs kajen møder stiforbindelsen en række krydspunkter, der skal understøtte og markere de tværgående forbindelser og sigtelinjer mellem by og havn. Disse punkter markeres i form af belægningskift og etablering af synlige elementer, vand, kunst m.m. Enkelte steder opsplittes den gående og den cyklende trafik for at sikre optimal trafiksikkerhed.

Stiens udformning tænkes tilpasset de forskellige delområder, den løber igennem, og tænkes mere og mere urban, jo mere centralt den løber i havnen. Forbindelsen er tilstræbt udlagt i tracéer, så der opnås færrest mulige krydsninger med biltrafik.

Forslaget anviser i sin nuværende form i alt 252 p-pladser fordelt i hele konkurrenceområdet.

4. ANVENDELSE AF BYRUM, HAVNERUM OG VANDFLADERNE, PLACERING AF HAVNEBAD

Projektet leder os igennem stort set alle byrum fra syd til nord og beskæftiger sig med emnerne: relationen mellem by og havn, kulturarven, klimasikring og afledte aktivitetsmuligheder.

Stranden muliggør, at Øhavsstien samles i et blødt forløb langs kysten. Klimasikringen starter først ved Tuxensvej, og der foreslås en ombygget container indbygget i skrænten som nyt fælleshus og mødested. Stranden udvides, og der etableres grillplads og flere opholdsmuligheder.

De meget fine kulturarvsmiljøer ved Gasværksgrunden og Træskibshavnen analyseres. Analysen fører til forslag om etablering af en ny direkte forbindelse fra Gasværkskajen til Det Gule Pakhus samt en direkte forbindelse på tværs af Træskibshavnen. Klimasikringen lægges i samme tracé, hvilket muliggør en blødere fodgængerforbindelse i niveau, langs kanten af havnebassinet. Klimasikringen af Gasværkskajen har en interessant overlappende løsning, hvor der kun skal lukkes i meget lille omfang som en del af et beredskab.

Klimasikringen i forbindelse med den ydre bro muliggør tillige en bedre kobling mellem havnerummet og Den Gule Plads. Man kommer helt ned til vandet og aktiverer kanten af pladsen på overbevisende vis. Den Gule Plads er tiltænkt særlige begivenheder, som er pladskrævende, eksempelvis DGI-stævne, maratonløb, koncerter, loppemarkeder, og lignende. Belægninger bevares og suppleres af enkle belysningsmaster i støbejern og bænke af 'rustikke' træbjælker.

Spadserer vi forbi udsnittene, behandlet under pkt. 10 og pkt. 11, ender vi på Østre Kaj, der fastholder sit rå udtryk med siloerne som markant historisk kulturarv. Øhavsstien foreslås på sigt placeret foran siloerne. Der klimasikres i forkant af kajen til kote +2,50 med mulighed for at øge til kote +3,00 med en beredskabsløsning. Den lille frihavn sikres, så der kan foregå læring omkring sejlads i et trygt miljø.

Placering af havnebadet vurderes at være optimal set i lyset af det samlede potentiale i forslaget. Det er nærmere beskrevet under pkt. 10.

5. HAVNENS KULTURARV

Som afsæt for de valgte løsninger er en grundig analyse af kulturarven. Fra havnen i syd til Østre Kaj i nord gennemgås de enkelte miljøer og bygninger for deres særkender og unikke kvaliteter. Det er forslaget ambition, at de enkelte kulturmiljøer udvikles og designes med afsæt i netop deres unikke særkende.

Det er samtidig forslaget intention at genanvende eksisterende materialer, både gennem direkte anvendelse 1:1, hvor f.eks. gamle stålstrukturer anvendes i en ny pavillon, og gennem omdannelse ved forarbejdning, eksempelvis knusning af gamle betonflader eller omsmelting af stål eller opskæring af træ – der herved omdannes til 'nye' byggematerialer. Den valgte klimasikringsløsning er i vid udstrækning med til at sikre optimale muligheder for at fastholde og sikre den bevarelsesværdige bygningsmasse. Ved Det Gule Pakhus, der ligger udenfor slusen, er valgt en klapløsning, der ikke er synlig til daglig.

6. SOCIAL BÆREDYGTIGHED

Svendborg Havn rummer i dag en lang række tilbud og aktivitetsmuligheder, der ønskes forstærket. Forslaget registrerer på en overskuelig vis de tilbud, der findes og supplerer med konkrete forslag til nye tiltag. De retter sig ikke specifikt mod en særlig tolkning af social bæredygtighed, bortset fra 'at der skal være plads til alle', men de viste referencer peger mod tilbud, der henvender sig bredt til alle aldersgrupper. Brugerinddragelsen er også i dette forslag en vigtig nøgle til et fremtidigt medejerskab i udviklingen af de nye byrum. 'Fælleshuset', der foreslås placeret for enden af Tuxensvej, er et bud på et nyt borgerhus, et mødested og samlingspunkt i den sydlige del af havnen.

De allerede eksisterende midlertidige aktiviteter foreslås suppleret med en række nye tiltag spredt rundt i havnen med henblik på 'forberede' transformationen og anviser nye udviklingspotentialer.

Forslaget påpeger betydningen af, at der opstår en tydelig symbiose mellem det, der sker på vand, og det der sker på land og anviser et nyt og overbevisende socialt rum i 'kulturhavnen'.

7. IDRÆT OG BEVÆGELSE

Emnet er ikke udfoldet specifikt i forslaget. Det rummer dog implicit forslag til en lang række rekreative tiltag, der knytter sig til idræt og bevægelse, placeret primært i Havneparken og i Kulturhavnen. I Havneparken vil fitness på pumpestationen, skate, boldspil og urban gymnastik være muligt, mens Kulturhavnen tilbyder havnebad, stand-up paddle og kajakfaciliteter. Idéen om at rappelle på siloen er sjov, men det vurderes generelt, at det store potentiale i hovedgrebet kan udfoldes yderligere og fremadrettet skal tænkes ind i sammenhæng med byens øvrige rum og tilbud. Projektet anviser desuden en lang række tilbud om læring, maritime oplevelser, kultur og events samt mad og drikke og arbejder grundlæggende med bred vifte af tilbud til alle aldersgrupper og 'typer'.

8. NORDRE KAJ, KOORDINERING MED SIMAC

Forslaget holder relationen til SIMAC åben med afsæt i, at kajarealet nødvendigvis må influeres af det fremtidige byggeri. Man har forstået betydningen af kajen foran SIMAC som læringsrum og ønsker at skabe de bedst mulige funktionelle rammer for det fremtidige undervisningsbyggeri. Kajkanten fastholdes som tilgængelig for skibe og kraner. Jernbanesporene bevares, og den overordnede gang- og cykelforbindelse løber i sit eget spor langs kajen. Mobile 'siddeinstallationer' placeres på de gamle jernbaneskiner og muliggør fleksibilitet i anvendelse af kajarealet. De fysiske undervisningselementer, der tidligere har ligget spredt rundt i havnen, foreslås således samlet på den nye 'Læringskaj'.

Hudes Plads foreslås anvendt til café/fredagsbar for SIMAC. Pladsen udformes som et nyt sydvest-vendt byrum med sidetrin og terrassering ned til vandet. Der savnes redegørelse for, hvordan ønsket om plads til de mere grove maritime aktiviteter, som beskrevet i programmet, opfyldes. Der er udtrykt skepsis om, hvorvidt en café på Hudes Plads kan fungere som fredagsbar for SIMAC. Den overordnede løsning af klimasikringen med sluser muliggør et direkte flow mellem ude og inde i de nye SIMAC-bygninger.

9. KOBBERBÆKKENS UDLØB OG PLACERING AF PUMPESTATION

Det er krævet, at deltagerne skal sikre, at Kobberbækkens udløb kan placeres et vilkårligt sted på Nordre Kaj. Vandløbet skal udføres med et dobbeltprofil, så vandføringen kan håndteres i et bundløb, der fungerer som faunapassage for fisk. Vandløbet skal udføres med jævnt fald på 3,5 promille mod havnen og udløb i kote -0,5 (DVR). Dobbeltprofilen skal være robust overfor ekstrem regn med et tværsnitsareal på minimum 3,5 m², jf. programmet side 56.

Kobberbækken udformes i forslaget med et dobbeltprofil, der skaber fri passage for fisk, smådyr og øvrig fauna. Bækkens udformning skal muliggøre en opstuvning af vandspejlet til kote 2,00. Det er forslagens ambition, at kanterne

udformes med siddetrapper og opholdsmuligheder som et rekreativt tilbud, der giver nær adgang til vandet.

10. DELUDSNIT A, HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSØ

Den valgte sluseløsning med en sluse placeret for enden af Honnørkaj og Udrustningskajen muliggør etablering af et nyt rum i havnen. Fra byen er der via Frederiksgade og Brogade udsigt til den nye Kulturhavn. Der foreslås placeret en ny markeshal langs Honnørkaj og et havnebad langs Udrustningskaj. Havnebadet etableres som en del af en større trædækspromenade og tænkes med sin funktion som en styrkelse af det igangværende og pulserende liv på Udrustningskajen. Der indbygges kajakhotel i selve højvandsslusen. Der imødeses dog udfordringer i forbindelse med aflukning af havnebadet, når dette er ubemandet.

Torvehallen er et forslag til et nyt initiativ til byen – med salg af lokalt dyrkede østers og muslinger, fokus på lokale råvarer og tilbud om undervisning til f.eks. skoleklasser. Placeringen muliggør en visuel adskillelse af færgetrafikken fra det rekreative byrum. De indlysende muligheder for mere kontrolleret sejlads synes overbevisende, hvis dette kan bringes til at fungere i samspil med færgesejladser.

Der er tale om et stærkt greb såvel rumligt som funktionelt. På Frederiksø foreslås etableret en værftsplads ved beddingen. En plads, der skal understøtte de aktiviteter og det vækstpotentiale, der allerede er ved at tilbyde et byrum med levende værksteder til bådreparation, maker(iværksætter)-miljøer med 3D-printere, CNC- og laserskærere m.m. Rummet skal fremstå så råt som i dag, med nuværende belægninger og facader og have et midlertidigt udtryk.

11. DELUDSNIT B, JESSENS MOLE, HAVNEPARKEN, SIMAC

Langs Jessens Mole ledes cyklister langs vejforløbet og de gående langs kajkanten. De samles i Havneparken, hvor kørevejen forbi den gamle Toldbod fjernes. Ved skæringspunkterne i forbindelserne op i byen markeres belægningerne med et skift, og der introduceres et lille vandelement som markør. Aksen fra den tidligere cikoriefabrik genetableres som sigte- og forbindelseslinje til parken. Promenadeudtrykket ønskes fastholdt, den lineære række af platantræer bevares, og der indbygges en vandrende og tre mindre bassiner som en del af skybrudssikringen. Der indføres tillige en inventarlinje med belysning og mobile bænke.

En række aktivitetstilbud med fokus på leg, læring, idræt og bevægelse tilbydes i forbindelse med pumpestationen og Havneparken. Havneparken udformes som en reel bypark, der kan skabe en klar overgang mellem havn og natur og veksler mellem belagte arealer og bløde kuperede grønne områder, der kan programmeres forskelligt som vist med legeplads, skatearealer, boldbane og opholdsarealer. Belægningerne er tænkt som genbrugte beton- og asfaltbelægninger med grønne udsparinger.

Pumpestationen foreslås udformet som et synligt læringssted med fitness på taget. Den viste illustration understøtter forslagsstillerens ambition om at skabe en egentlig bypark, hvor havnens kulturmiljø er det styrende i udtrykket.

Den lange siddetrappe langs Havneparken understøtter det overordnede sluseløsningspotentiale for at fastholde og udbygge den direkte, såvel visuelle som fysiske, forbindelse mellem by og havn.

Relationen til SIMAC er nærmere beskrevet under pkt. 8.

12. DESIGNPRINCIPPER

Forslaget beskriver en række overordnede designprincipper, der understøtter ønsket om genbrug som designparameter. De enkelte delområder bearbejdes ud fra en registrering af de nugældende kvaliteter, der bearbejdes, så de understøtter diversiteten i de forskellige kulturmiljøer. Den nye hovedstiforbindelse detaljeres ud fra et ønske om at skabe tydelige grænser og præcise overgange i belægninger og niveauskift. Forslaget arbejder med belægninger, der kan danne flader og ledelinjer, understøttet af eksempelvis de gamle jernbanespor, kombineret med flader, der opløses og kan skabe bløde overgange (eksempelvis Havneparken). Der introduceres beplantningstemaer varierende fra strandmiljøet, over urbane græsser til præcise trærækker og et mere urbant byparkudtryk.

Forslaget fremlægger en belysningsstrategi, der handler om, at udvalgte landmarks i de enkelte delområder oplyses og fremhæves, en form for nattens historiefortælling og samtidig et led i at skabe en god wayfinding. Temaer som skiltning, kunst, sikkerhed og tilgængelighed er tillige berørt og indtænkt i forslagets samlede designstrategi.

13. ETAPEPLAN OG ØKONOMI FOR 1. ETAPE

Implementeringen foreslås gennemført i tre overordnede faser. Fase 0 er startskuddet på klimasikringen af Svendborg, hvor der etableres et midlertidigt byrum ved Værftspladsen med forskellige aktiviteter, bl.a. en udstillingspavillon med DEN BLÅ KANT.

Den næste fase og dermed etape 1, jf. den til rådighed værende økonomi, foreslås at indeholde skybrudssikring af inderhavnen samt etablering af Havneparken og Jessens Mole.

Forslaget vurderes at kunne realiseres inden for den økonomiske ramme.

I fase 2 sikres de resterende tre polders for Træskibshavnen, Frederikshø Øst og Østre Kaj.

14. KONKLUSION

Dommerkomiteen finder, at forslag 4 på klar og forbilledlig vis svarer på den stillede opgave og anviser en overbevisende

teknisk strategi og model for klimatilpasning og løsning af de angivne klimaudfordringer. Forslaget til højvandssikring kombinerer de to hovedprincipper ”Langs kanten” og ”Over vandet” på en overbevisende måde. Den fremskudte sikring, der etableres til kote 3,00, virker effektiv og minimerer omfanget af mobile løsninger. De anlægstekniske konsekvenser og muligheder ved højvandssikring langs kajmolerne er beskrevet på en illustrativ måde. Regnvands- og skybrudshåndteringen er beskrevet på en god og overbevisende måde. Samlet set er der tale om en effektiv løsning, der passer ind i et markant miljø.

Det er dommerkomiteens generelle indtryk, at der er tale om et særdeles gennearbejdet og lødigt forslag, der på fornem vis tydeligt dokumenterer et klart hovedgreb om opgaven og samtidig dokumenterer stor indlevelse i de enkelte kulturmiljøer og deres særkender. Det evner samtidig at omsætte strategierne til smukke og til tider poetiske skildringer af de enkelte lokaliteters potentiale. Projektet rummer en lang række forslag til aktiviteter og forandringer, der kan styrke forholdet mellem by og havn. Forholdet mellem by og vand er i særlig grad tilstedeværende bearbejdet i forslaget.

Det er samtidig dommerkomiteens opfattelse, at projektet i den fortsatte bearbejdning skal have større fokus på det konkrete designoutput, og at forslagsstilleren skal være indstillet på at gå i dialog med opdragsgiver om de konkrete løsninger på de mange delopgaver.

Dommerkomiteen konkluderer, at forslaget indstilles som vinder af projektkonkurrencen ’ DEN BLÅ KANT’.



STRATEGI – KULTURMILJØER



STRATEGI – KULTURARV



STRATEGI – BY OG HAVN BINDES SAMMEN



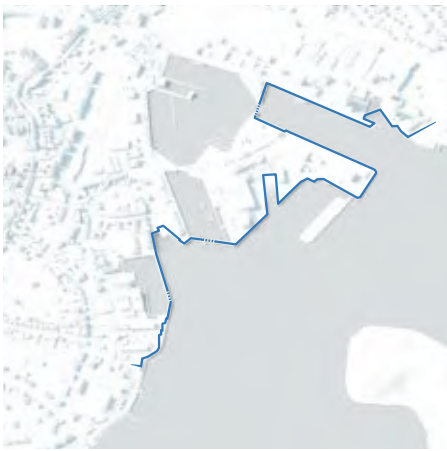
KONCEPT – 100 % SVENDBORG



STRATEGI – EN AKTIV HAVN

HELHEDEN
SAMMENHÆNG LANGS HAVNEN

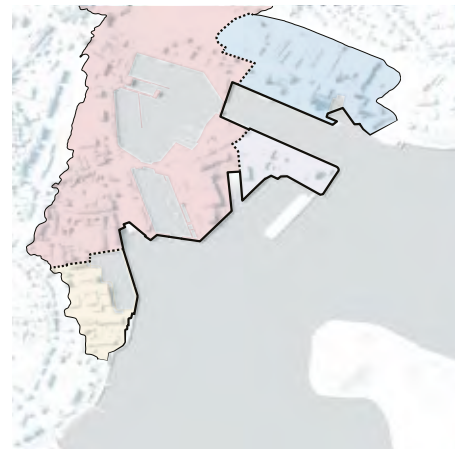




STRATEGI - STORMFLODSSIKRING



STRATEGI - REGNVANDSHÅNDTERING

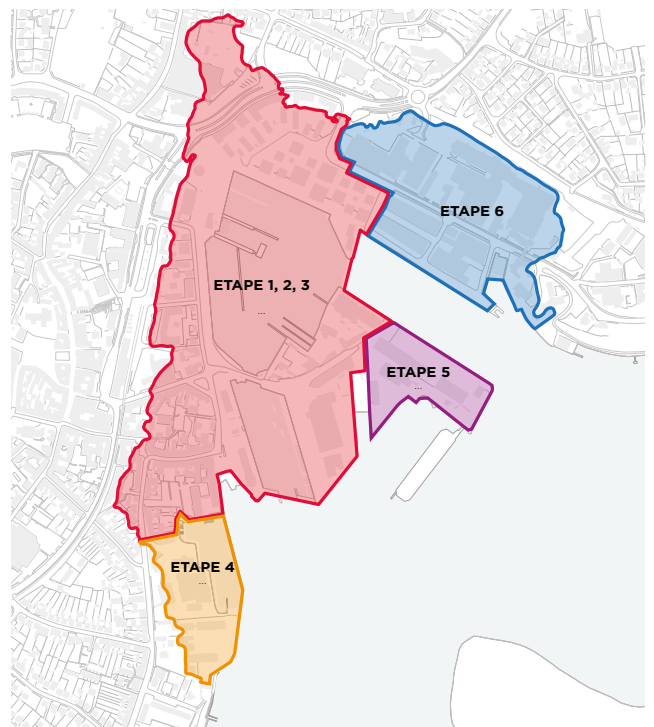
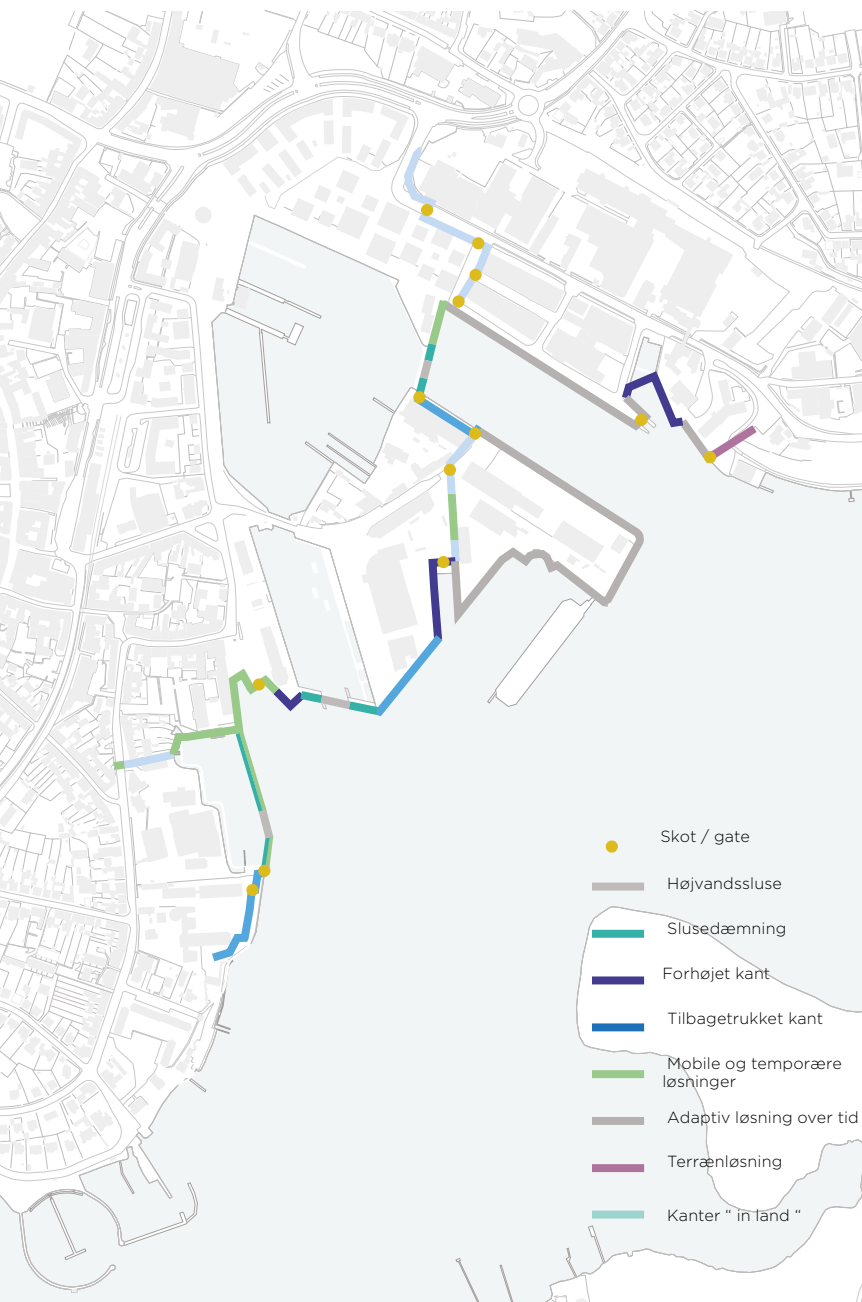


STRATEGI - POLDERS

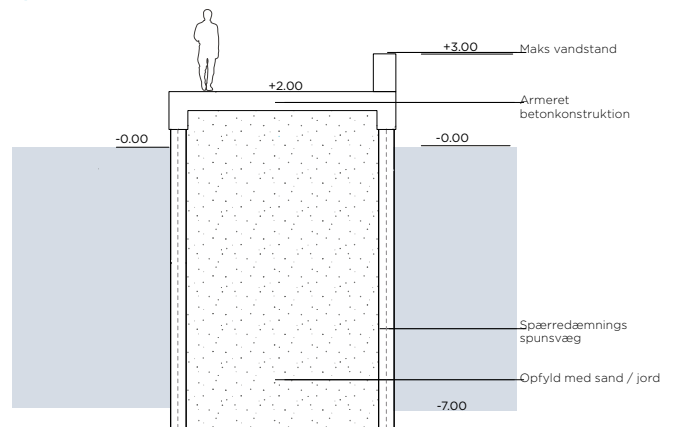


STRATEGI - ETAPEPLAN



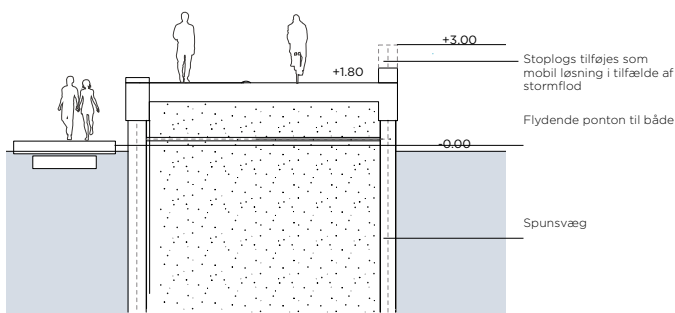


OPDELING I POLDERS

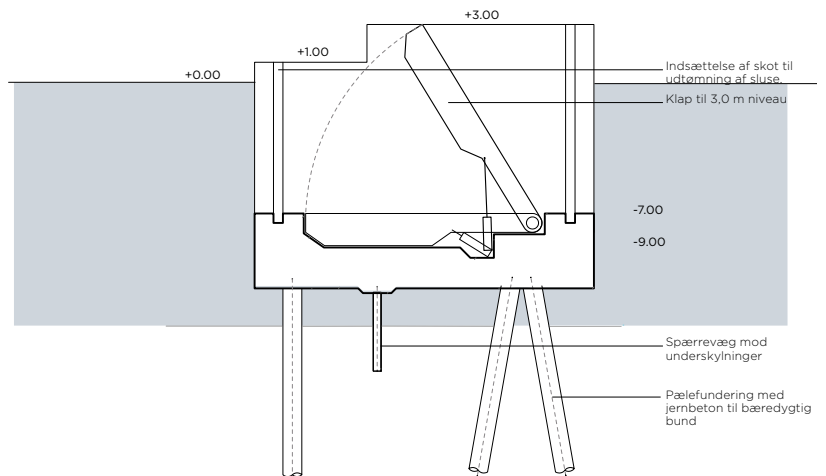


SLUSEDÆMNING VED HUDES PLADS

STORMFLODSSIKRING OVERSICHT OVER LØSNINGER



SLUSEDÆMNING VED TRÆSKIBSHAVNEN



HØJVANDSSLUSE VED KULTURHAVNEN



FASE 0
"Instant city" - Mens vi venter



FASE 1
Havneparken og Jessens Mole



FASE 2
Stormflodbeskyttelse af indre havn (polder)



FASE 2.1
Kajen ved SIMAC og udearealer



FASE 3
Polder 2.5 og 4 etableres



FASE 3.1
Gasværskajen og Træskibshavnen

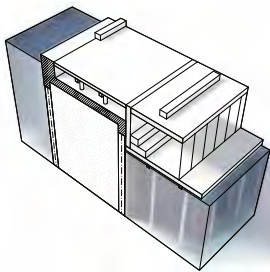


FASE 3.2
Østre Kaj

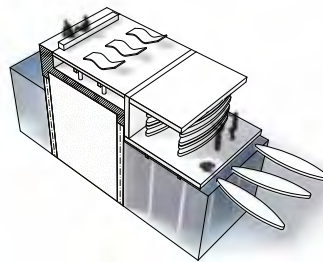


FASE 3.3
Frederikse

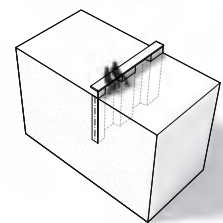
FASEPLAN FOR KLIMATILPASNING



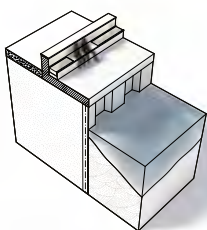
INTEGRERET RUM



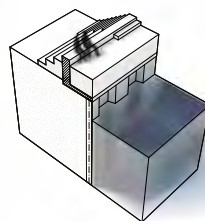
INTEGRERET KAJAKHOTEL



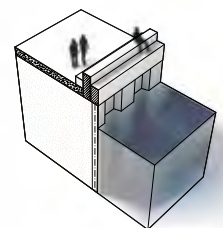
SIDDEPLINT



BÆNK MED RYG

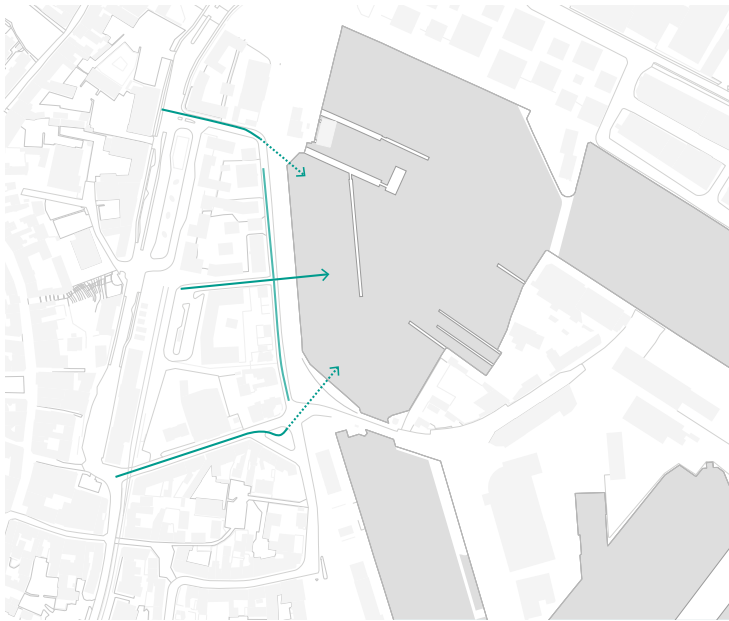


TRAPPE MED UDSIGTSPUNKT

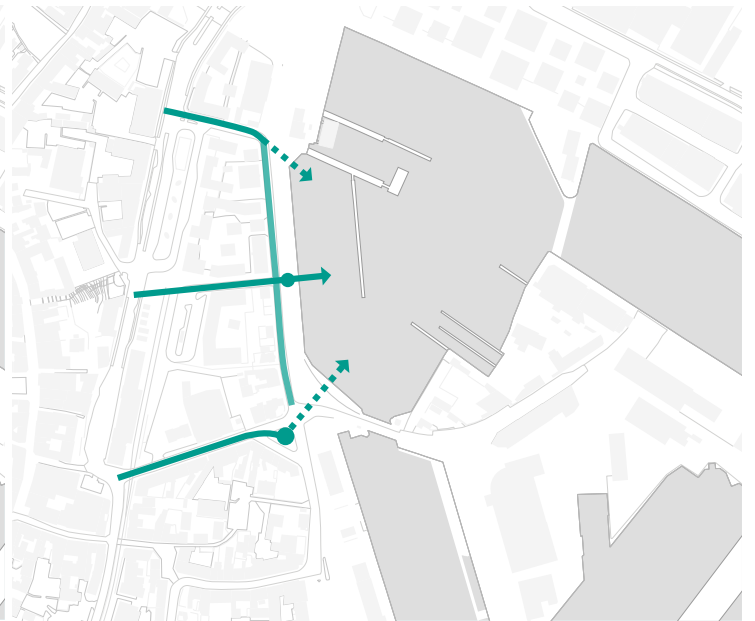


HÆVET SIDDEPLINT

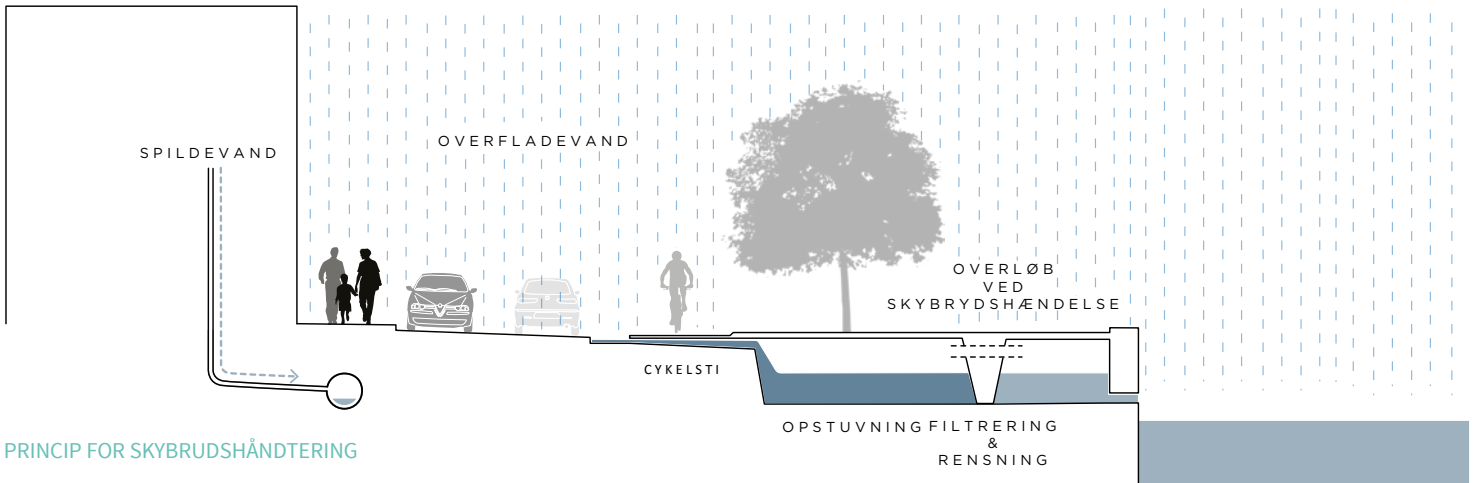
KLIMATILPASNING OG BYRUM



REGNVANDSHÅNDTERING VED JESSENS MOLE – HVERDAGSREGN



REGNVANDSHÅNDTERING VED JESSENS MOLE – SKYBRUD



PRINCIP FOR SKYBRUDSHÅNDTERING



JESSENS MOLE



HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSØ SET FRA FREDERIKSBRO

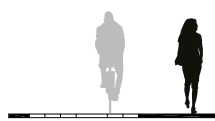
UDVALGTE DESIGNPRINCIPPER



A



B



C

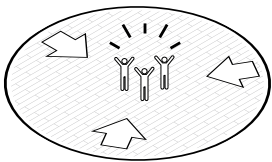


D

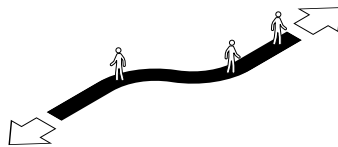


E

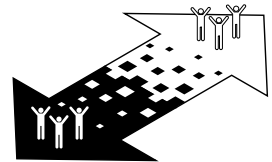
De gående og de cyklende



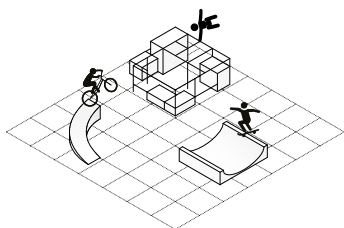
Rammeskabende



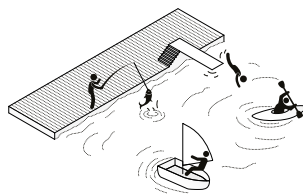
Ledende



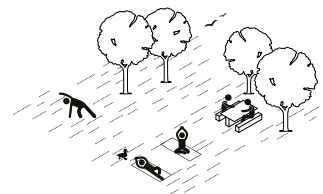
Opløst



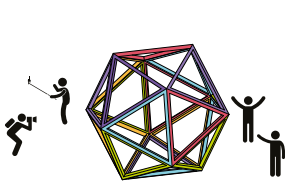
Street/action sport



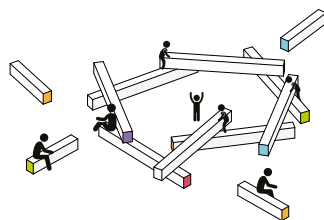
Maritim sport



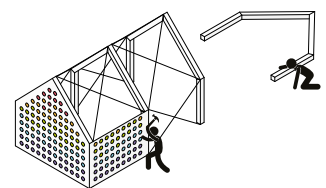
Det rolige



Kunst - installation



Kunst - integration



Temporær kunst



DELUDSNIT HAVNEN SYD



TVÆRSNIT HAVNEN SYD



FÆLLESHUSET

DELUDSNIT GASVÆRKSGRUNDEN OG TRÆSKIBSHAVNEN



GASVÆRKSKAJEN



TVÆRSNIT TRÆSKIBSHAVNEN



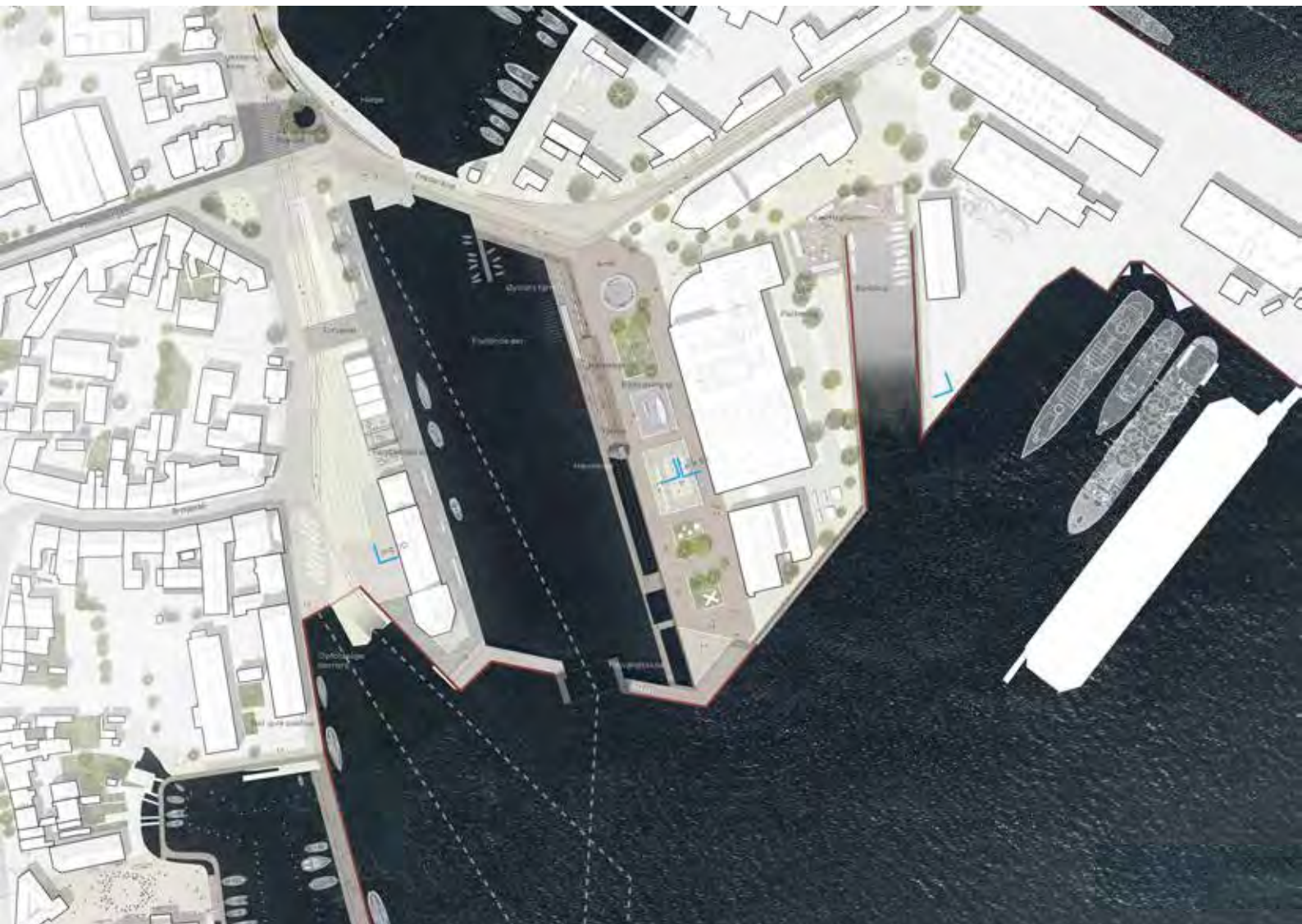
TRÆSKIBSHAVNEN – SPÆRREDÆMNING



TVÆRSNIT GASVÆRKSHAVNEN



TRÆSKIBSHAVNEN



DELUDSNIT HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSØ



HAVNEPLADSEN – KULTURHAVN MED TORVEHAL



TVÆRSNIT FREDERIKSØ



TVÆRSNIT HAVNEPLADSEN



TVÆRSNIT VÆRFTSPLADSEN

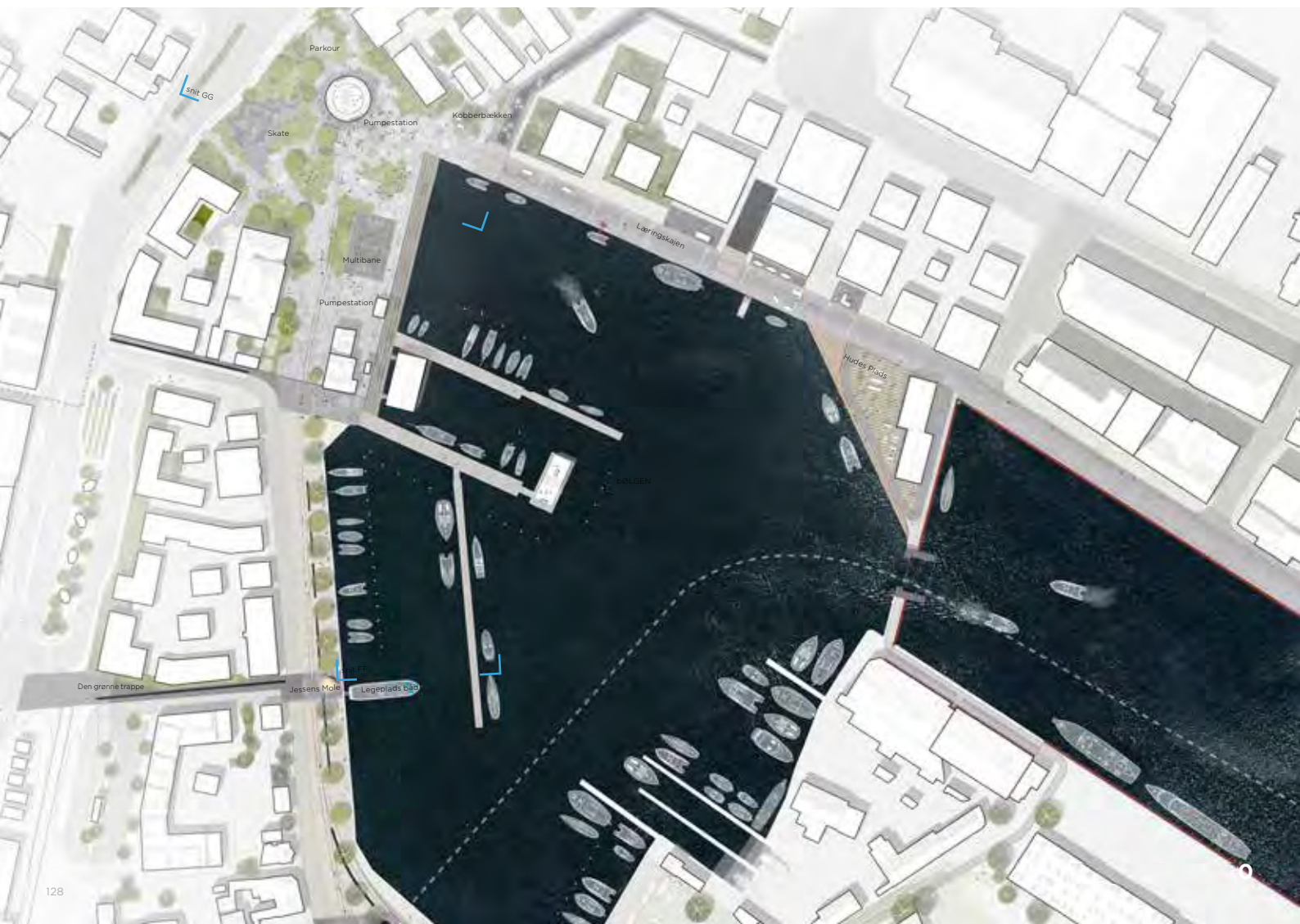


FREDERIKSØ – UDRUSTNINGSKAJEN MED HAVNEBADET

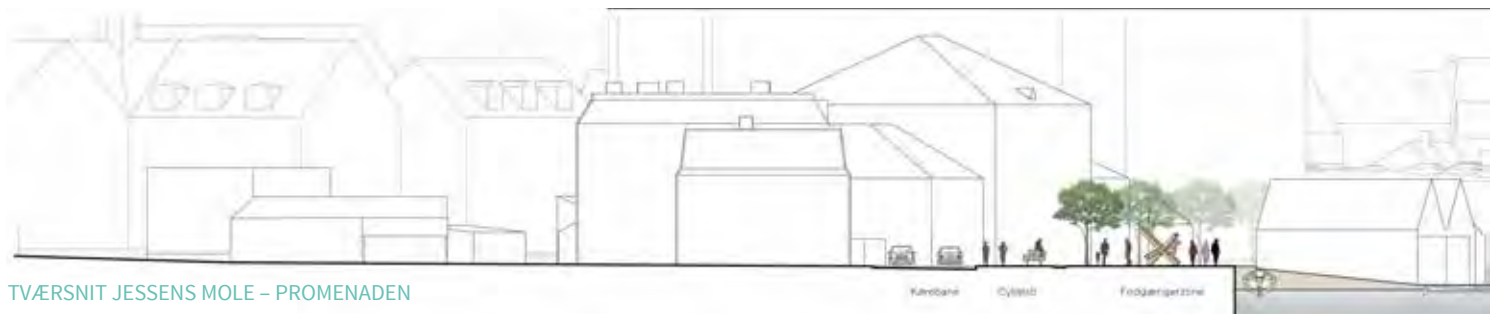


FREDERIKSØ – KIG FRA HAVNEBADET TIL HØJVANDSSLUSEN





DELUDSNIT JESSENS MOLE OG HAVNEPARKEN



TVÆRSNIT JESSENS MOLE - PROMENADEN



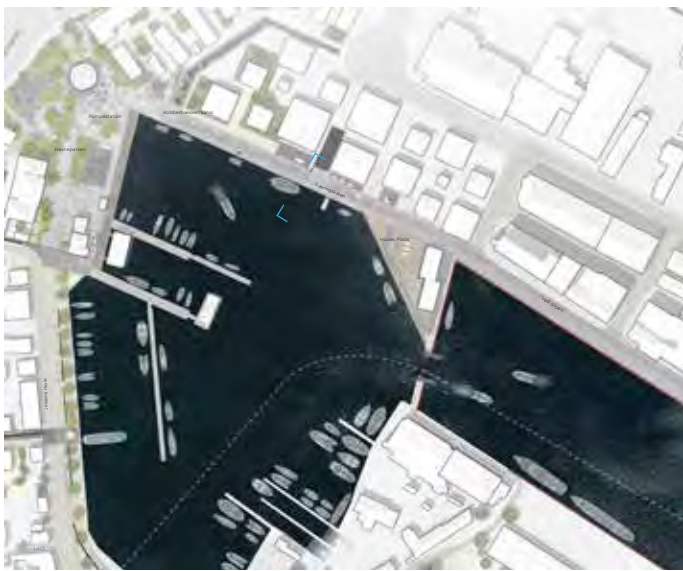
TVÆRSNIT HAVNEPARKEN



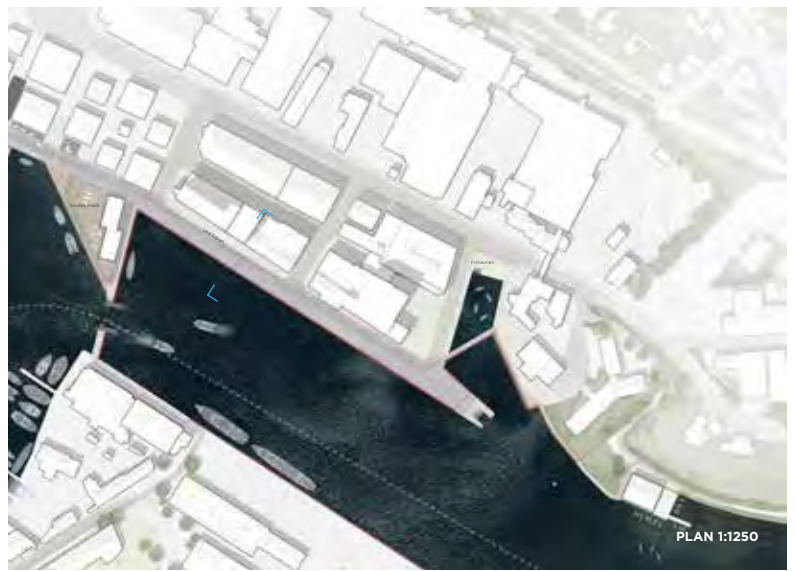
HAVNEPARKEN SET MOD BYMIDTEN



HAVNEPARKEN



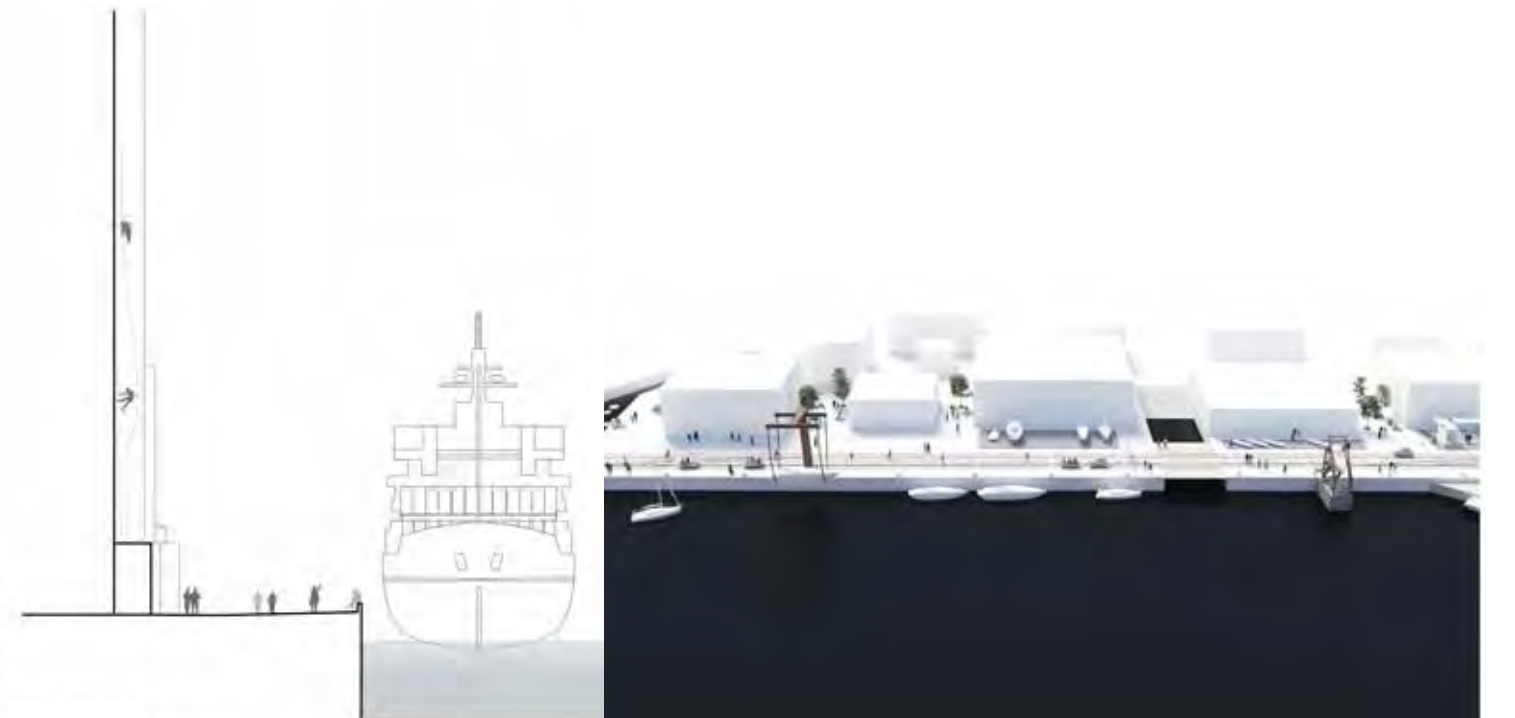
DELUDSNIT NORDRE KAJ



DELUDSNIT ØSTRE KAJ



TVÆRSNIT NORDRE KAJ - LÆRINGSKAJ



TVÆRSNIT ØSTRE KAJ

FASE 1

DOMMERKOMITEENS BEMÆRKNINGER

1. OVERORDNET VISION OG PRINCIPPER SAMT ARKITEKTONISK HOVEDGREB

Den strategiske håndtering af de klimaudfordringer, Svendborg står overfor, er forslagens vision om det, som de med egne ord kalder '100 % Svendborg'. Afsættet er en stor indlevelse i og respekt for byens særkende og kulturhistorie, der beskrives præcist og nøgternt gennem en kortlægning af såvel de væsentlige kulturmiljøer som den tilstedeværende bygningskultur.

Med afsæt i Cittaslow-tankegangen introduceres en vision baseret på tre tematikker: vand, genbrug og det sociale. Kontakten mellem by og vand skal gennem valg af klimaløsning sikres optimalt. Ved massivt at genbruge de kvalitetsmaterialer, der findes på havnen i dag, skabes et bæredygtigt koncept og en lokal forankring. Socialt skal projektet bidrage til en styrkelse af erhvervsliv, turisme og det allerede igangværende iværksættereri – 'Svendborg skal være stedet hvor de gode idéer bliver skabt'. Havnen skal også være byens hjerte og samlingspunkt for alle svendborgensere. Forslaget har et gennemgående fokus på koblingen mellem by og havn og peger konkret på fem vigtige øst-vestgående gadestrøg, der er essentielle, og som skal styrkes.

Projektet opererer med fire hovedgreb, der sammenfatter det fysiske greb om opgaven. Byen og havnen skal bindes bedre sammen, og forbindelserne på tværs skal styrkes. Byens mangfoldige kulturmiljøer og en udpegning af særlige elementer skal være katalysator for omprogrammeringen af DEN BLÅ KANT. Klimatilpasningen skal sikre byen til kote +3,00 på den ydre del af havnen og sikre optimal forbindelse mellem by og havn i den indre del. Med afsæt i en strategi for kultur, idræt og læring udpeges en række nedslagsområder som sociale tyngdepunkter for alle aldersgrupper.

Forslaget svarer igennem sit hovedgreb på programmets ønske om at skabe sammenhæng og fælles identitet, og visionen om at udfolde et 'broget' havneområde med vægt på områdernes forskellighed, ved at introducere en samlet plan, der udfolder stor diversitet og samtidig understøtter den tilstræbte sammenhængskraft.

Forslagsstillerens analyse kombineret med visionen leder til et overordnet valg af scenarie 2 som løsningsmodel på klimasikringen.

2. STRATEGI OG MODEL FOR KLIMATILPASNING

Teamet bag forslag 4 angiver, at de med implementeringen af klimasikring i havnen ønsker at sikre den nuværende og nære adgang til vandet. Teamet ønsker at anvende vandet som ressource, og skabe robuste og langtidsholdbare klimasikrings-

løsninger. Der skabes en beskyttelse mod højvandsstigning med sikringskote +3,00 på den ydre del af havnen. I den indre del bevares nærheden til vandet mest muligt uden forhøjede kanter. I den indre del af havnen udføres klimatilpasning til skybrudshåndtering. I Havneparken etableres der LAR-løsninger, og Kopperbækken genåbnes som en del af regnvands-håndteringen. Klimasikringen er inddelt i zoner eller 'polders'. Byen ved havnen deles op i fem enheder, der beskyttes uafhængigt af hinanden. Hvis der opstår en fejl eller andet, vil det pågældende område blive beskyttet separat.

Teamet foreslår at bygge en stormflodsbeskyttelse på den ydre del af havnen, fra Gasværksgrunden forbi den sydlige del af Frederikshøj og videre til Hudes Plads. Der placeres en højvandsssluse på tippemuren af Honnørkajen og Udrustningskajen. Højvandssslusen udføres med spunsvæg og beton, så det fremstår som en samlet mole på strækningen. Ved Østre Kaj placeres højvandssslusen ved Hudes Plads. De store skibe kan således fortsat lægge til ved Østre kaj uden at tage hensyn til åbne eller lukkede sluser. Stormflodssikringen løber langs kajen og rammer til sidst terræn i kote +3,00.

Den nordøstlige del af Frederikshøj-kajen er i dårlig stand, hvorfor det foreslås at renovere denne strækning i forbindelse med en kantforhøjning.

Ved Gasværksgrunden udføres stormflodssikringen som en mur, hvor gates sikrer passage til baglandet. Gates kan lukkes ved højvande. Stormflodssikringen føres videre på tværs af Træskibshavnen, hvor der etableres sluse.

Forslaget angiver, at højvandsssluse giver en meget pålidelig og robust beskyttelse frem for mobile strukturer. Stormflodskonceptet kombinerer fordelene mellem løsningerne 'Langs kanten' og 'Over vandet'.

I forslaget håndteres kraftig regn eller decideret skybrud ved at etablere tre nye skybrudsveje, der leder vandet ned til Jessens Mole og derfra videre ud i havnen. Ved at omlægge gadeprofilerne og adskille regnvandet fra spildevandet, vil kloakerne kun håndtere spildevand, mens alt regnvand håndteres på overfladen.

En lavpunktlinje i gadeprofilerne samler overfladevandet og leder det ned til udløbene og videre ud i havnen. I skybrudssituationer ledes regnvandet til gadeprofilerne. Den nye udformning med forhøjet kantsten gør det muligt at kontrollere opstuvning af regnvand på terræn.

Ved Nordre Kaj åbnes Kopperbækken, og der etableres en LAR-løsning med et opsamlingsbassin.

Forslaget har fokus på også at sikre en vandkvalitet, hvor vandets renhed skal bevares ved at indarbejde det i grønne arealer.

3. TRAFIK, PARKERING, SAMMENHÆNGENDE GANG- OG CYKELFORBINDELSE

Det er forslaget's tese, at trafikken langs havnekajen over tid omprogrammeres fra biltrafik til prioritering af gående og cyklister, og at den gennemgående stiforbindelse på sigt vil blive den dominerende transportåre, uden barrierer. Ved Jessens Mole ledes den største trafikale belastning om langs Toldbodvej og ned ad Frederiksgade. Havnepladsens trafikale situation bevares. Ved Havneparken transformeres området til et stort sammenhængende rekreativt område, og trafikken føres udenom langs Toldbodvej og Østre Havnevej. Der etableres en servicevej til pumpestationen. Der savnes i forslaget redegørelse for de afledte konsekvenser i Frederiksgade. Der er heller ikke redegjort for konsekvensen af det nedlagte opmarcheal til Højstenefergen – hvor der i projektet er foreslået en ny Torvehal placeret.

Parkering beskrives som en nødvendig funktion, og det hævdes, at det nuværende antal p-pladser er bevaret med undtagelse af ca. 60 p-pladser, der foreslås flyttet til Frederikssø. Det fremgår ikke tydeligt, hvordan dette tænkes løst, når Værftspladsen samtidig omdannes til byrum.

Den langsgående cykel- og gangforbindelse kobles til den regionale Øhavssti i syd og nord og tænkes udført som et sammenhængende forløb for cykler og gående langs havnekanten. Ved Træskibshavnen etableres en forbindelse langs grænsen mod havnen som en del af klimasikringen. En tilsvarende option er indtænkt som en mulighed fra Hudes Plads til Frederikssø. Langs kajen møder stiforbindelsen en række krydspunkter af tværgående sigtelinjer, der skal understøtte og markere de tværgående forbindelser mellem by og havn. Disse punkter markeres enten af belægningsskift eller af et vandelement.

Enkelte steder opsplittes den gående og den cyklende trafik for at sikre optimal trafiksikkerhed. Stiens udformning tænkes tilpasset de forskellige delområder, den løber igennem, og tænkes mere og mere urban, jo mere centralt den løber i havnen. Det fremgår ikke tydeligt, hvordan stiforbindelsen via Frederikssø håndteres i forbindelse med de foreslåede sluser.

4. ANVENDELSE AF BYRUM, HAVNERUM OG VANDFLADERNE SAMT PLACERING AF HAVNEBAD

Der er i konkurrenceprogrammet efterspurgt to deludsnit, henholdsvis Havnepladsen og Frederikssø og Jessens mole, Havneparken og SIMAC. Disse er nærmere beskrevet under pkt. 10 og 11. Nærværende forslag har valgt at illustrere alle de øvrige byrum på næsten samme detaljeringniveau. Projektet leder os igennem stort set alle byrum fra syd til nord og beskæftiger sig med emnerne: relationen mellem by og havn, kulturarven, klimasikring og afledte aktivitetsmuligheder. Stranden muliggør, at Øhavsstien samles i et blødt forløb langs kysten. Klimasikringen starter først ved Tuxensvej, og der foreslås en ombygget container opsat som nyt fælleshus

og mødested. Stranden udvides, og der etableres grillplads og flere opholdsmuligheder.

De meget fine kulturarvmiljøer ved Gasværksgrunden og Træskibshavnen analyseres. Analysen fører til forslag om etablering af en ny direkte forbindelse fra Gasværkskajen til Det Gule Pakhus samt en direkte forbindelse på tværs af Træskibshavnen. Klimasikringen lægges i samme tracé, hvilket muliggør en blødere fodgængerforbindelse i niveau langs inderkanten af havnebassinet. Klimasikringen af Gasværkskajen har en interessant overlappende løsning, hvor der kun skal lukkes i meget lille omfang som en del af et beredskab. Klimasikringen i forbindelse med den ydre bro muliggør tillige en bedre kobling mellem havnerummet og Den Gule Plads. Man kommer helt ned til vandet og aktiverer kanten af pladsen på overbevisende vis. Den Gule Plads er tiltænkt særlige begivenheder, som er pladskrævende, eksempelvis DGI-stævne, maratonløb, koncerter, loppemarkeder og lignende. Belægninger bevares og suppleres af enkle belysningsmaster i støbejern og bænke af 'rustikke' træbjælker.

På Østre Kaj fastholdes det rå udtryk med siloerne som markant historisk kulturarv. Øhavsstien foreslås på sigt placeret foran siloerne. Der klimasikres i forkant af kajen til kote +3,00, hvilket forekommer noget voldsomt. En sikring i etaper ville gøre overgang mellem kaj og havnebassin mindre barriereagtigt. Den lille frihavn sikres, så der kan foregå læring omkring sejlad i et trygt miljø.

Placering af havnebadet vurderes at være rigtig set i lyset af det samlede potentiale i forslaget. Det er nærmere beskrevet under pkt. 10.

Forslaget fremlægger en belysningsstrategi, der handler om, at udvalgte landmarks i de enkelte delområder oplyses og fremhæves, en form for nattens historiefortælling og samtidig et led i at skabe en god wayfinding.

5. HAVNENS KULTURARV

Afsættet for de valgte løsninger er en grundig analyse af kulturarven. Fra havnen i syd til Østre Kaj i nord gennemgås de enkelte miljøer og bygninger for deres særkender og unikke kvaliteter. Det er forslaget's ambition, at de enkelte kulturmiljøer udvikles og designes med afsæt i netop deres unikke særkende.

Det er samtidig forslaget's hensigt at genanvende eksisterende materialer, både gennem direkte anvendelse 1:1, hvor f.eks. gamle stålstrukturer anvendes i en ny pavillon, og gennem omdannelse ved forarbejdning, eksempelvis knusning af gamle betonflader eller omsmeltning af stål eller opskæring af træ – der herved omdannes til 'nye' byggematerialer.

Den valgte klimasikringsløsning er i vid udstrækning med til at sikre optimale muligheder for at fastholde og sikre den be-

varingsværdige bygningsmasse. Ved Det Gule Pakhus, der ligger udenfor slusen, er valgt en klapløsning, der ikke er synlig til daglig.

6. SOCIAL BÆREDYGTIGHED

Svendborg Havn rummer i dag en lang række tilbud og aktivitetsmuligheder, der ønskes forstærket. Forslaget registrerer på overskuelig vis de tilbud, der findes, og supplerer med konkrete forslag til nye tiltag. De retter sig ikke specifikt mod en særlig tolkning af social bæredygtighed, bortset fra 'at der skal være plads til alle', men de viste referencer peger mod tilbud, der henvender sig bredt til alle aldersgrupper. Brugerinddragelsen er også i dette forslag en vigtig nøgle til et fremtidigt medejerskab i udviklingen af de nye byrum. 'Fælleshuset', der foreslås placeret for enden af Tuxensvej, er et bud på et nyt borgerhus, et mødested og samlingspunkt i den sydlige del af havnen.

De allerede eksisterende midlertidige aktiviteter foreslås suppleret med en række nye tiltag spredt rundt i havnen med henblik på at 'forberede' transformationen og anviser nye udviklingspotentialer.

Forslaget påpeger betydningen af, at der opstår en tydelig symbiose mellem det, der sker på vand, og det der sker på land og anviser et nyt socialt rum i 'kulturhavnen'.

7. IDRÆT OG BEVÆGELSE

Emnet er ikke udfoldet specifikt i forslaget. Der er dog anvist forslag til en lang række rekreative tiltag, der knytter sig til idræt og bevægelse, placeret primært i Havneparken og i Kulturhavnen. I Havneparken vil fitness på pumpestationen, skate, boldspil og urban gymnastik være muligt, mens Kulturhavnen tilbyder havnebad, stand-up paddle og kajakfaciliteter. Idéen om at rappelle på siloer er sjov, men der savnes generelt, at det store potentiale i hovedgrebet udfoldes mere og tænkes ind i sammenhæng med byens øvrige rum og tilbud, herunder naturen, der potentielt kan trækkes ind i kanten af byen.

Projektet tilstræber desuden en bred vifte af tilbud om læring, maritime oplevelser, kultur og events samt mad og drikke, og arbejder dermed med en bred vifte af tilbud til alle aldersgrupper og 'typer'.

8. NORDRE KAJ, KOORDINERING MED SIMAC

Forslaget holder relationen til SIMAC helt åben med afsæt i, at kajarealet nødvendigvis må influeres af det fremtidige byggeri. Man har forstået betydningen af kajen foran SIMAC som læringsrum og ønsker at skabe de bedst mulige funktionelle rammer for det fremtidige SIMAC. Kajkanten fastholdes som tilgængelig for skibe og kraner. Jernbanesporene bevares, og den overordnede gang- og cykelforbindelse løber langs kajen, omend det forekommer uklart i tegningsmaterialet, hvor den præcist forløber. Mobile 'siddeinstallationer' placeres på

skinnerne og muliggør fleksibilitet i anvendelse af kajarealet. Hudes Plads foreslås anvendt til café/fredagsbar for SIMAC. Pladsen udformes som et nyt sydvest-vendt byrum med sidetrin og terrassering ned til vandet.

Der savnes redegørelse for, hvordan ønsket om plads til de mere grove maritime aktiviteter, som beskrevet i programmet, opfyldes. Der er udtrykt skepsis om, hvorvidt en café på Hudes plads kan fungere som fredagsbar for SIMAC.

9. KOBBERBÆKKENS UDLØB OG PLACERING AF PUMPESTATION

Det er krævet, at deltagerne skal sikre, at Kobberbækkens udløb kan placeres et vilkårligt sted på Nordre Kaj. Vandløbet skal udføres med et dobbeltprofil, så vandføringen kan håndteres i et bundløb, der fungerer som faunapassage for fisk. Vandløbet skal udføres med jævnt fald på 3,5 promille mod havnen og udløb i kote -0,50 (DVR). Dobbeltprofilen skal være robust overfor ekstrem regn med et tværnsnitsareal på minimum 3,5 m². Dette fremgår ikke af forslaget. En stor del af forløbet over havnen er vist som rørlagt.

Den foreslåede placering af pumpestationen medfører væsentlige omkostninger til ledningsomlægninger. Der er omtalt en servicevej til pumpestationen, men den er ikke tydeligt vist på tegningerne i forslaget.

10. DELUDSNIT A: HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSØ

Den valgte sluseløsning med en sluse placeret for enden af Honnørkaj og Udrustningskajen muliggør etablering af et nyt rum i havnen. Fra byen er der via Frederiksgade og Brogade udsigt til den nye Kulturhavn. Der foreslås placeret en ny markedsal langs Honnørkaj og et havnebad langs Udrustningskaj. Havnebadet etableres som en del af en større trædækspromenade og tænkes med sin funktion som en styrkelse af det igangværende og pulserende liv på Udrustningskajen. Der indbygges kajakhotel i selve højvandsslusen.

Torvehallen er et forslag til et nyt initiativ til byen – med salg af lokalt dyrkede østers og muslinger, fokus på lokale råvarer og tilbud om undervisning til f.eks. skoleklasser. Placeringen muliggør en visuel adskillelse af færgetrafikken fra det rekreative byrum.

Der er tale om et stærkt greb, såvel rumligt som funktionelt. Der er også tale om konkrete udfordringer i forhold til potentielle konflikter med Højestenefergen og manglende opmarchareal til denne. Alternative placeringer til færgeanløbet har været diskuteret som en mulig løsning. De viste 'øer' i havnerummet forekommer ude af fodslag med det store greb, hvorimod de indlysende muligheder for mere kontrolleret sejlads synes overbevisende.

På Frederiksø foreslås etableret en værftsplads ved beddingen. En plads, der skal understøtte de aktiviteter og det

vækstpotentiale, der allerede er ved at tilbyde et byrum med levende værksteder til bådreparation, maker(iværksætter)-miljøer med 3D-printere, CNC- og laserskærere m.m. Rummet skal fremstå så råt som i dag, med nuværende belægnings- og facader og have et midlertidigt udtryk. Den anviste højvandsikring af Frederiksbø med en 'mur' i kote +3,00 forekommer voldsom på den viste illustration (langs beddingen).

11. DELUDSNIT B: JESSENS MOLE, HAVNEPARKEN, SIMAC

Langs Jessens Mole ledes cyklister langs vejforløbet og de gående langs kajkanten. De samles i Havneparken, hvor kørevejen forbi den gamle Toldbod fjernes. Ved skæringspunkterne i forbindelserne op i byen markeres belægningserne med et skift, og der introduceres et lille vandelement som markør. Aksen fra den tidligere cikoriefabrik genetableres som sigte- og forbindelseslinje til parken. Promenadeudtrykket ønskes fastholdt, den lineære række af platantræer bevares, og der indbygges en vandrende og tre mindre bassiner som en del af skybrudssikringen. Der indføres tillige en inventarlinje med belysning og mobile bænke.

En række aktivitetstilbud med fokus på leg, læring, idræt og bevægelse tilbydes i forbindelse med pumpestationen og Havneparken. Havneparken udformes som en reel bypark, der kan skabe en klar overgang mellem havn og natur og veksler mellem belagte arealer og bløde kuperede grønne områder, der kan programmeres forskelligt som vist med legeplads, skatearealer, boldbane og opholdsarealer. Belægningserne er tænkt som genbrugte beton- og asfaltbelægnings- med grønne udsparringer.

Pumpestationen foreslås udformet som et synligt læringssted med fitness på taget. Den viste illustration understøtter forslagsstillerens ambition om at skabe en egentlig bypark, hvor havnens kulturmiljø er det styrende i udtrykket.

Placeringen af pumpestationen vurderes at være en udfordring i forhold til de eksisterende ledningsforhold, og det skal vurderes, hvorvidt de anviste nye bådpladser i hjørnet ved læringskajen kan realiseres i et fornuftigt funktionelt samspil med SIMAC. Multibanen er uheldigt placeret i forhold til et underliggende bassin. Relationen til SIMAC er nærmere beskrevet under pkt. 8.

Dommerkomiteen er usikre på, hvordan den valgte klimasikring mellem Hudes Plads og Frederiksbø opleves visuelt, når man står f.eks. i Havneparken og kigger ud mod Øhavet.

12. ETAPEPLAN OG ØKONOMI FOR 1. ETAPE, 24 MIO. DKK

Projektet foreslår at etablere Værftspladsen som en etape 0, en kickstarter 'mens vi venter'. Den næste etape og dermed etape 1, jf. den til rådighed værende økonomi, foreslås at indeholde skybrudssikring og etablering af Havneparken og Jessens Mole. De tre skybrudsveje og åbning af Kobberbækken er ikke inkluderet i de 24 mio. DKK.

Betydningsfulde milestones fra kommunens øvrige planer lægges ind i den samlede strategi for en etapevis udbygning fremadrettet.

13. KONKLUSION

Dommerkomiteen finder, at forslaget på overbevisende måde svarer på den stillede opgave og anviser potentialet i at operere med en todelt klimasikringsmodel. Sluserne skaber mulighed for at arbejde helt frit med overgangen mellem byen og størstedelen af havnen, og sikringerne i den sydlige del især understøtter, at den langsgående sikring kan håndteres og integreres elegant i byrumsdesignet. Mindre overbevist er komiteen om den valgte sikring af Frederiksbø, hvor den forholdsvis høje mursikring til kote +3,00 forekommer ubearbejdet og barriereskabende.

Dommerkomiteen finder dog grundlæggende, at forslag 4 har en klar og overbevisende teknisk strategi og model for klimatilpasning og løsning af de angivne klimaudfordringer. Forslaget til højvandsikring kombinerer som sagt de to hovedprincipper 'Langs kanten' og 'Over vandet' på en overbevisende måde. Den fremskudte sikring, der etableres til kote +3,00 'i ét hug', virker effektiv og minimerer omfanget af mobile løsninger til et minimum.

Omvendt indeholder forslaget ikke umiddelbart så mange muligheder for at tilpasse løsningerne løbende, efterhånden som ny fremtidig viden om klimaets udvikling må opstå, og i takt med den teknologiske udvikling indenfor området. Forslaget vil stå stærkere, såfremt de mobile løsninger, der trods alt indgår, bliver beskrevet mere detaljeret, herunder hvorledes hele beredskabssituationen omkring de mobile løsninger foreslås håndteret. Forslaget vil også stå stærkere, såfremt det tydeligere beskriver de anlægstekniske konsekvenser og muligheder ved højvandsikring langs kajmolerne. Regnvands- og skybrudshåndteringen er beskrevet på en god og overbevisende måde, men en detaljering heraf vil styrke forslaget yderligere.

Det er dommerkomiteens generelle indtryk, at der er tale om et særdeles gennemarbejdet og lødigt forslag, der på fornem vis dokumenterer et tydeligt og klart hovedgreb om opgaven og samtidig dokumenterer stor indlevelse i de enkelte kulturmiljøer og deres særkender. Det evner samtidig at omsætte strategierne til smukke og til tider poetiske skildringer af de enkelte lokaliteters potentiale. Forholdet mellem by og havn, og forholdet mellem by og vand er i særlig grad tilstedeværende bearbejdet i forslaget.

Dommerkomiteen konkluderer således, at forslaget er blandt vinderne af fase 1 og følgelig går videre til fase 2.

FORSLAG

1

DELT VINDER FASE 1

”Dommerkomiteen finder, at forslaget på en klar og overbevisende måde anviser potentialet i at sammentænke kystbeskyttelse og byrumsudvikling.

Det valgte klimasikringsprincip langs kanten er dog komplekst og bindende for de lange og uens passager og byrum, den passerer på sin vej. Dertil kommer, at der er mange mobile elementer, der alle skal virke og betjenes i de kritiske situationer.

DOMMERKOMITEEN





SAMLET PLAN - 1:5000

FORSLAG 1 / 08112

DEN BLÅ KANT – I GÅR, I DAG & I MORGEN

HOVEDRÅDGIVER

SLA A/S VISION, KONCEPT, HELHEDSPPLAN, KLIMASIKRING OG BYRUMSDESIGN

Medarbejdere: Stig Lennart Andersson / Anne Kathrine Esbjerg / Nicoline Heather Madsen / Louise Pontoppidan Sørensen / Ellen Guanlee Xie / Cecilie Jessen Hansen / Tine Langsted Krogstrup

UNDERRÅDGIVER

RAMBØLL DANMARK A/S KLIMASIKRING OG TEKNISKE LØSNINGER

Medarbejdere: Peter Bønløkke / Anders Mønster Hjernø / Rolf Sode-Carlsen / Thomas Madsen / Karen Marie Lei

UNDERRÅDGIVER

WEBER ARKITEKTER APS LOKAL ARKITEKT

Medarbejdere: Per Weber

KONSULENT

LARS HANSEN LOKALHISTORISKE FORHOLD

VISUALISERINGER: SLA A/S OG BEAUTY AND THE BIT

FASE 2 – ENDELIGT FORSLAG DOMMERKOMITEENS BEMÆRKNINGER

1. OVERORDNET VISION OG PRINCIPPER SAMT ARKITEKTONISK HOVEDGREB

Fokus i forslaget er på samspelet mellem klimasikring og byrumsudvikling, og forslagsstillerne vælger således at arbejde med klimasikring langs kanten. Den består af differentierede løsninger, der følger konceptet: størst mulig tryghed for borgere, mindst mulig indsats for beredskabet og mest muligt byliv.

Forslagets overordnede vision er dels at understøtte og udvikle de forskellige karakterer og anvendelser langs DEN BLÅ KANT ud fra såvel klimasikring og byrumsudviklingsperspektiverne, dels at sikre Svendborgs helt unikke og mangfoldige 'kik' fra byen og ud over vandet til Tåsinge og fra sundet ind over byen. Forslaget bygger i næste niveau på at udvikle variationer af forbindelsen mellem land og vand. Stiføringen langs DEN BLÅ KANT bliver således mere et 'redskab' til at opleve den mangfoldighed, som projektet udfolder gennem mangfoldigheden af helt lokale tiltag, end et selvstændigt element.

2. STRATEGI OG MODEL FOR KLIMATILPASNING

Forslaget indeholder en stormflodssikring til kote +3,00. Det beskrives samtidig, at de ekstreme højvandshændelser op mod kote +3,00 vil forekomme utroligt sjældent. Teamet foreslår derfor, at løsningen på stormflodssikringen skal skabe tryghed og sikkerhed i byen ved de mest hyppigt forekommende vandstands niveauer og samtidigt sikre, at byrummet ikke skæmmes af stormflodssikringer, som kun vil være nødvendige én dag f.eks. hvert 50. år. Der foreslås derfor en kombination af faste sikringer indbygget i byrummet til kote +2,00 og de mere sjældne nødvendige mobile løsninger til kote +3,00. Der vil også være strækninger, hvor der skabes faste sikringer til kote +3,00.

Klimasikringen mod højvande og stormflod vil ske over land langs nuværende kyst, kajmoler – og nogle steder på bygninger. Op til kote +2,00 vil størstedelen af sikringen ske ved faste konstruktioner med kun få elementer, der skal aktiveres i form af skydeporte, vippeporte og sikring med aluminiumsplanker. Sikringen til kote +3,00 vil bestå i en kombination af løsninger. Der foreslås anvendt aluminiumsplanker ved døre og vinduer på bygninger, som integreres som faste sikringer,

ligesom højvande eller stormflod holdes ude langs DEN BLÅ KANT ved en hurtigt monteret robust og let aluminiumsvæg, ved vippeporte og flip-up barriere samt skydeporte.

Der er gennemført en god beskrivelse og visualisering af, hvorledes de enkelte strækninger tænkes sikret til såvel kote +2,00 som til kote +3,00. Forslaget indeholder også visualisering og eksempler på højvandsbeskyttelse via bygninger, aluminiumsplanker, vippeporte og flip-up barrierer samt skydeporte.

I forslag 1 håndteres kraftig regn eller decideret skybrud ved at skabe fri passage for overfladevandet fra oplandet til havnen og igennem åbninger i de faste sikringer, som er placeret i strømningsretningerne for overfladevandet. Åbningerne vil kun blive lukkede ved stormflod. Ved Jessens Mole og Havnepladsen og ved nye pladser vil der blive skabt fald ud mod havnen, så der ikke kan ophobes overfladevand med skade til følge. Kobberbækken genåbnes, og derved skabes en korridor for afstrømning af overfladevand i kombination med eksisterende rørlægning. For at undgå oversvømmelse ved højvande etableres der et højvandsslukke i Kobberbækkens udløb til havnen.

Der etableres en multifunktionel pumpestation til erstatning for den eksisterende pumpestation. Den nye multifunktionelle pumpestation vil blive indrettet, så den håndterer både spildevand, regnvand og skybrudsvand i forbindelse med stormflodshændelser. Derudover etableres øvrige pumpestationer, der på udvalgte lokaliteter kan pumpe regnvandet ud i havnebassinet ved højvande. Dette foreslås at være en kombination af faste pumpestationer samt mobile enheder. Der er gennemført en god beskrivelse og skitsering af, hvorledes teamet forestiller sig løsningen mod kraftig regn eller skybrud håndteret.

De enkelte løsningsforslag er bearbejdet yderligere siden fase 1. Forslaget indeholder således nu en stillingtagen til fundering af de angivne løsninger og til problematikken omkring udskylninger ved eksisterende kajmoler, idet forslaget angiver, at de foreslåede højvandsløsninger kan fungere uafhængigt af evt. skader i kajlæggaget, da højvandssikringen på grund af servicevejene er trukket 4 m væk fra kajkanterne.

De enkelte tekniske løsninger er fint beskrevet, og de angives alle som værende velafprøvede løsninger, der er dokumenteret sikre og afprøvede. De drifts- og beredskabsmæssige arbejdsoperationer og timeforbruget hertil for opstilling og klargøring af de mobile løsninger er tydeligt beskrevet, ligesom der er angivet forslag til, hvorledes udstyret opbevares, når det ikke er i funktion. De mobile løsninger vil alt andet lige medføre en række driftsudgifter, både til løbende beredskabsøvelser og til den løbende vedligeholdelse af materiellet.

Projektforslaget anses ikke for økonomisk realiserbart inden for det angivne økonomiske overslag. Dels er der en række elementer beskrevet i løsningsforslaget, som ikke kan genfindes i det vedlagte økonomioverslag, dels er der betydelige følgeomkostninger til specielt Vand og Affald som følge af projektet, der ikke fremgår af projektøkonomien. Under forudsætning af et velfungerende beredskab vurderes den foreslåede løsning mod højvandssikring som sikker. Det er ikke klart, om den foreslåede løsning mod skybrud vil være sikker i alle forhold, da det vil afhænge af kapaciteten af de foreslåede faste og mobile pumpestationer. Forslaget angiver, at skybrudsproblematikken typisk forekommer i sommerperioden, mens højvandssituationer typisk forekommer i vinterhalvåret. Forslaget beskriver således ikke, hvorledes løsningen vil fungere, såfremt begge situationer vil forekomme samtidigt.

Bekymring om, hvorvidt højvandsmurene vil fremstå som barrierer i byrummene, er løst fint de fleste steder. Højvandssikringen er udformet med variation og med flere anvendelsesområder, som f.eks. bænk, vandleg, skate-faciliteter, højbed m.m. Bevaringsværdige huse indgår flere steder i højvandssikringen, f.eks. ved Det Gule Pakhus og siloerne på Østre Kaj. Det ses ikke, at løsningerne ved vinduer er faldet helt på plads, ligesom det skal vurderes nærmere, om bygningerne statisk kan klare det tryk, de vil blive udsat for, f.eks. ved overgangen mellem væg og gulv. De eksisterende tekniske anlæg (ventilskabe, pumpehus og elinstallationer til kajer) er placeret på ydersiden af højvandssikringen og derved ikke sikret.

3. TRAFIK, PARKERING, SAMMENHÆNGENDE GANG- OG CYKELFORBINDELSE

Projektet etablerer en stærk strategi til at styrke forbindelsen mellem Svendborg bymidte og havneområdet. De mange småstræder udvides med tre mod nord (i tilknytning til byudviklingen i denne del af havnen) og knytter dem an til signifikante destinationer langs havnekanten. Herved kan de facilitere bevægelse begge veje mellem by og havn og desuden styrke variationen af forløbet langs DEN BLÅ KANT.

Den eneste trafikale ændring i forhold til det eksisterende er at lukke Jessens Mole nord for Havnevej (arealet og funktionerne her kan dog fortsat servicebetjenes).

Den sammenhængende cykel- og gangsti, der løber langs hele havnefronten og knytter an til Øhavsstien i syd og nord, placeres på ydersiden af klimasikringselementerne, på nær langs Nordre og Østre Kaj, hvor der anvises en nordlig, alternativ rute. Ved Træskibshavnen udgøres stiforløbet af den nye promenade, der følger den alt andet end rette kant rundt, hvorfor cyklister må stå af og trække, når der er mange på stien. Det er dog uklart, hvordan cyklister motiveres til at stå af og trække der, hvor det er påkrævet. Den primære cykelsti udlægges således, at den sydlige del af den bynære stræk-

ning føres ad Færgevej og Kullinggade. På havnens øvrige strækninger giver den tydeligt dobbeltrettede cykelsti forbedrede forhold, hvor bl.a. hævede flader ved krydsninger bremser hastigheden for kørende trafik uden at skabe forhindringer. Stien tager 'farve af' de indbyrdes meget forskellige miljøer, stemninger og aktiviteter, den passerer på sin vej. Projektet angiver klart disponering af parkering, i omfang knap 40 pladser færre end i dag.

4. ANVENDELSE AF BYRUM, HAVNERUM OG VANDFLADERNE, PLACERING AF HAVNEBAD

Projektet bidrager markant til differentiering og kvalificering af havnens byrum fra nord og helt ned til Den Lille Strand med megen ny plads til rekreative anvendelser, bevægelse og ophold, herunder nye bylivsaktiviteter såsom skating, leg i Havneparken og på multibanen. Projektets designprincipper tager afsæt i de mange lokaliteter langs DEN BLÅ KANT, adresserer belægninger, beplantning, belysning m.m. og bruger dem videre som rettesnor i samspil med mere overordnede principper om materialelegenbrug, så vidt muligt lokale materialer m.m. Designprincipperne fremstår dog endnu ret skitse-mæssige og har ikke adresseret alle de i programmet anviste temaer.

Forslaget anviser ved Havneparken, hvorledes klimasikringskanterne kan udformes på en måde, hvor de bidrager til skatervilket, fungerer som siddepladser og opdeler arealet i hårde, aktive zoner og grønne flader, der indbyder til ophold. Samtidig udgør den tilbagetrukne klimasikring også en konstruktiv udfordring. Det gælder både med hensyn til det store tilbageholdelsesbassin, hvis låg skal forstærkes for at kunne modsvare vandpresset ved en stormflodshændelse og de mange tekniske anlæg, som med sikringens placering kommer til at ligge på ydersiden og skal beskyttes. Derudover er det nødvendigt at underdele den sydlige del af pladsen på en måde, der i høj grad binder dens anvendelser. Det nye pumpehus spiller en vigtig kompositorisk rolle i planen som 'point de vue' for havnens to hovedakser, men bringes ikke rigtig i spil i forhold til pladsens øvrige anvendelse.

Placering og udformning af havnebadet ved Frederikshavn er på mange måder godt løst, om end omklædningsfaciliteterne vil blive oversvømmet ved stormflodshændelser, og bassinet fremstår lidt unødigt manifest på det sårbare hjørne mod Højstenefærgens sejlroute. Den nye Udrustningskaj vil sikre synergi med aktiviteterne på 'Byens Scene', havnebadet og vandfladen. Tilsammen omskaber de denne del af havnen til centrum for Svendborgs nye byliv, der forener iværksætter, maritim fritidskultur med et nyt uformelt kulturliv. Udrustningskajens funktion som anlægsplads for større skibe rykkes rundt om hjørnet til kaj 24.

Forslagsstillerne har fokus på 'det gode liv på havnen for alle' og praktiserer det, de kalder 'fleksibelt design', hvor anvendelse og tilegnelse ikke fastlåses, men kan se ud på mange

måder. Dommerkomiteen finder dog kun i begrænset omfang den efterspurgte anvendelses-anvisning tydeliggjort.

Projektet tilbyder uændrede erhvervsaktiviteter på Østre Kaj og Frederikskaj.

5. HAVNENS KULTURARV

Forslaget udmærker sig også ved at have et særligt øje for lokale træk, og baserer således deres hovedgreb på denne læsning understøttet af de designprincipper, der er udviklet i fase 2. Projektet vidner gennem sin læsning af de enkelte steder og dertil tilpassede interventioner om en stor opmærksomhed på Svendborgs kulturarv. Dog udfordrer den valgte klimaløsning i særlig grad denne tilgang ved Havnepladsen. Her 'pakkes' Det Maritime Center ind af den nye, om end ikke så høje sikringskant, og Det Gule Pakhus skal indoptage klimasikringen direkte på facaden.

6. SOCIAL BÆREDYGTIGHED

'Byliv for alle' er et af projektets dogmer, og projektet vidner om en god indlevelse i de mange brugergrupper, der allerede færdes på havnen i dag. Lige fra de grupper og funktioner, der trives bedst uden for turiststrømmen, og som projektet anviser rum til ved Den Frie Plads og Roklubben i havnens nordvestlige område, til den stilfærdige justering af forholdene ved Den Lille Strand mod syd og det profane arbejdsliv, der udspiller sig omkring den næsten hemmelige Beddingsplads, som man ikke lige finder frem til uden at gå lidt på opdagelse. Projektet tilbyder med sin byrumsudformning mange frem-spring og tilbagetrukne lommer. Aktive og mindre aktive rum kan danne ramme omkring et liv, der spænder fra deltagelse i store events til blot at standse op og følge en båd, der bliver trukket op til reparation, mens man færdes på DEN BLÅ KANT på vej til et helt andet sted i byen.

7. IDRÆT OG BEVÆGELSE

Enkelte steder langs DEN BLÅ KANT ser vi en mere specifik programmering tiltænkt understøtning af idræt og bevægelse – foruden den bevægelsesmulighed, som etableringen af sti-forbindelsen tilbyder i sig selv. Havneparken er disponeret med skaterbane og multibane, elementer fra idekataloget, mens Frederikshavn med havnebad, 'Byens Scene', træbrygge og tilstødende vandflader også understøtter idræt og bevægelse. Det vil med fordel kunne udvikles yderligere.

8. NORDRE KAJ, KOORDINERING MED SIMAC

I rumlig og bylandskabelig henseende er mødet mellem Jes-sens Mole, Havneparken, Kobberbækkens udløb og Nordre Kaj vanskeligt og komplekst. Forslaget foreslår at lægge en bygning med aktiv stueetage som rumligt omdrejningspunkt, hvilket er rumligt befordrende, men programmatisk ret uudviklet.

På en enkel måde anviser projektet, hvorledes et kommende SIMAC og kajkanten foran dette kan disponeres uden at binde

hverken udformningen af Havneparken og SIMAC. Principper om niveaufrie adgange til SIMACs bygninger, der er stormflodssikrede på facaden og via porte mellem de enkelte bygninger, giver dette byggeri et godt spillerum for den videre konkretisering. Disponeringen af kajkanten med en ponton som anknætningspunkt for såvel SIMAC, gæster fra 'baglandet' og langs DEN BLÅ KANT giver den fornødne lokale forankring. Hudes Plads med mindre café og vestvendt opholdsareal får rollen som ny destination på den nordlige del af havnen og bringer således hele Nordre Kaj i spil som offentligt rum.

9. KOBBERBÆKKENS UDLØB OG PLACERING AF PUMPESTATION

Placeringen af pumpestation fungerer godt som visuelt fikspunkt for forløbene langs såvel Havneparken som Nordre Kaj, og bidrager således til at formidle overgangen mellem de to akser på et sted, der er rumligt meget svagt artikuleret. I teknisk henseende er placeringen yderst ideel, idet den er nær de funktioner, den skal betjene samtidig med, at den kan etableres uden at forstyrre den eksisterende. Det foreslås at indlejre et SIMAC-undervisningsrum i pumpestationen, og får nok bragt SIMACs tilstedeværelse mere i spil på havnen, men får hverken udfoldet et muligt vandlæringspotentiale eller mulige roller i forhold til hverken Havneparkens aktiviteter eller mere generelt i forhold til rekreative anvendelser langs

DEN BLÅ KANT. Trafikalt betjenes pumpestationen på ukompliceret vis fra bagsiden, og den forventelige daglige trafik med det formål vil ikke genere den rekreative anvendelse af byens nye centrum herfor.

Kobberbækken ledes gennem et støbt profil ud under Nordre Kaj vest for SIMAC-byggeriet på en måde, hvor bækkens passage synliggøres. Kobberbækkens ønskede dobbeltprofil er anvist med god hensyntagen til de underliggende ret omfattende ledningsføringer.

10. DELUDSNIT A, HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSØ

Svendborg har med samspillet mellem de eksisterende bygninger, nderummet, 'Byens Scene', havnebadet og bassinet mellem Frederiksø og Havnepladsen fået et markant, forfriskende nyt byrum, der frisætter nogle af de helt særlige kvaliteter og kræfter, der findes i Svendborg. Øhavspladsen for enden af Udrustningskajen er ligeledes et tilskud til at erobre Frederiksø som nyt byrum, ikke bare på havnen, men i Svendborg by.

Havnepladsen har opnået en god disponering for afvikling af det komplicerede trafikmønster, der knytter sig til henholdsvis færgetrafikken, byen og nu også DEN BLÅ KANT. Der er skabt rum til en vandlegeplads, ligesom anvendelse af kajen



INSPIRATIONSCOLLAGE

ved Kongeskibspladsen er sikret. Men dommerkomiteen finder dog, at klimasikringsplinterne mere virker lidt klemte end indrammende for især pladsens markante, sribede Maritime Center bygning.

11. DELUDSNIT B, JESSENS MOLE, HAVNEPARKEN, SIMAC

Det langsgående klimasikringselement på Jessens Mole indoptager ny træbeplantning, skaber siddemuligheder mod vandet og adskiller således kørende fra gående og skaber ro om ophold og nærhed til vandet. Her er ligefrem adgang til nye træbrygger og trapper, der sikrer nærhed til vandfladen og udsigten ud til Svendborgsund. Nye brede siddetrapper for enden af Havnevej skaber nye opholdsmuligheder til havnekontoret, den eksisterende træbrygge og 'Bølgen'. Derudover er bindeleddet mellem Jessens Mole og Havneparken ret spinkel, idet Bendixens Fiskehandel fungerer som 'prop' – hvilket er blevet yderligere forstærket ved at anvende klimasikringselementerne som definerende for et udeserveringsareal, hvilket isoleret set er ganske udmærket, men som i sammenhængen virker afkoblen mellem de to områder af havnen. Først på den anden side af Toldboden begynder selve Havneparken, som er generøs og elegant udformet.

Koblingen til SIMAC er som tidligere beskrevet formidlet gennem pumpestationens placering, disponeringen af Kobberbækkens udløb og strategien for udformning af kajarealet foran SIMAC.

12. DESIGNPRINCIPPER

Afsættet for byrummenes designprincipper er en overordnet læsning af de centrale designparametre såsom belægning, beplantning og belysning. Hertil tilføjes forskellighed i delløsninger for klimasikring og inventar, hvorved der fremkommer en matrix. Denne fremgangsmåde sikrer egenart og forskellighed på de seks mest signifikante delområder langs DEN BLÅ KANT. Fællestræk er en række materialebårne principper såsom høj grad af genbrug af materialer, anvendelse af lokale materialer, ikke forurenende materialer og materialer med smuk patinering.

13. ETAPEPLAN OG ØKONOMI FOR 1. ETAPE

Implementeringen foreslås gennemført i geografiske etaper, så hver etape færdiggøres ved at integrere klimatilpasning i udvikling af havnens byrum. Ved afslutning af en etape etableres der midlertidige mobile stormflodsløsninger i etapens yderpunkter, såfremt etapen ikke er bygget sammen med et tidligere klimatilpasset område, hvor sikringen til kote +3,00 er gennemført. Den første etape er Havneparken og de tilstødende områder.

Det vurderes at enkelte enhedspriser er underestimeret og derved vil forslaget kun vanskeligt eller med besparelser på andre områder kunne gennemføres indenfor den økonomiske ramme.

14. KONKLUSION

Dommerkomiteen finder, at forslag 1 har en klar og overbevisende teknisk strategi og model for klimatilpasning og løsning af de angivne klimaudfordringer. At arbejde med stormflods- og højvandssikringen i forskellige højder og med mulighed for at gøre det i forskellige tidsperioder gør løsningsforslaget adaptivt. Herved kan det tilpasses ny fremtidig viden om klimaets udvikling, og der kan løbende tages nye løsningsmuligheder i spil, som den teknologiske udvikling indenfor området forventes at frembringe i de kommende år og årtier. Forslaget indeholder anvendelse af en række mobile løsninger, som forventeligt kun vil komme i funktion ganske få gange i de kommende hundrede år. Dette stiller store krav til et velfungerende beredskab med involvering af såvel private grundejere som det offentlige beredskab. Forslaget giver et godt bud på, hvorledes dette kan ske.

Med det valgte stormflodsikringsprincip formår forslagsstillerne at fastholde Svendborgs helt unikke visuelle forbindelser mellem by og Øhavet, mellem havn og sund, samtidig med at de har en klar teknisk strategi og model for klimatilpasning og løsning af de angivne klimaudfordringer. På samme tid som der flere steder opnås fine synergier mellem klimatilpasning og byrumsudformning og dermed rum for byliv, bliver det dog også tydeligt for dommerkomiteen, hvor og hvordan bindingerne ved netop denne tilgang kommer til udtryk. Det valgte klimasikringsprincip langs kanten er komplekst og bindende for de lange og uens passager og byrum, den passerer på sin vej. Dertil kommer, at der er mange mobile elementer, der alle skal virke og betjenes i de kritiske situationer.

Til trods for den subtile modellering af højderne på de stationære klimasikringselementer er der mange af dem, og ikke alle steder bidrager de entydigt positivt.



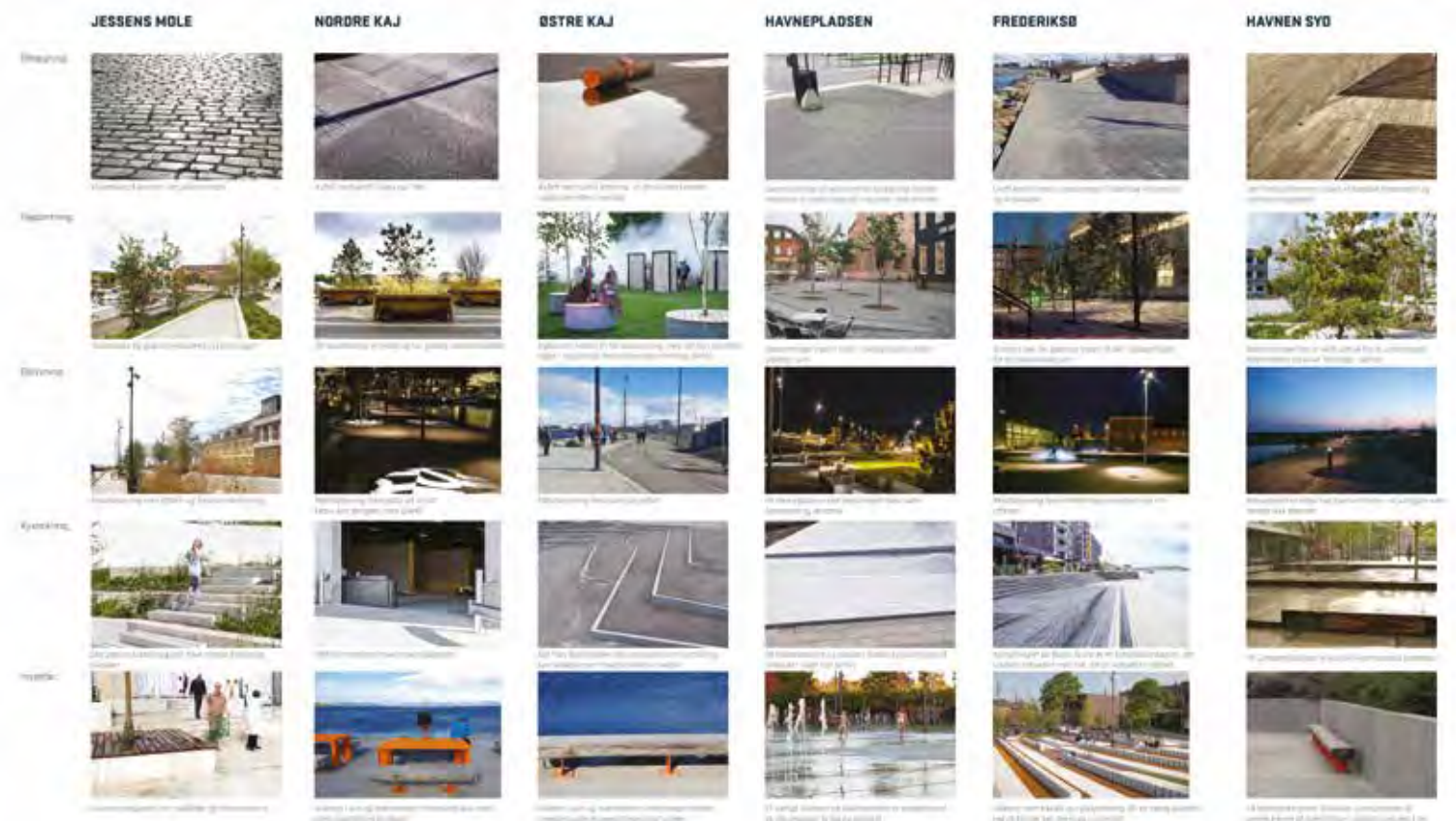
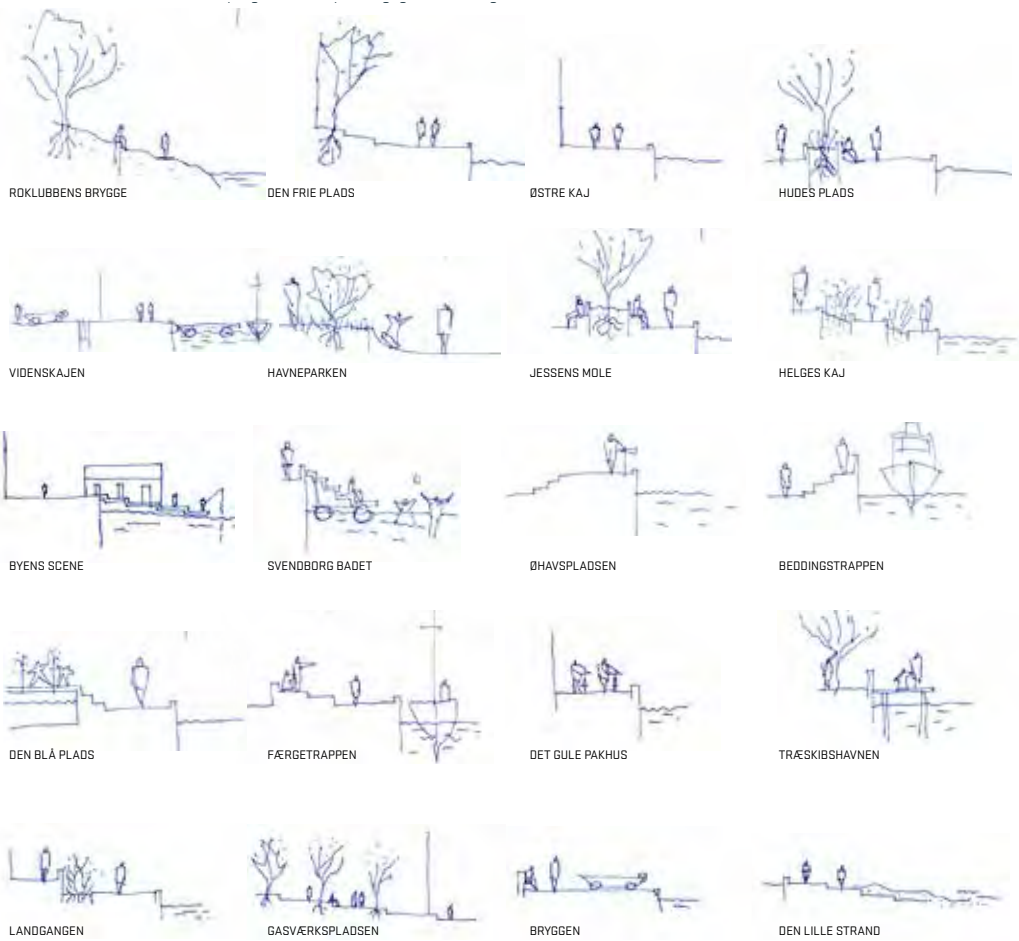
DIAGRAM – FORBINDELSER

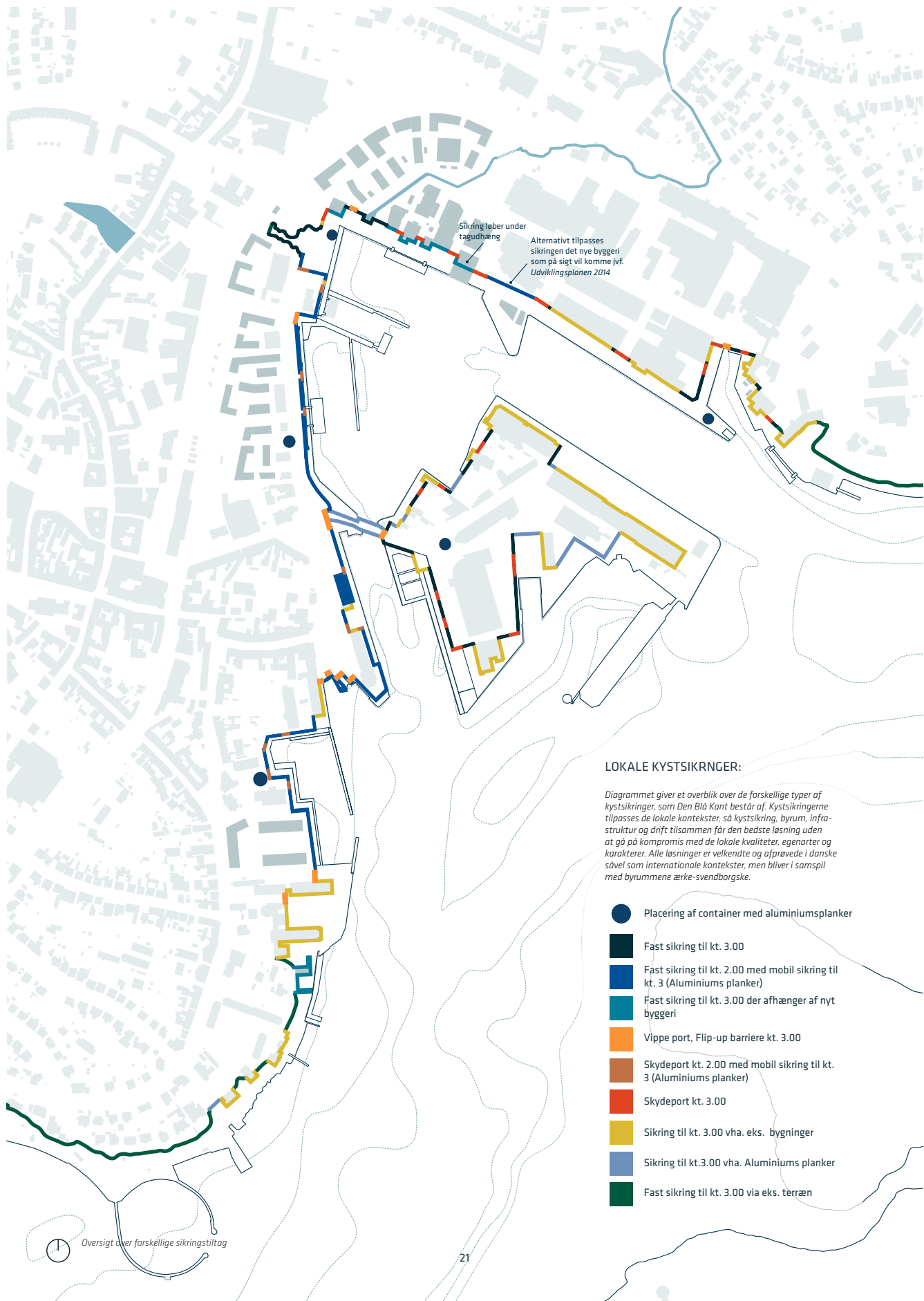


DIAGRAM – HISTORISKE KYSTLINJER



DIAGRAM – FORSKELLIGE BYRUM





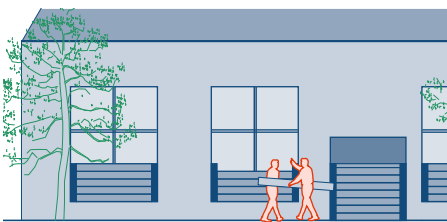
LOKALE KYSTSIKRINGER:

Diagrammet giver et overblik over de forskellige typer af kystsikringer, som Den Blå Kant består af. Kystsikringerne tilpasses de lokale kontekster, så kystsikring, byrum, infrastruktur og drift tilsammen får den bedste løsning uden at gå på kompromis med de lokale kvaliteter, egenarter og karakterer. Alle løsninger er velkendte og afprøvede i danske såvel som internationale kontekster, men bliver i samspil med byrummene ærke-svendborgske.

- Placering af container med aluminiumsplanker
- Fast sikring til kt. 3.00
- Fast sikring til kt. 2.00 med mobil sikring til kt. 3 (Aluminiums planker)
- Fast sikring til kt. 3.00 der afhænger af nyt byggeri
- Vippe port, Flip-up barriere kt. 3.00
- Skydeport kt. 2.00 med mobil sikring til kt. 3 (Aluminiums planker)
- Skydeport kt. 3.00
- Sikring til kt. 3.00 vha. eks. bygninger
- Sikring til kt.3.00 vha. Aluminiums planker
- Fast sikring til kt. 3.00 via eks. terræn

Oversigt over forskellige sikringstiltag

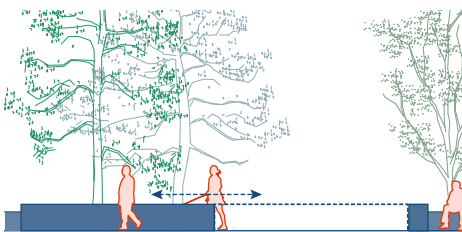
21



HØJVANDSSIKRING – BYGNINGER



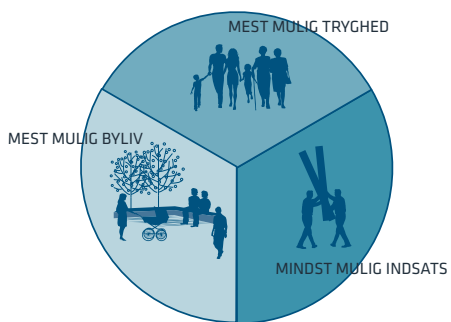
HØJVANDSSIKRING – ALUMINIUMSPLANKER



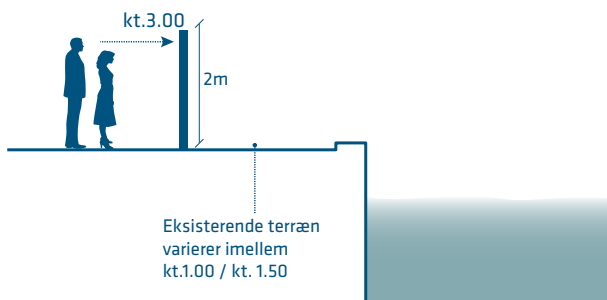
HØJVANDSSIKRING – SKYDEPORTE



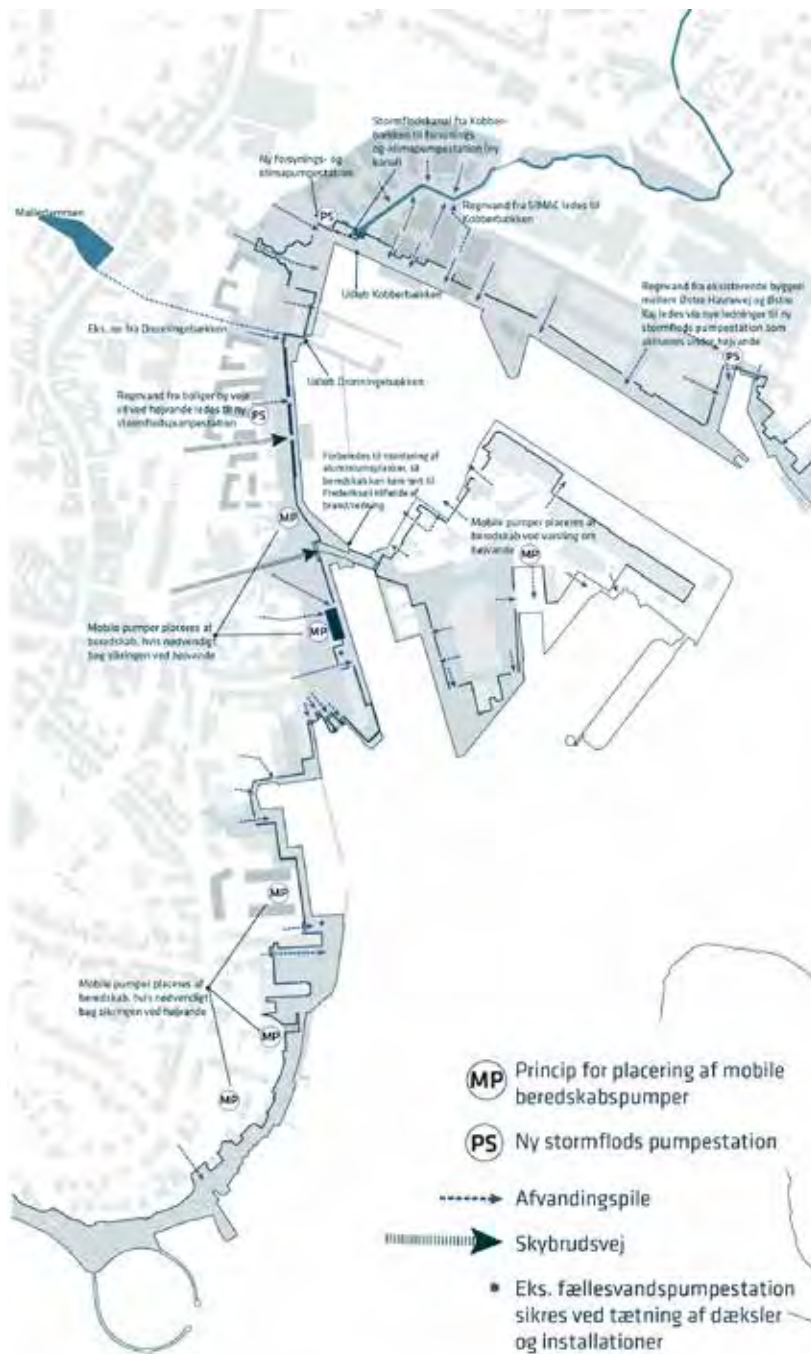
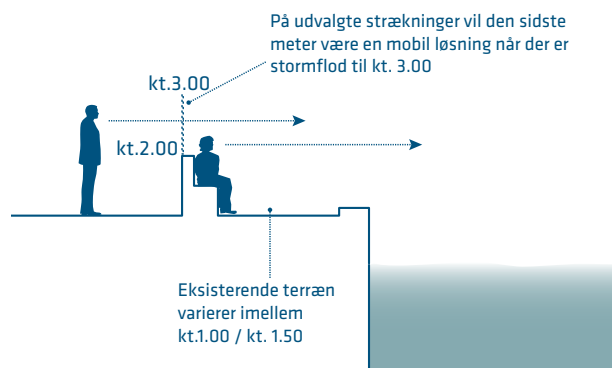
HØJVANDSSIKRING – VIPPEPORTE



KONCEPT – KLIMATILPASNING



KLIMATILPASNING – PRINCIPSNIT



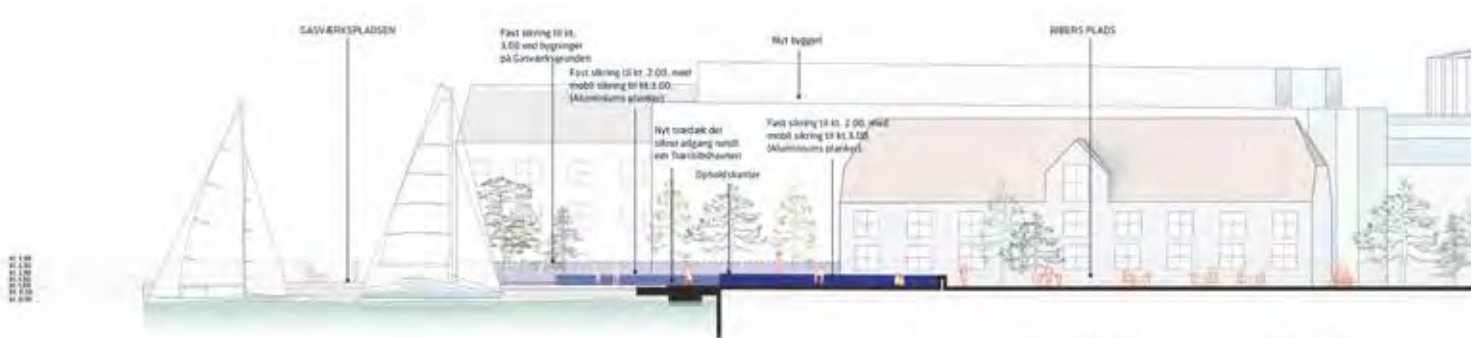
KLIMATILPASNING – STRATEGI FOR SKYBRUDSSIKRING



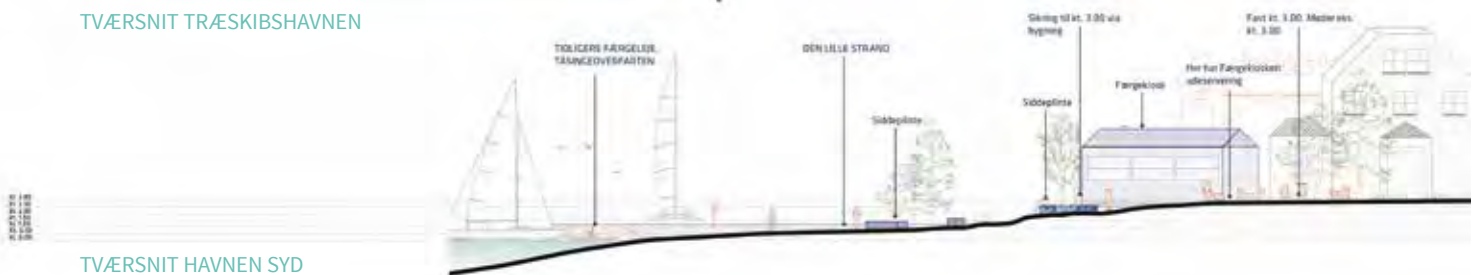
FÆRGETRAPPEN



RIBERS PLADS



TVÆRSNIT TRÆSKIBSHAVNEN



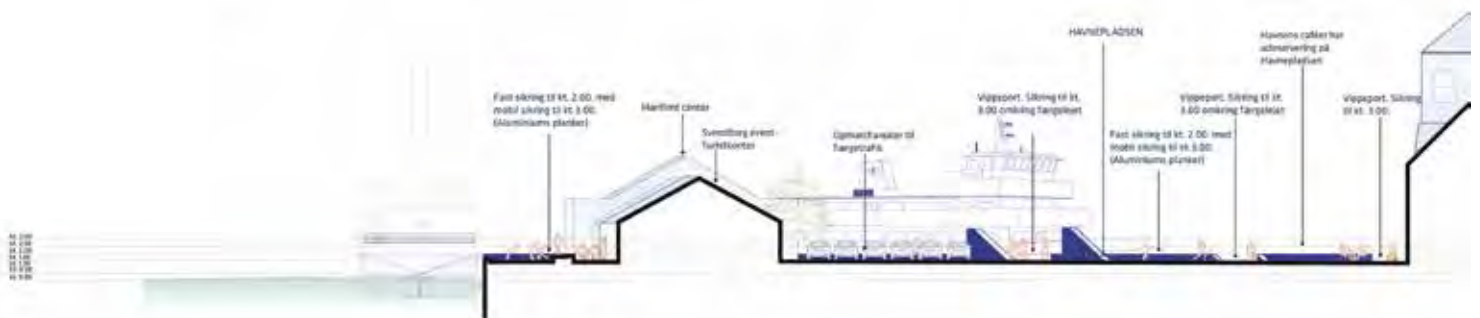
TVÆRSNIT HAVNEN SYD



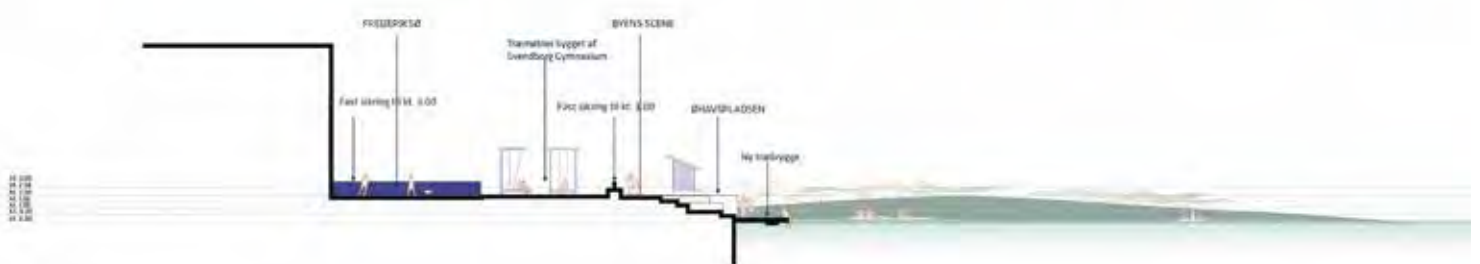
HAVNEPLADSEN MED FREDERIKSØ OG HAVNEBADET I BAGGRUNDEN



FREDERIKSØ – BYENS SCENE PÅ UDRUSTNINGSKAJEN



TVÆRSNIT HAVNEPLADSEN



TVÆRSNIT FREDERIKSØ



FREDERIKSØ - BYENS SCENE OG HAVNEBADET



JESSENS MOLE

DELUDSNIT - JESSENS MOLE, HAVNEPARKEN, SIMAC



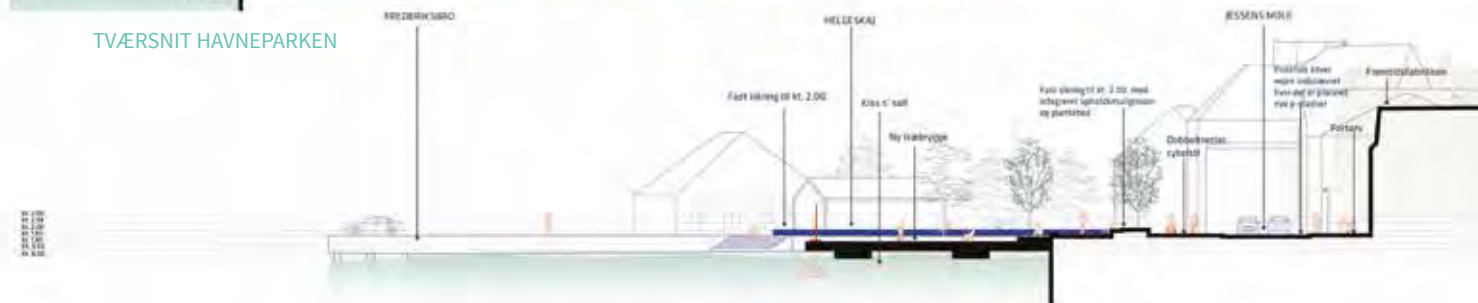
HAVNEPARKEN



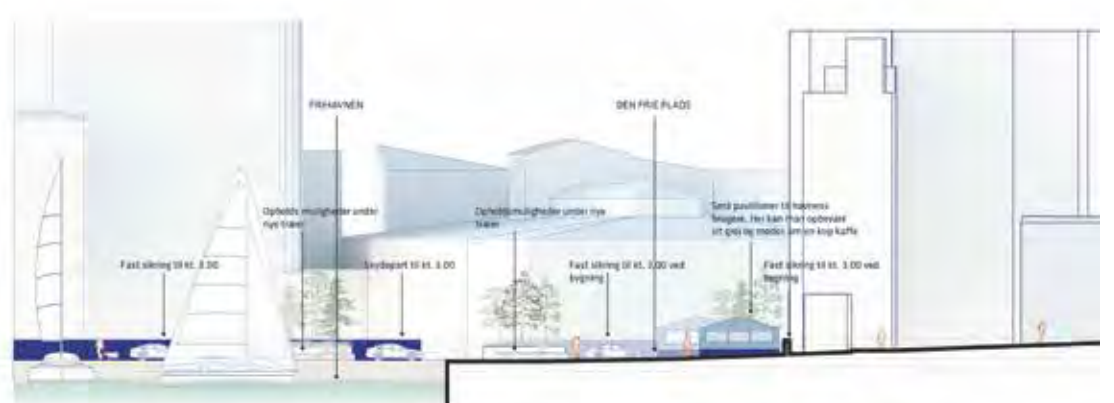
HAVNEPARKEN



TVÆRSNIT HAVNEPARKEN



TVÆRSNIT JESSENS MOLE

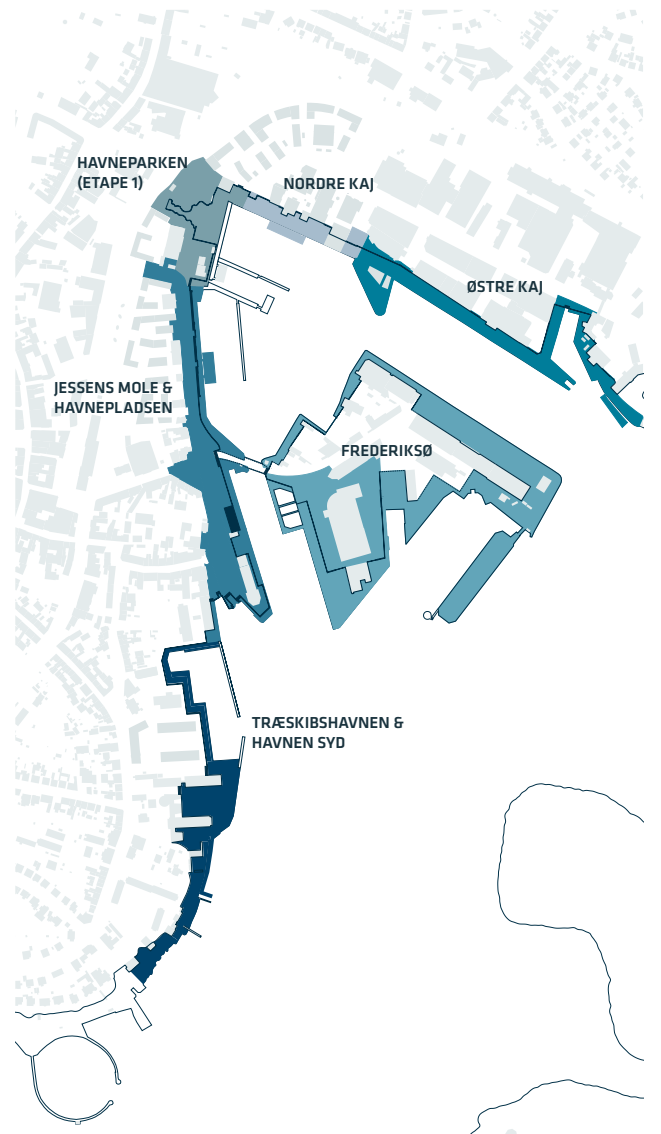


TVÆRSNIT - ØSTRE KAJ

TVÆRSNIT - NORDRE KAJ OG SIMAC



ØSTRE KAJ



FASE 1

DOMMERKOMITEENS BEMÆRKNINGER

1. OVERORDNET VISION OG PRINCIPPER SAMT ARKITEKTONISK HOVEDGREB

Håndtering af de udfordringer, som klimaforandringerne stiller Svendborg overfor, danner i forslaget ramme om og afsæt for byens udvikling på de havnenære arealer. Fokus er på samspillet mellem klimasikring og byrumsudvikling, og forslagsstillerne vælger således at arbejde med klimasikring som et integreret aspekt af byrumsudviklingen og vice versa. Klimasikringen er derfor tilpasset de lokale omstændigheder og er ikke blot en samlet mur, mole eller sluse, men en række forskellige løsninger, der som koncept går på tre ben: størst mulig tryghed for borgere, mindst mulig indsats for beredskabet og mest muligt byliv.

Forslagets overordnede vision er at understøtte og udvikle de forskellige karakterer og anvendelser langs DEN BLÅ KANT ud fra begge perspektiver, og således bruge klimasikringen som trædesten til en byrums- og byudvikling ved havnen. Visionen er endvidere at sikre Svendborgs helt unikke og mangfoldige 'kik'. Det er de mange vues, hvor blikket inde fra byen og kajkanten ledes ubrudt henover vandfladen ud til Svendborgsunds forfinede landskab af småøer, strande og forbisejlende både. Og det tableau, man ude fra det travle Svendborgsund kan se udfolde sig, når man kikker ind mod byen og kan se helt ind i bunden af det mangfoldige havnelandskab, der hvor sundet møder byen. Forslaget bygger i næste niveau på en fortolkning og videre bearbejdning af selve kystlinjen, overgangen mellem land og vand, som en dynamisk størrelse, hvor variationer såvel horisontalt og vertikalt kan forstærke oplevelsen af dette møde og udfolde et større register af måder at færdes langs, være ved vandet og komme til byen på. Stiføringen langs DEN BLÅ KANT bliver således mere et 'redskab' til at opleve den mangfoldighed, som projektet udfolder gennem mangfoldigheden af helt lokale tiltag, end et selvstændigt element. Langs med – indefra og ud – udefra og ind.

2. STRATEGI OG MODEL FOR KLIMATILPASNING

Forslaget indeholder en stormflodssikring til kote +3,00. Det beskrives samtidig, at de ekstreme højvandshændelser op mod kote +3,00 vil forekomme utroligt sjældent. Teamet foreslår derfor, at løsningen på stormflodssikringen skal skabe tryghed og sikkerhed i byen ved de mest hyppigt forekommende vandstands niveauer og samtidigt sikre, at byrummet ikke skæmmes af stormflodssikringer, som kun vil være nødvendige én dag, f.eks. hvert hundrede år. Der foreslås derfor en kombination af faste sikringer indbygget i byrummet til kote +2,00 og de mere sjældne nødvendige mobile løsninger til kote +3,00. Der vil også være strækninger, hvor der kan skabes faste sikringer til kote +3,00.

Klimasikringen mod højvande og stormflod vil ske over land langs den nuværende kyst og kajmoler. Op til kote +2,00 vil størstedelen af sikringen ske ved faste konstruktioner med kun få elementer, der skal aktiveres i form af skydeporte, vippeporte og sikring med aluminiumsplanker. Sikringen til kote +3,00 vil bestå i en kombination af løsninger. Der foreslås anvendt aluminiumsplanker ved døre og vinduer på bygninger, som integreres som faste sikringer, ligesom højvande eller stormflod holdes ude langs DEN BLÅ KANT ved en hurtigt monteret robust og let aluminiumsvæg, ved vippeporte og flip-up barrierer samt skydeporte.

På delstrækninger er den mobile sikring til kote +3,00 trukket lidt længere ind mod byen og er således på disse strækninger ikke sammenfaldende med lokaliteten til sikring til kote +2,00. Der er gennemført en god beskrivelse og visualisering af, hvorledes de enkelte strækninger tænkes sikret til såvel kote +2,00 som til kote +3,00. Forslaget indeholder også visualisering og eksempler til højvandsbeskyttelse via bygninger, aluminiumsplanker, vippeporte og flip-up barrierer samt skydeporte.

I forslaget håndteres kraftig regn eller decideret skybrud ved at skabe fri passage for overfladevandet fra oplandet til havnen og igennem åbninger i de faste sikringer, som er placeret i strømningsretningerne for overfladevandet. Åbningerne vil stå åbne, på nær ved skybrud. Ved Jessens Mole og Havnepladsen og ved nye pladser vil der blive skabt fald ud mod havnen, så der ikke kan ophobes overfladevand med skade til følge. Kobberbækken fritlægges og derved skabes en korridor for afstrømning af overfladevand i kombination med eksisterende rørledning. Dronningebækkens nuværende rørledning bibeholdes og kombineres med etablering af en terrænnær kildebæk, til afledning af det tilførte kildevand ud af oplandet.

Der etableres en multifunktionel pumpestation til erstatning for den eksisterende pumpestation. Den nye multifunktionelle pumpestation vil blive indrettet, så den håndterer såvel spildevand, regnvand som skybrudsvand i forbindelse med stormflodshændelser. Derudover etableres øvrige pumpestationer, der på udvalgte lokaliteter kan pumpe regnvandet ud i havnebassinet ved højvande. Dette foreslås at være en kombination af faste pumpestationer samt mobile enheder. Der er gennemført en god beskrivelse og skitsering af, hvorledes teamet forestiller sig løsningen mod kraftig regn eller skybrud håndteret.

3. TRAFIK, PARKERING, SAMMENHÆNGENDE GANG- OG CYKELFORBINDELSE

Sammenhængen mellem Svendborg bymidte og havneområdet sker gennem de mange småstræder, som antydes diskret og fint i belægningen langs havnefronten – dog undtaget forbindelsen mellem midtby og Frederikshavn.

Havneområdet trafikbetjenes via Jernbanegade/Klosterplads/Toldbodvej/Nyborgvej, og tillader dobbeltrettet kørsel på Jessens Mole. I tilknytning til Havnepladsen, havnens trafikale knudepunkt, er til- og frakørsel søgt forenklet således, at Frederiksgade og Brogade ensrettes mod havnefronten. Brogade forsynes med en sluseforanstaltning, der kan tillade større køretøjer direkte trafikale forbindelse til Havnepladsen. Følgerne af forslaget trafikale ændringer for det øvrige trafiknet er ikke behandlet.

Den sammenhængende cykel- og gangsti, der løber langs hele havnefronten og knytter an til Øhavsstien i syd og nord, placeres på ydersiden af klimasikringselementerne, på nær langs Nordre og Østre Kaj, hvor der anvises en nordlig alternativ rute, der på uproblematisk vis går bagom ad Hudesvej og Østre Havnevej. Stien tager 'farve af' de indbyrdes meget forskellige miljøer, stemninger og aktiviteter, den passerer på sin vej. Som cyklist må man sænke hastigheden og forholde sig meget aktivt til sine medtrafikanter, som når man skal deles om pladsen på f.eks. Ramblaen og Langgangen ved Træskibshavnen. Det er imidlertid ikke alle steder på ruten helt indlysende, hvor cyklisterne skal færdes, især er passagen af Havnepladsen uklar. Hvorledes det eksisterede antal parkeringspladser tænkes fordelt, fremgår ikke klart af forslaget.

4. ANVENDELSE AF BYRUM, HAVNERUM OG VANDFLADERNE SAMT PLACERING AF HAVNEBAD

Projektet anslår en bredere vifte af byrum end den, vi ser i dag, og giver megen ny plads til rekreative anvendelser, bevægelse og ophold. Rum, der er godt forankret i historien og fremstår som enten nænsomme bearbejdnings eller egentlige nyanlæg som Havneparken. Forslagsstillerne har fokus på 'det gode liv på havnen for alle' og praktiserer det, de kalder 'fleksibelt design', hvor anvendelse og tilegnelse ikke fastlåses, men kan se ud på mange måder. Dommerkomiteen finder, at denne tilgang både er en styrke og en svaghed i projektet: en styrke, fordi delområderne ikke er forbeholdt specifikke målgrupper og dermed heller ikke fremstår afvisende over for andre; en svaghed, fordi det er vanskeligt til fulde at se mangfoldigheden af brugere og aktiviteter udfolde sig. Men grundlæggende stiller tilgangen sig åben for en specificering af såvel udformning som program og ikke mindst samspil mellem anvendelser.

Placering af havnebadet ved Frederikshavn finder dommerkomiteen yderst hensigtsmæssig og ser et stort potentiale i samspillet mellem havnebadet og aktiviteterne langs Udrustningskajen og på vandfladen. Tilsammen kan de gøre denne del af havnen til centrum for en form for byliv, som Svendborg har set konturerne af inden for de senere år, og vil blive et oplagt nyt og attraktivt mødested. Selve udformningen som multifunktionelt aktivitetspunkt er i forslaget kun angivet på skitseniveau. Med den valgte løsning påvirkes de erhvervsrettede funktioner ikke nævneværdigt, hvilket vurderes positivt.

5. HAVNENS KULTURARV

Forslaget udmærker sig også ved et særligt øje for lokale træk, og baserer således deres hovedgreb på denne læsning. Forslagsstillerne tænker om den eksplicitte behandling af kulturarv er for så vidt ikke særlig detaljeret eller velbeskrevet. Derimod vidner projektet gennem sin læsning af de enkelte steder og dertil tilpassede interventioner om en opmærksomhed på og en ganske avanceret kulturarvsforståelse. Den bliver gjort aflæselig og til noget, man kan mærke. Der er dog forhold, som ikke fremstår helt klart, som eksempelvis håndtering af den eksisterende belægning på Jessens Mole og foran Toldboden, og hvordan ældre bygninger af forskellig beskaffenhed og arkitektonisk udtryk skal kystsikres på facaden.

6. SOCIAL BÆREDYGTIGHED

'Byliv for alle' er et af projektets dogmer, og projektet vidner om en god indlevelse i de mange brugergrupper, der allerede færdes på havnen i dag. Lige fra de grupper og funktioner, der trives bedst uden for turiststrømmen, og som projektet anviser rum til ved Den Frie Plads og Svendborg Roklub i havnens nordvestlige område, den stilfærdige justering af forholdene ved Den Lille Strand mod syd og det profane arbejdsliv, der udspiller sig omkring den næsten hemmelige Beddingsplads, som man ikke lige finder frem til uden at gå lidt på opdagelse. Et utal af fremspring og tilbagetrunkne lommer, aktive og mindre aktive rum skal danne den rumlige ramme omkring et liv, der spænder fra deltagelse i store events til blot at standse op og følge en båd, der bliver trukket op til reparation, mens man færdes på DEN BLÅ KANT på vej til et helt andet sted i byen.

7. IDRÆT OG BEVÆGELSE

Enkelte steder langs DEN BLÅ KANT ser vi en mere specifik programmering tiltænkt understøtning af idræt og bevægelse – foruden den bevægelsesmulighed, som etableringen af stiftforbindelsen tilbyder i sig selv. Havneparkens kajnære areal er disponeret med skaterbane og multibane, elementer fra idekataloget, men sammenhængen med det bagvedliggende areal kunne i anvendelsesmæssig henseende udvikles, ligesom projektets foreløbige anslag for udformning af vestsiden af Frederikshavn med havnebadet, 'Byens Scene', træbrygge og tilstødende vandflader rummer et stort udviklingspotentiale for yderligere understøtning af idræt og bevægelse.

8. NORDRE KAJ, KOORDINERING MED SIMAC

I rumlig og bylandskabelig henseende er mødet mellem Jessens Mole, Havneparken, Kobberbækkens udløb og Nordre Kaj vanskeligt og komplekst. Forslaget foreslår at lægge en bygning med aktiv stueetage som rumligt omdrejningspunkt, hvilket virker rigtigt. Da bygningen indeholder undervisningslokaler i tilknytning til SIMAC, indbydes der til en nødvendig udforskning af denne del af havnens samspil med SIMAC. Det forhold undersøges igen med udlægning af en træponton

med opholdsfunktioner, hvor de mange studerende ved SIMAC og andre unge i byen kan mødes, samtidig med at pontonen både levner god direkte kajplads både øst og vest herfor til SIMACs direkte vandrelaterede aktiviteter (såsom kranen) og er så stor, så SIMACs egne aktiviteter herpå forventelig vil kunne afvikles i samspil med andre brugere. Den valgte pontonløsning skaber således et pædagogisk læringsrum mellem SIMAC og kajen – dog ikke i kajens fulde længde, medmindre SIMAC undlader at give andre brugergrupper adgang til pontonen. SIMAC-bygningerne foreslås placeret på en bastion som klimasikringsgreb, hvilket imidlertid er uhenigtsmæssigt set i forhold til SIMACs ønske om niveaufri sammenhæng mellem de rum, der vender ud mod kajen og kajfladen.

Havneparken udgør en fin 'setting' for Toldboden, der får en rolig og grøn bagskærm, når man bevæger sig op mod denne del af havnen fra syd. Samtidig formidler den fint den rumlige overgang til den bagvedliggende by og ikke mindst de tilstødende, ret store trafikårer og tillader på den ene side kik ned over havnen, når man kører ned ad Dronningemaen. Dog skal fodgængerforbindelserne mellem Havneparken og byen justeres på plads.

9. KOBBERBÆKKENS UDLØB OG PLACERING AF PUMPESTATION

Placeringen af pumpestationen fungerer godt som visuelt fikspunkt for forløbene langs såvel Havneparken som Nordre Kaj, og bidrager således til at formidle overgangen mellem de to akser på et sted, der er rumligt meget svagt artikuleret. I teknisk henseende er placeringen yderst ideel, idet den er nær de funktioner, den skal betjene, samtidig med at den kan etableres uden at forstyrre den eksisterende. Det foreslås at indlejre et SIMAC-undervisningsrum i pumpestationen, som får bragt SIMACs tilstedeværelse mere i spil på havnen, men får hverken udfoldet et muligt vandlæringspotentiale eller mulige roller i forhold til hverken Havneparkens aktiviteter eller mere generelt i forhold til rekreative anvendelser langs DEN BLÅ KANT. Trafikalt betjenes pumpestationen på ukompliceret vis fra bagsiden, og den forventelige daglige trafik med det formål vil ikke genere den rekreative anvendelse af byens nye centrum herfor.

Kobberbækken ledes gennem et landskabeligt moduleret terræn og ud under Nordre Kaj vest for SIMAC-byggeriet. Denne bearbejdning bidrager med et grønt islæt til at færdes på dette ellers 'hårde' sted i byen, men der savnes en nærmere redegørelse for, at det ønskede dobbeltprofil kan etableres under hensyntagen til de underliggende ret omfattende ledningsføringer.

10. DELUDSNIT A, HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSØ

På Havnepladsen udspilles synergien ved den byrumsforbedrende klimasikring i form af udsigts- og opholdsplinte, hvorfra man kan hænge ud og følge livet på Havnepladsen, vand-

fladen og den nye byscene langs Udrustningskaj på Frederiksø. Disse plinte skaber ikke alene nye opholdsmuligheder på Havnepladsen, de indrammer også væsentlige dele af kulturarven.

Detailøsningen af det trafikale flow på Havnepladsen er endnu ikke helt på plads, men i udgangspunktet er kompleksiteten sat ned uden at give køb på pladsens funktioner. Brosten genanvendes ved omlægning af belægningen, som skal anvise dels kørselsareal for færgetrafikken og de krydsende stiforbindelser i forlængelse af eksisterende gadeforbindelsers møde med Havnepladsen og hele promenaden som sådan. Det er uklart, hvordan udlægning af parkering disponeres, og der savnes en klarere anvisning af, hvor cyklisterne skal bevæge sig hen, når de engang har passeret opmarchbanerne.

Klimasikringsplintenes placering i forhold til kajkant bestemmer bredde på køretøjer og dermed også de fartøjer, der vil kunne lægge til kaj.

Hovedanslaget ved Udrustningskajen er rigtig godt og robust, og skaber rammer for et spændende samspil mellem ophold og outdoor-aktiviteter til lands og til vands. Dog skal der i forhold til sidstnævnte tages hensyn til manøvreforhold for Skarø-Drejø-færger. Sammenhængen mellem funktionerne inde i bygningerne langs Udrustningskajen og det tvedelte byrum foran kan med fordel belyses nærmere.

11. DELUDSNIT B, JESSENS MOLE, HAVNEPARKEN, SIMAC

Trafikken på Jessens Mole deles af klimasikringselementet, således at fodgængere kan færdes ugeneret på ydersiden og med ligefrem adgang til ny træbrygge og trapper, der sikrer nærhed til vandfladen og udsigten ud til Svendborgsund. Nye brede siddetrapper for enden af Havnevej skaber nye opholdsmuligheder til havnekontor, den eksisterende træbrygge og 'Bølgen'. Det er dog uklart, hvordan de eksisterende træer skal indgå i det nye element med siddekanter og plantebede. Et interessant rumligt samspil er etableret mellem Toldbod, fiskehandlens bygning og multibanen, som en optakt til selve Havneparken, hvor klimasikringselementet skaber nye rumlige konfigurationer og nye opholdsmuligheder for dem, der vil se på de mange fysiske udfoldelser i det nye bevægelsescentrum. Det er dog uklart, hvordan aktiviteterne på parkens grønne flader spiller sammen med dem på de hårde. Koblingen til SIMAC er, som tidligere beskrevet, formidlet gennem pumpestationens placering og dobbeltanvendelse.

12. ETAPEPLAN OG ØKONOMI FOR 1. ETAPE, 24 MIO. DKK

Projektet udpeger et langstrakt område i tilknytning til Træskibshavnen og Havneforpladsen som åbningstræk og sandsynliggør, at det kan realiseres inden for den samlede økonomiske ramme på de 24 mio. DKK. Hermed etableres det bindeled, der i dag mangler, for at man kan færdes langs DEN BLÅ KANT, samtidig med at princippet anvises for samspillet

mellem klimasikring og de byrumsmæssige tilskud – her i form af udsigts- og opholdsplintene på sydspidsen af Havnepladsen.

13. KONKLUSION FASE 1

Dommerkomiteen finder, at forslaget på en klar og overbevisende måde anviser potentialet i at sammentænke kystbeskyttelse og byrumsudvikling. Teamet opnår hermed at fastholde Svendborgs helt unikke visuelle forbindelser mellem by og Øhavet og mellem havn og sund, samtidig med at de har en klar og overbevisende teknisk strategi og model for klimatilpasning og løsning af de angivne klimaudfordringer.

På poetisk vis leges der med nærhed til vand, med forskellige stemninger, bylivsformer og byrumsbrugere, hvorved den tætte sammenhæng mellem by og havn/land og vand styrkes og genfortælles gennem en mangfoldighed af relationer. Sammenhængen langs DEN BLÅ KANT består i et fælles koncept og i den altid nære kontakt med vandet, både i fysisk forstand og som de lange og for Svendborg unikke kik ud i sundet. Variationerne understreges ved at gå ind i hele delområdet særlige forhold og kvaliteter.

At arbejde med stormflods- og højvandsikringen i forskellige højder og med mulighed for at gøre det i forskellige tidsperioder, gør løsningsforslaget adaptivt. Herved kan det tilpasses evt. ny fremtidig viden om klimaets udvikling, og der kan løbende tages nye løsningsmuligheder i spil, som den teknologiske udvikling indenfor området forventes at frembringe i de kommende år og årtier. Omvendt indeholder forslaget også anvendelse af en række mobile løsninger, som forventeligt kun vil komme i funktion ganske få gange i de kommende hundrede år. Dette stiller store krav til et velfungerende beredskab med involvering af såvel private grundejere som det offentlige beredskab, hvilket ikke er nærmere beskrevet. Forslaget vil også stå stærkere ved en tydeligere beskrivelse af de anlægstekniske konsekvenser og muligheder ved højvandsikring langs kajmolerne og på bygninger, ligesom en detaljering af skybrudsløsningen efterspørges i en evt. fase 2.

Åbningstrækket for etapedelingen signalerer synergi mellem klimatilpasning og gode byrum for et mangfoldigt byliv, foruden ved at etablere en sammenhængende bevægelseslinje langs DEN BLÅ KANT. Helhedsplan friholder i store træk havnens erhvervsmæssige anvendelse fra rekreative aktiviteter.

Dommerkomiteen konkluderer således, at forslaget er blandt vinderne af konkurrencens fase 1 og følgelig går videre til fase 2.

FORSLAG

2

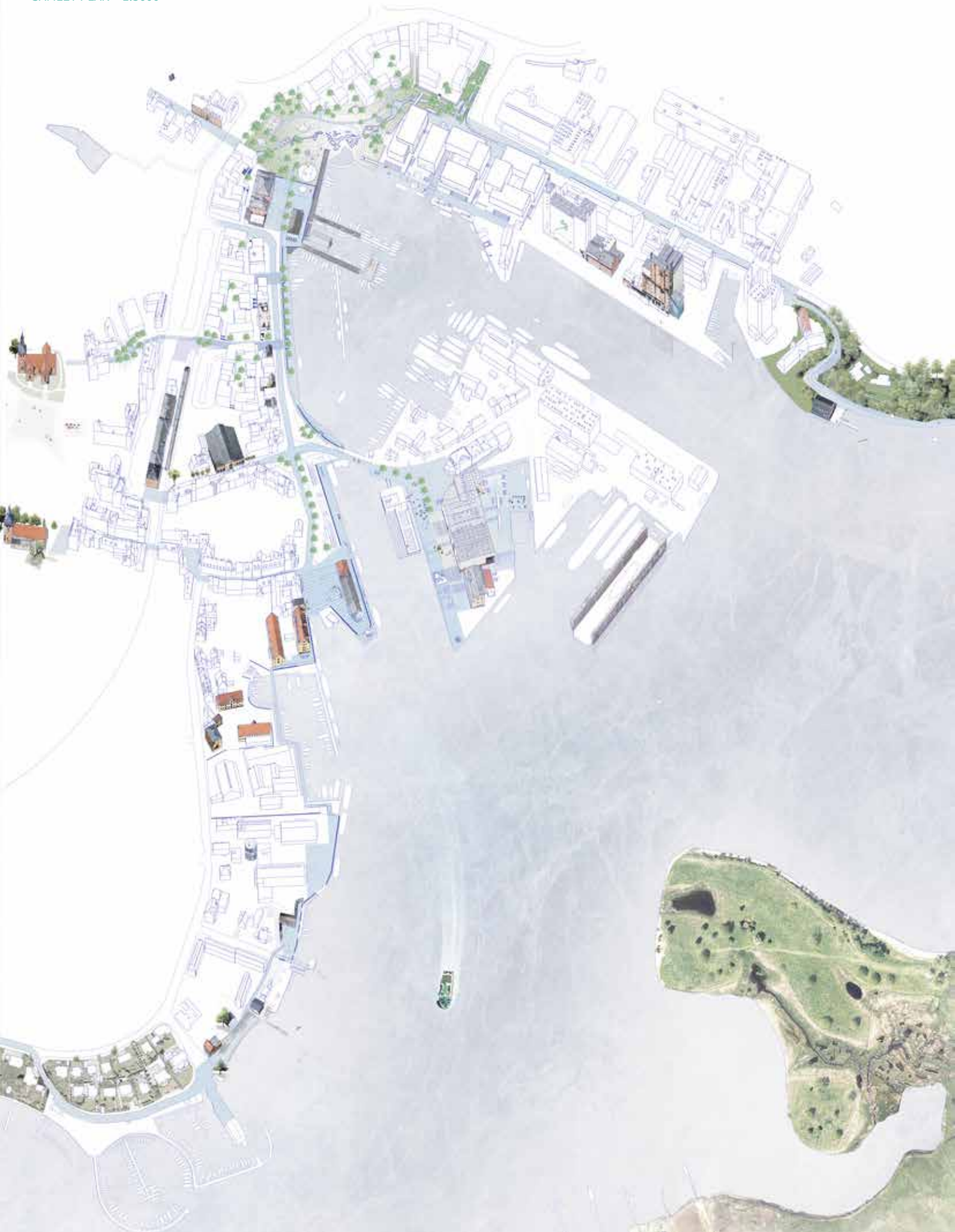
DELTAGER FASE 1

”Forslaget skal fremhæves for sin stærke fortælling om natur- og kulturarven og sin uprætentløse tilgang til den designmæssige del af opgaven.

Forslagsstilleren har som en del af sit tankesæt – at man skal bygge videre på det, der er. Vigtige løsningsforslag gør nærmest det modsatte efter komiteens opfattelse. Der er generelt i dommerkomiteen ikke begejstring for Havnepladsens omdannelse til Øhavsplads og etablering af en egentlig Strandengspark direkte i forbindelse med havnen.

DOMMERKOMITEEN





FORSLAG 2 / 10044

DEN BLÅ KANT – ENHED I FORSKELLIGHED

TOTALRÅDGIVER, OPHAVSRET

SLETH A/S

Projektteam: Søren Leth, arkitekt maa, partner / Jens Kinch, arkitekt mdl, projektleder / Søren Poulsen, arkitekt maa / Clement Lobbens, cand. arch / Andrea Kristensen, arkitekt maa / Maria Olesen, ba. arch. / Khedidja Benniche, ba. arch. / Rémy Carat, ba. arch.

UNDERRÅDGIVER, OPHAVSRET

BORLUND ARKITEKTER APS

Projektteam: Vagn Borlund, arkitekt maa / Sidsel Kromann, arkitekt maa

UNDERRÅDGIVER, OPHAVSRET

OPLAND APS

Projektteam: Lars Alva-Jørgensen, partner og landskabsarkitekt mdl / Lasse Flies Madsen, landskabsarkitekt mdl

UNDERRÅDGIVER

NIRAS

Projektteam: Thomas Bundgaard, afdelingsleder, Veje og Trafik / Mette B. Lundov, kyst og marin konsulent

1. OVERORDNET VISION OG PRINCIPPER SAMT ARKITEKTONISK HOVEDGREB

DEN BLÅ KANT er først og fremmest et byrums- og klimaprojekt, der skal sikre sammenhæng i Svendborg Havn fra Den Runde Lystbådehavn i sydvest til Christiansmindestien i nordøst – skriver forslagsstilleren indledningsvis. Klimasikringen er ikke målet i sig selv, men er den udfordring, der skal løses, for at det primære sigte, at skabe et endnu bedre byliv på havnen, kan lykkes. Forslaget har titlen 'enhed i forskellighed' og beskriver havnen som på en gang fælles og opdelt, såvel fysisk som funktionelt. Dette forhold skal understøttes fremadrettet, der skal være plads til alle, til forskellighed og stor diversitet. Man beskriver Øhavsstien som værktøjet til at skabe en bedre forbindelse på langs i havnen, en forbindelse der tager 'form efter de byrum den passerer'.

Forslaget rummer en omfattende beskrivelse af landskabet og kulturhistorien som Svendborgs historiske forudsætning og konkluderer, at disse landskabs- og kulturbetingelser udgør både udfordringen og kvaliteten. 'Svendborg rummer det hele, men mangler mere af det den allerede har'.

Der introduceres herefter tre tankesæt:

- Det særlige og det stedlige – skal sikre forskelligartet udformning, diversitet og implementering af forskelligartede brugerbehov, hensyntagen til det specifikt stedlige.
- Fælles og sammenhængende – skal sikre havnen med en sammenhængende klimasikring og forbindelse og understøtte identiteten 'enhed i forskellighed'.
- Adaptiv, skalerbar og processuel – skal sikre Cittaslow-princippet, at byrum udvikles ét efter ét med løbende brugerinddragelse, samt at klimasikring etableres i 'små bidder'.

Den samlede plan er tredelt og refererer til tankesættet – den består af en fysisk plan, en strategisk klimasikringsplan og en tidlig etapeplan. Et egentligt fysisk hovedgreb er tilsyneladende ikke forslagens sigte.

2. STRATEGI OG MODEL FOR KLIMATILPASNING

Forslaget tager afsæt i, at Svendborg by er synonym med Svendborg Havn, og havnen peger på byen og vandet på samme tid. Hvordan en klimaløsning skal møde den bagvedlig-

gende by og det foranliggende vand, varierer fra sted til sted. Klimaløsningen må derfor være stedbunden og sammenhængende på en og samme tid. Teamet lægger derfor til grund, at klimasikringen opdeles i flere etaper med klare delmål, som sikrer havnen, i takt med at vandet stiger. Der tænkes således i en etapeopdeling i forhold til såvel tidshorisont og risikoniveau. Sikringen er fælles for alle byrum, men vidt forskellig i sin relation til rummet og i sin udformning. Sikring af den eksisterende by, sikring af den nye bydel og sikring af industrien skal ske forskelligartet og tage bestik af stedets præmisser. Klimasikringen er inddelt i etaper, der sikrer havnen i afgrænsede områder og til højder, der følger med havspejlsstigningen.

Forslaget indeholder en stedspecifik højvandssikring inddelt i seks områder. Klimasikringen mod højvande og stormflod vil ske over land langs nuværende kyst og kajmoler.

Havnen Syd højvandssikres med en fast mur i varierende højde til kote +2,00 i første etape for senere udbygning til kote +3,00. Højvandsmuren føres som en lav terrænmur mellem strand og plæne bagom kajklubben og frem til Tuxensvej. Den eksisterende by sikres her og nu til kote +2,20. Dette opnås ved dels en mindre terrænhævning i forbindelse med omlægning af belægninger, og dels ved etablering af et lavt 'højvandsbånd' i 45 cm højde udført i vådstøbt beton. På sigt og inden 2040 etableres der mobil sikring ovenpå klimabåndet i form af en klapløsning og en søjle-bjælkøsning. På klimasikringsplanens diagram har teamet illustreret, at der bagved sikringen til kote +2,20 – længere ind mod byen – etableres en højvandssikring til kote +3,00 ved facadesikring og etablering af plinte.

Frederiksen foreslås sprunget over i første omgang, da kajen her ligger noget højere end i den øvrige havn. Vitale bygninger og funktioner kan derfor sikres midlertidigt langs facaderne. Den nye bydel – resilient havn – sikres permanent til kote +2,20 langs Jessens Mole og Toldbod Plads. Ældre bevaringsværdige bygninger i området sikres mobilt mod hændelser over kote +2,20. Kommende nye bygninger skal placeres i kote +3,00. Strandengsparken indrettes, så den er højvands-sikret til kote +3,00. Østre Havn sikres mod højvandsstigninger ved etablering af én lang mur langs Østre Kaj til kote +3,00. Muren løber fra Strandengsparken til Christiansmindestien.

Forslaget medtager som et perspektiv en ny og anden overvejelse om en mulig, fremtidig højvandssikring af DEN BLÅ KANT. Forslaget går ud på at anskue Svendborgsund lidt udefra. Herved ses det, at relationen mellem sikret kyst og den strækning, der skal klimasikres, er en ganske anden end Svendborg Havn set alene. Der foreslås derfor, at et muligt scenarie for fremtidens klimasikring kunne være at sikre de snævre indsejlinger til sundet med en mobil løsning over vandet. Det foreslås af teamet, at forslaget både kan ses som en fremtidig etape 3 og måske endda som et alternativ til etape 2.

Forslaget rummer en kort beskrivelse af, hvorledes sikring mod vandet fra oven (kraftig regn/skybrud) påtænkes håndteret. Kobberbækken og Dronningebækken fritlægges, hvorved der sikres en recipient med stort volumen. Dette kombineres med, at der laves overløb i Jessens Mole med direkte udløb i havnebassinet. Overløbet forsynes med klap, så havvandet i højvandssituationer ikke står tilbage op i udløbet.

3. TRAFIK, PARKERING, SAMMENHÆNGENDE GANG- OG CYKELFORBINDELSE

Forslaget redegør ikke særskilt for den overordnede trafikafvikling, hverken i tekst eller diagrammer. Der peges på betydningen af, at forbindelserne på tværs mellem havn og by er essentielle, og man indikerer, at der eksempelvis på Jessens Mole etableres hævede flader, der signalerer 'mere plads end vej'. Effekten er der ikke nærmere redegjort for. Den foreslåede Strandengspark vil trafikalt opdele havnen og frygtes at vanskeliggøre den nødvendige servicetrafik til såvel havn som pumpestation. Den foreslåede flytning af opmarchearealer ved Havnepladsen anses logistisk ikke realiserbar ud fra en vurdering af de aktuelle behov for trafikafvikling.

Forslaget bevarer parkering langs DEN BLÅ KANT med en flytning af p-pladser ved Toldbod Plads og peger på dobbeltudnyttelse af p-arealer på Frederiksen som multifunktionelle områder til hhv. parkering og rekreativ anvendelse. Samlet set hævdes det nuværende antal p-pladser fastholdt.

Øhavsstien beskrives som 'snoren der samler perlerne' og et forløb, der tager form efter de byrum, den passerer. Cykler og gående følges ad, men adskilles enkelte steder for at gøre cykelruten mere effektiv. Det beskrives, at den bliver til shared space på Øhavspladsen (den tidligere havneplads), at den lægges i jernbanens tracé på Jessens Mole og føres igennem Strandengsparken i et kurvet stiforløb, for at blive en trafiksepareret cykel- og gangsti på Østre Havn. På trods af beskrivelsen har det været vanskeligt for dommerkomiteen at vurdere kvaliteten af de foreslåede løsninger i det viste tegningsmateriale.

4. ANVENDELSE AF BYRUM, HAVNERUM OG VANDFLADERNE, SAMT PLACERING AF HAVNEBAD

Som indledningsvis beskrevet har projektet som grundtanke, at forskellighed og diversitet skal styrkes, og at der skal tages afsæt i det enkelte steds og byrums særlighed. Havnepladsen skal blive en rigtig plads med marked og foreslås omdøbt til Øhavspladsen. Toldboden får igen kontakt til vandet med Toldbod Plads, og Frederiksen ses som en pendant til Papirøen i København med nyt havnebad langs Udrustningskajen. Kobberbækkens fritlæggelse bruges til at introducere en Strandengspark med en cirkelformet mole, der formidler overgangen fra Toldbod Plads til Nordre Kaj. Inspirationen er hentet i Svendborgs naturarv snarere end i det stedlige havnemiljø.

Strandengsparken byder på en række udfordringer i forhold til eksisterende ledningsforhold på stedet samt betyder, at den nuværende gæstehavn mister både pladser og servicefaciliteter.

Der er kun sporadisk redegjort for anvendelsen af de enkelte byrum – dette skal ses i lyset af forslagsstillernes intention om, at en høj grad af brugerinddragelse er påkrævet. Man peger på en række pejlemærker, der placeres strategisk i forløbet langs DEN BLÅ KANT, eksempelvis et fyrtårn på spidsen af Frederikskaj, en Øhavsskulptur på spidsen af den tidligere Havneplads og et 'sølvfad' på Toldbod Plads – et nyt 'byens spisebord' som mødested.

Havnebadet er placeret friholdt fra Udrustningskajen og opererer som det eneste forslag med en lav bygning, der indeholder omklædning og en bar/café. Der anvises 50 m bassiner åbent mod skibstrafikken, hvilket vurderes at være en potentiel risikofaktor. Funktionen af det smalle vandrum mellem kajen og havnebadet er ikke nærmere beskrevet.

5. HAVNENS KULTURARV

Beskrivelsen af kulturarven som forudsætning er både grundig og indlevet og peger på nødvendigheden af et større udsyn, at man bør opstille et langsigtet sigte for de andre blå kanter i Øhavet, og dermed for det rekreative og bosætningsmæssige potentiale i sin helhed. Forslaget rummer dermed interessante betragtninger på den generelle problematik omkring højvandssikring, som beskrevet under pkt. 2.

Forslaget rummer mange tekstlige refleksioner over kulturarvens betydning, men illustrerer kun i ringe grad de afledte konsekvenser, fysisk og rumligt. På detailniveau beskrives, at eksisterende spor, det være sig jernbanespor, granithamre, fortløjningspullerter m.m., indlejres i den nye fortælling. Umiddelbart sympatisk men ikke visualiseret, så det fremstår tydeligt for bedømmelseskomiteen. Forslagsstilleren ønsker ikke et bestemt design, men understreger betydningen af forskellighed og variation – men forestiller sig, at planen understøttes af digital wayfinding i form af digital formidling og deling på f.eks. Google Maps og Instagram.

Nogle af de foreslåede klimaløsninger vurderes at give udfordringer i forhold til bevaringsværdige bygninger, f.eks. Baagø & Riber, Det Gule Pakhus på Jessens Mole og generelt bygningerne på Frederikso.

6. SOCIAL BÆREDYGTIGHED

Projektet redegør ikke særskilt for social bæredygtighed udover et forslag om, at værestedet 'Den Blå Lagune' replaceres i nogle af kommunens ledige lokaliteter på Frederikso. Der skal være plads til alle, og det er essentielt, at der sikres diversitet i havnens brug og brugere. En væsentlig del af den sociale bæredygtighed ligger i forventningen om, at planen indledningsvis forankres hos svendborgenserne, og at der skal

ske en kontinuerlig fortsat brugerinddragelsesproces. 'Det er havnerummenes brugere der er eksperterne' – skriver man.

7. IDRÆT OG BEVÆGELSE

Der er ikke redegjort specifikt for emnet. Strandengsparken er i den forbindelse det store greb, hvor man forestiller sig en park med 'indlejrede aktivitets- og læringsplatforme'. Der er forslag til en multibane, en maritim legeplads og en sports- og træningsplads med en forsænket beachvolleybane. Pumpestationen nedgraves delvist og bliver områdets udkigspost. Havnebadet og aktiviteterne på Udrustningskajen danner selvklart en naturlig ramme for idræt og bevægelse. Tilsvarende vil Øhavsstien være en oplagt løberute for svendborgenserne.

8. NORDRE KAJ, KOORDINERING MED SIMAC

SIMAC foreslås placeret på en plint i kote +3,00. Det fremgår af beskrivelsen, at man forestiller sig værksteder placeret i stueetagen ud mod kajarealet og dermed en synergi mellem inde- og udeaktiviteter relateret til SIMAC. Det beskrives, at varetilkørsel foregår let og uhindret foran bygningen. Det fremgår dog ikke tydeligt, hvordan dette skal muliggøres med den anviste plintløsning, og de illustrerede trappe- og rampeforløb, der danner overgang til kajarealet, og på tegningsmaterialet fremstår de nærmere som en reel barriere.

9. KOBBERBÆKKENS UDLØB OG PLACERING AF PUMPESTATION

Det er krævet, at deltagerne skal sikre, at Kobberbækkens udløb kan placeres et vilkårligt sted på Nordre Kaj. I forslaget hænger Kobberbækkens udløb sammen med etablering af Strandengsparken, og er således naturligt låst til dette hjørne af havnebassinets.

Pumpestationen foreslås etableret som et delvis nedgravet element i Strandengsparken med niveaufri adgang til taget. Det er usikkert, om dette er foreneligt med de krav, som i dag stilles til en kloakpumpestation af så stor vigtighed. Pumpestationen kræver tilkørsel af tunge køretøjer, hvorfor en egentlig kørevej er påkrævet. Dette ses ikke at være indeholdt i forslaget.

10. DELUDSNIT A, HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSO

Havnepladsens omdannelse til Øhavspladsen er en væsentlig del af projektets forslag til 1. etape. Man ønsker at omdanne pladsen fra trafik- og logistikrum til en egentlig byplads med plads til marked, kombineret med indendørs og udendørs kulturelle aktiviteter. Det gamle pakhus rummer potentiale for fleksibel anvendelse, og man foreslår en udvidet synergi i brugen, hvor f.eks. Ærø Jazzfestival kan opsætte en scene, hotel og restaurant kan få bedre muligheder for udeservering m.m. Pladsen anlægges som shared space, hvor eksisterende belægningsgenanvendes. Klimasikringen udføres som en lang sammenhængende og lav siddeplint langs pladsens kanter. Det er forslagens pointe, at der er tale om en for byen

særlig betydningsbærende plads med en helt særlig værdi – Porten til Øhavet. Derfor navneskiftet. Dommerkomiteen er skeptisk overfor de trafikalt radikale løsninger, der knytter sig til omlægningen af Havnepladsen.

Vandrummet mellem Honnørkaj og Udrustningskaj beskrives som et klimaks i havnens forløb. Her mødes alting visuelt, og der er højt aktivitetsniveau langs kanterne. Havnebadet placeres langs Udrustningskajen for at understøtte aktivitetsniveauet 24/7. Forslagsstilleren er begejstret for Svendborgs model for udvikling af Frederiksø med start-ups og kulturelle aktører og foreslår, at man styrker og udvikler denne model som en del af en unik brandingmulighed for Svendborg.

Området forsynes med de tidligere under pkt. 4 beskrevne fyrtårne.

11. DELUDSNIT B, JESSENS MOLE, HAVNEPARKEN, SIMAC

Området foreslås etableret som 2. etape i udbygningen af DEN BLÅ KANT. Jessens Mole foreslås indsnævret for at muliggøre udvidelse af fortovsarealet mod byen og for at prioritere de bløde trafikanter. Forbindelserne op i byen understøttes ved at hæve belægningen lokalt, dels med en fartdæmpende funktion, dels som markører af krydspunktet.

Toldbod Plads ryddes for teknikbygninger, og der foreslås etableret en plads, der samler stedets aktiviteter. En sammenhængende flade samler rummet, og det får ny betydning som aktivt og centralt havnerum. Bendixens Fiskehandel, havnekontor og på sigt en offentlig funktion i Toldboden kobles med beachvolley om sommeren og skøjtebane om vinteren.

Havneparken er omdannet til at være en del af Strandengsparken, en idé der udspringer af et ønske om at fortælle om byens og havnens historiske relation til landskabet. Parken samler udløbene fra Kobberbækken og Dronningebækken og tilstræber at skabe et vådengsområde med indlysende naturkvaliteter. Det er tanken, at området 1:1 formidler og synliggør de klimaforandringer, der er årsagen til den stillede opgave.

Forslaget beskriver karakteren som 'det rå overfor det polede' og 'det grønne overfor det befæstede' – som en park, der låner fra landskabet og et nyt maritimt rum, der peger fremad.

Den runde mole bliver helt konkret omdrejningspunkt og fungerer som gangforbindelse mellem Toldboden og SIMAC. Relationen til SIMAC er beskrevet under pkt. 8.

12. ETAPEPLAN OG ØKONOMI FOR 1. ETAPE, 24 MIO. DKK

Forslaget påpeger betydningen af, at projektet rodfæster sig hos svendborgenserne, og at der opnås synlige forbedringer af rammerne for livet på havnen. Udover klimasikring til kote

+2,20, fra Den Runde Lystbådehavn i syd til den midlertidige havnepark i nord, foreslår man at etablere Øhavspladsen som et vigtigt og centralt byrum i planen.

13. KONKLUSION

Dommerkomiteen finder, at forslaget rummer en række interessante tilgange til løsning af opgaven. Forslaget skal fremhæves for sin stærke fortælling om natur- og kulturarven og sin uprætentiose tilgang til den designmæssige del af opgaven. Det skal også fremhæves for sin til tider poetiske tilgang til enkeltelementer i besvarelsen og have ros for sin perspektivering af problematikken omkring klimasikring generelt.

Dommerkomiteen finder, at forslaget har en udmærket beskrevet strategi og model for klimatilpasning mod højvande til kote +2,20, men at forslaget ikke fremstår helt så overbevisende i forhold til klimatilpasning mod højvande til kote +3,00.

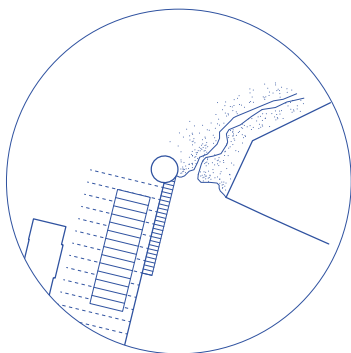
I forhold til sikring mod vandet fra oven (kraftig regn/skybrud) finder dommerkomiteen, at forslaget ikke i tilstrækkelig grad beskriver, hvorledes teamet påtænker denne problemstilling løst. Teamets forslag om at arbejde med en etapeopdeling i forhold til såvel tidshorisont og risikoniveau gør forslaget adaptivt. Herved kan det tilpasses evt. ny fremtidig viden om klimaets udvikling, og der kan løbende tages nye løsningsmuligheder i spil, som den teknologiske udvikling indenfor området forventes at frembringe i de kommende år og årtier. Omvendt indeholder forslaget også anvendelse af en række mobile løsninger, som forventeligt kun vil komme i funktion ganske få gange i de kommende hundrede år. Dette stiller store krav til et velfungerende beredskab med involvering af såvel private grundejere og det offentlige beredskab, som ikke ses tydeligt beskrevet i forslaget. Forslaget ville også stå stærkere, såfremt det tydeligere beskrev de anlægstekniske konsekvenser og muligheder ved højvandssikring langs kajmolerne og på bygninger.

Det er dommerkomiteens opfattelse, at projektet rummer interessante delelementer, men også at der er diskrepans mellem det skrevne og det visualiserede på flere områder. Generelt er der i dommerkomiteen ikke begejstring for Havnepladsens omdannelse til Øhavsplads og etablering af en egentlig Strandengspark direkte i forbindelse med havnen. I Svendborg er havnen 'hellig' og som sådan kulturbærende – og netop de to områder er vigtige omdrejningspunkter for havnens aktive og kulturbærende dagligliv – med biler og kaos, og hvad der ellers hører til. Forslagsstilleren har som en del af sit tankesæt – at man skal bygge videre på det, der er. Vigtige løsningsforslag gør nærmest det modsatte efter komiteens opfattelse.

Dommerkomiteen konkluderer derfor, at forslaget ikke går videre til fase 2.

"TANKESÆTTET"

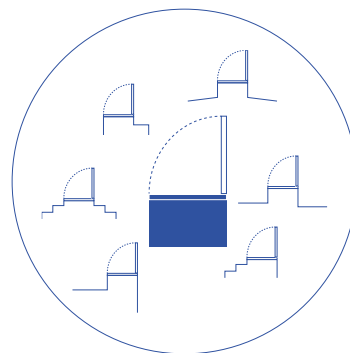
I SÆRLIGT OG STEDSLIGT



Forskelligartet udformning



Diversitet, mangfoldige brugergrupper

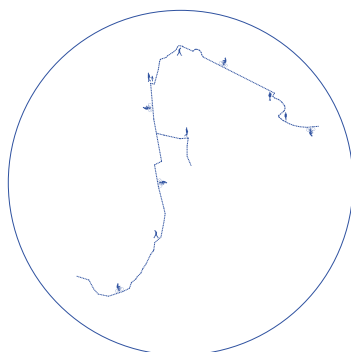


Differentieret klimasikring

II FÆLLES OG SAMMENHÆNGENDE



Sammenhængende koter for klimasikring

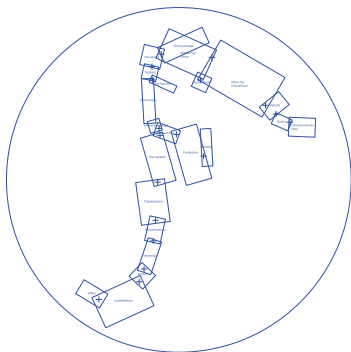


Sammenhængende forbindelse

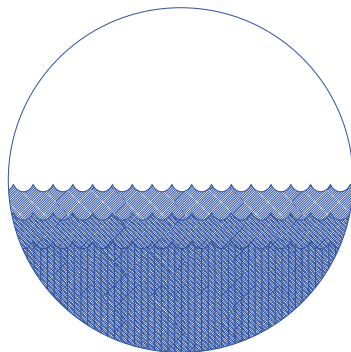


Svendborgs identitet

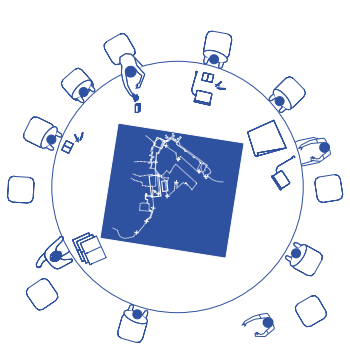
III ADAPTIV, SKALERBAR OG PROCESSUEL



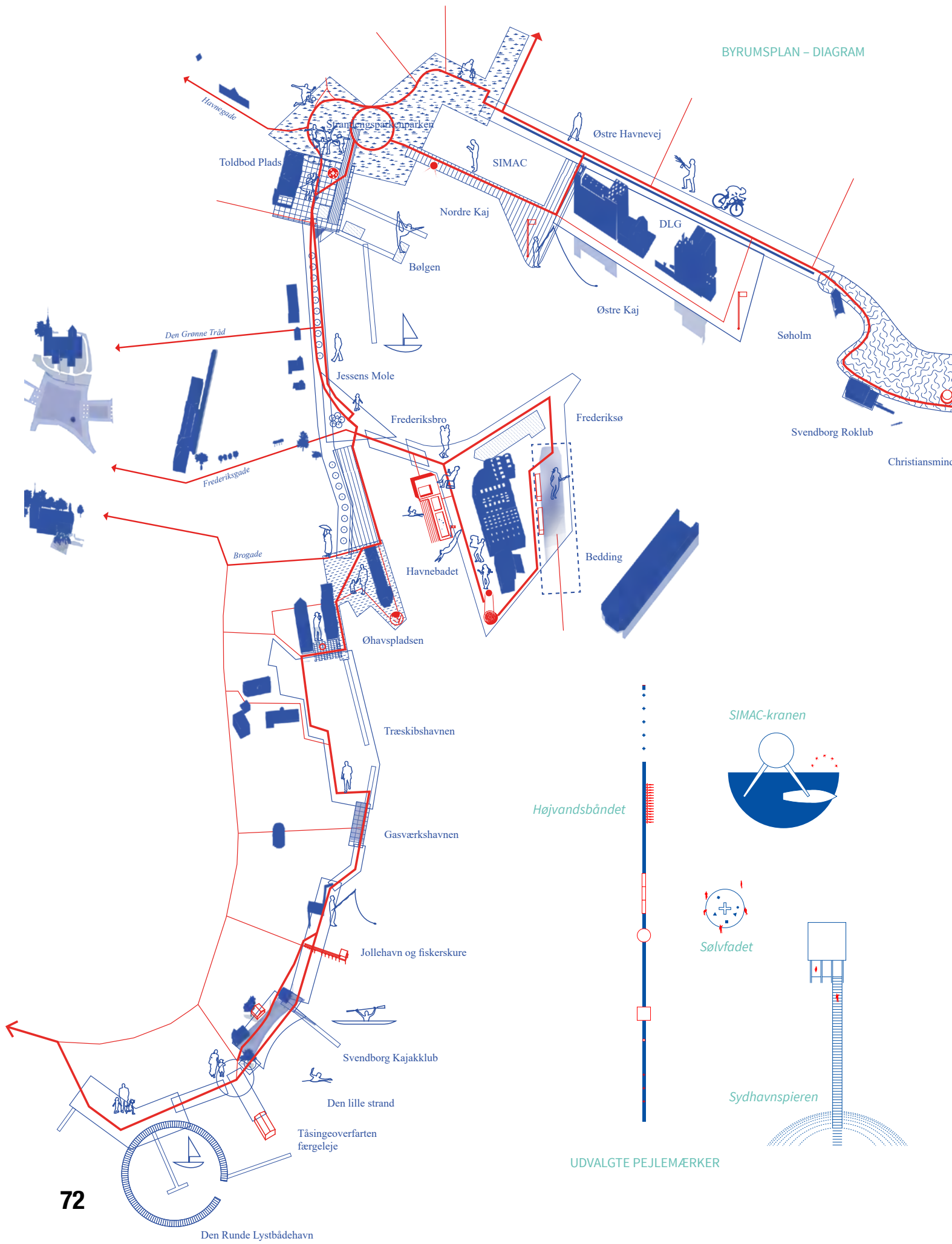
Etablering en efter en

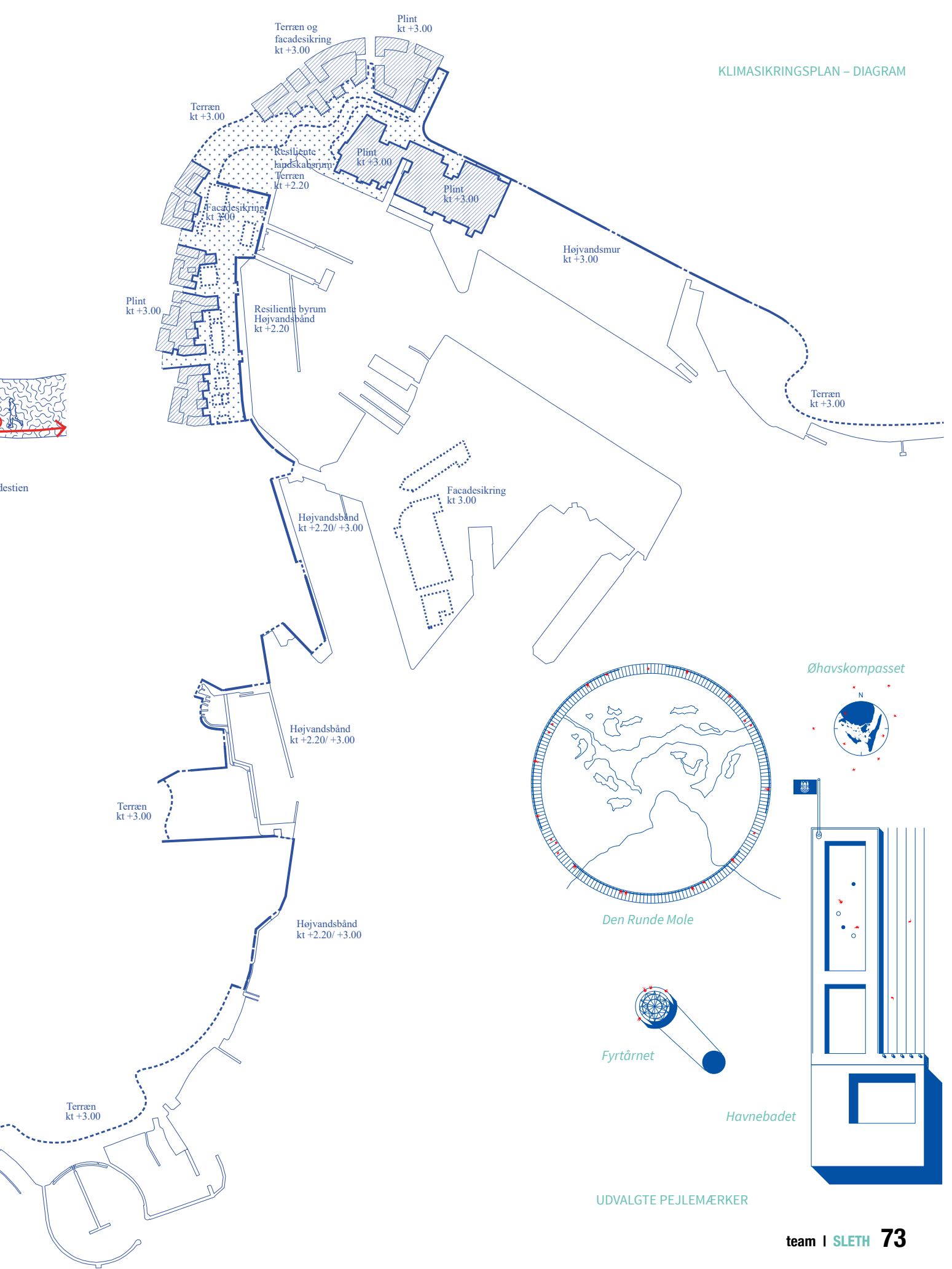


Etapedeling i takt med klimasikring



Processuel borgerinddragelse





Terræn og facadesikring kt +3.00

Plint kt +3.00

Terræn kt +3.00

Resiliente landskabsrum

Plint kt +3.00

Plint kt +3.00

Plint kt +3.00

Resiliente byrum Højvandsbånd kt +2.20

Højvandsmur kt +3.00

Terræn kt +3.00

destien

Facadesikring kt 3.00

Højvandsbånd kt +2.20/ +3.00

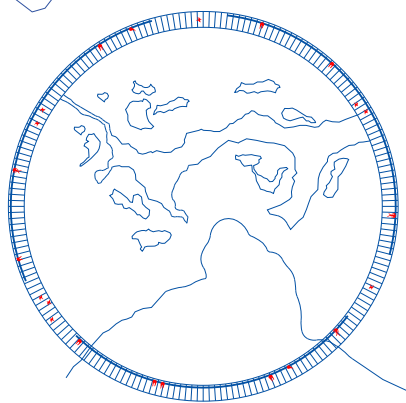
Højvandsbånd kt +2.20/ +3.00

Terræn kt +3.00

Højvandsbånd kt +2.20/ +3.00

Terræn kt +3.00

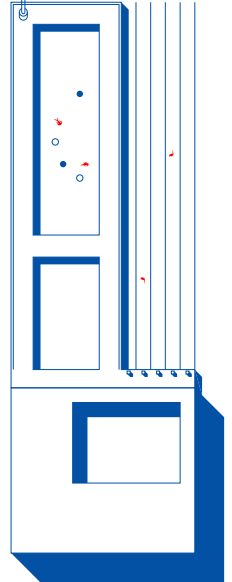
Øhavskompasset



Den Runde Mole



Fyrtårnet



Havnebadet

UDVALGTE PEJLEMÆRKER



TVÆRSNIT SYDHAVNEN



TVÆRSNIT TRÆSKIBSHAVNEN



TVÆRSNIT JESSENS MOLE



TVÆRSNIT NORDRE KAJ - KOBBERBÆKKEN



TVÆRSNIT CHRISTIANSMINDE

HAVNEN SYD



TRÆSKIBSHAVNEN

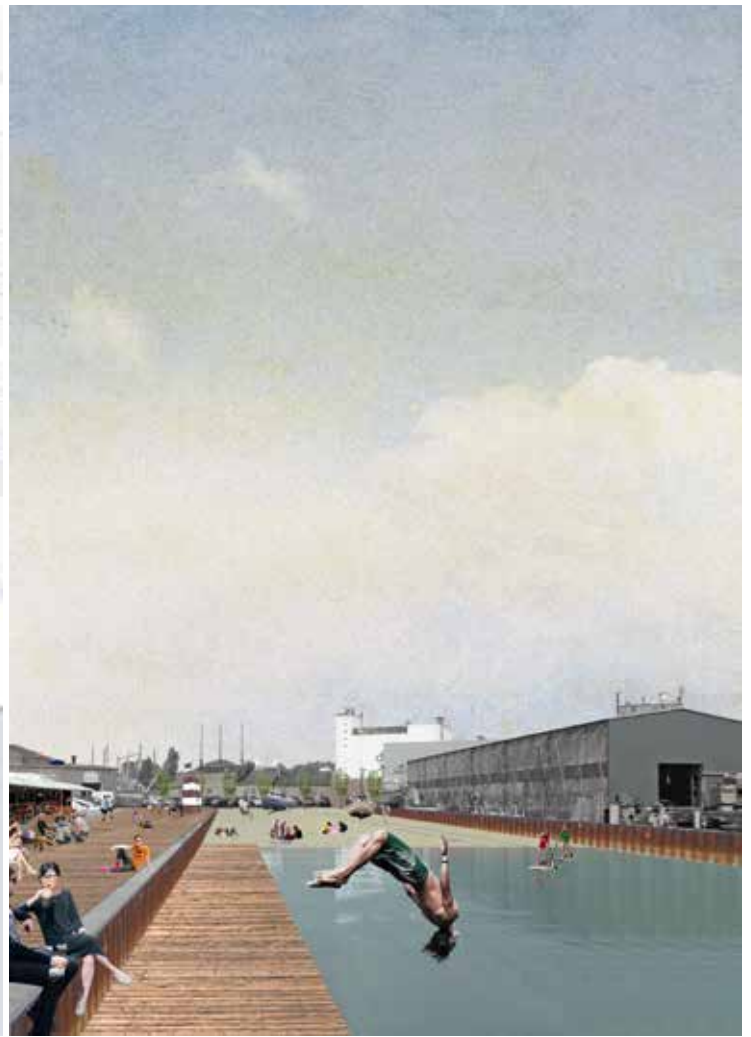


HAVNEPLADSEN





DELUDSNIT - ØHAVSPADSEN OG FREDERIKSØ



FREDERIKSØ - BEDDINGEN



TVÆRSNIT ØHAVSPADSEN

TVÆRSNIT FREDERIKSØ

FREDERIKSØ

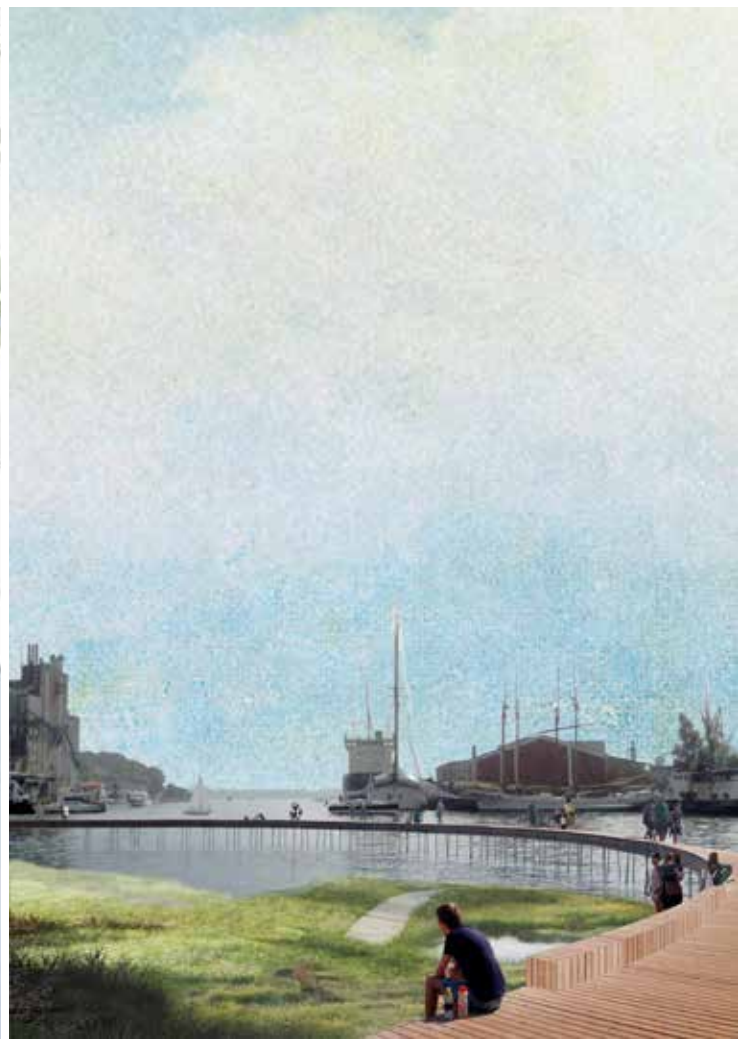


JESSENS MOLE





DELUDSNIT – STRANDENGPARKEN



STRANDENGPARKEN



TVÆRSNIT STRANDENGPARKEN

TOLDBOD PLADS



ØSTRE KAJ



CHRISTIANSMINDESTIEN



FORSLAG

3

DELTAGER FASE 1

"Dommerkomiteen finder, at forslaget byder ind med en præcis analyse af samspil mellem by og havn, havnens delområder og trafikens betydning.

Forslaget fremstår ikke helt overbevisende i forslaget om klimatilpasning mod højvande på Frederiksø mod sydøst og sydvest, samt ved forslaget om den langstrakte sandbanke og indramningen af "Mudderhullet".

DOMMERKOMITEEN





SAMLET PLAN - 1:5000

FORSLAG 3 / 10000

NY BLÅ KANT I SVENDBORG

HOVEDRÅDGIVER, OPHAVSRET

TOPOTEK1

Ansvarlige partnere: Martin Rein Cano / Lorenz Dextler

Projektleder: Bojana Bjelic / Scott Get

Medarbejdere: Stephan Schmidt / Even Chen Pavlo Zabolin

UNDERRÅDGIVER, OPHAVSRET

VEGA LANDSKAB APS

Ansvarlige partnere: Anne Galmar, landskabsarkitekt maa mdl / Anne Dorthe Vestergaard, arkitekt maa

Projektleder: Anne Galmar, landskabsarkitekt maa mdl

Medarbejdere: Anne Galmar, landskabsarkitekt / Anne Dorthe Vestergaard, landskabsarkitekt / Bodil Hemgård, landskabsarkitekt

/ Emanuela Genovese, landskabsarkitekt / Julie Marie Knudsen, cand mag / Alena Mynarčíková, bsc landskabsarkitekt

/ Annemette Aaen Petersen, bsc landskabsarkitekt / Ingvild Hansen, bsc landskabsarkitekt / Quynh Nguyen, bsc landskabsarkitekt

UNDERRÅDGIVER, OPHAVSRET

ARCADIS

Projektleder: Jeroen Rijdsdijk

Medarbejdere: Simone Mol, ingeniør, klimatilpasning og håndtering af overfladevand / Henry Tuin, ingeniør, hydrauliske strukturer

/ Vincent Hombergen, projektleder, maritime og kystnære konstruktioner / Rimmer Koopmans, ingeniør, geotekniker

UNDERRÅDGIVER, OPHAVSRET

LIVING CONCEPTS

Konsulent. Dorte Killerich

1. OVERORDNET VISION OG PRINCIPPER SAMT ARKITEKTONISK HOVEDGREB

Forslagets overordnede vision er på én gang at styrke forbindelsen mellem byen og havnen og at skabe et nyt epicenter for de ikke-erhvervsrettede aktiviteter i Svendborg havn, Svendborgs Blå Hjerte. Et af forslagets hovedgreb består i at etablere en ny trafikal forbindelse henover Frederiksovej og sammentænke den med højvandssikring. Herved aflastes de langsgående trafikårer, der adskiller midtbyen fra havnen, samtidig med at den inderste del af havnen indrammes af et tre meter højt dige og herved beskyttes mod havvandsstigninger. Oplevelsen af at være visuelt afskåret fra sundet vil være ret udtalt, når man færdes omkring det centrale Blå Hjerte. I tillæg til dette helt centrale greb byder teamet ind med forslag til udformning af det nye indre vand-byrum, af cykel- og gangstien, med udpegning af nye byggefelt (hvis karakter virker fremmede for Svendborg) og forslag til et ny-

skabende rekreativt ø-landskab, der på sigt kan fungere som inddæmning af en kyststrækning. Og endelig introduceres en dynamisk relation mellem aktører, steder og fortællinger, som skal sikre dynamikken i aktiviteter for både svendborgensere og turister.

2. STRATEGI OG MODEL FOR KLIMATILPASNING

Forslaget tager udgangspunkt i, at det i programmet fastsatte niveau for højvandssikring på kote +3,00 først vil være aktuelt i en meget fjern fremtid. Klimastrategien i forhold til regnvand og skybrud er beskrevet som et system af mindre lokale indgreb, der sikrer, at Svendborgs havnearealer kan håndtere store mængder regnvand i dag og i fremtiden. Hovedgrebet orienterer sig om to store skybrudsveje. Vandet fra skybrudsvejene kan i første omgang ledes direkte ud til havnebassinet. Den nordlige skybrudsvej samles i brede riste og føres rørlagt til havnebassin, mens den sydlige skybrudsvej har direkte afløb på overfladen via tilpasset terræn.

Forslag 3 opererer med forskellige klimaskærmsløsninger langs DEN BLÅ KANT til højvandssikring. Den højvandssikrende klimaskærm ændrer således karakter efter, hvor den placeres i byen og landskabet. Teamet vælger en løsning med sluseporte, der i tilfælde af højvandsvarsel kan lukkes mekanisk. De foreslår at integrere slusefunktionen dels i den eksisterende bro mellem Svendborg og Frederikse, dels i en ny trafikvej på den modsatte side af Frederikse. De to sluser bindes sammen af den omlagte Frederiksøvej, der hæves, så selve vejen bliver til et lavt dige, der ligger ca. 1 m højere end den omgivende ø. Herved beskytter diget den nordlige del af Frederiksø og inderhavnen til kote +3,00.

På den sydlige del af Frederiksø arbejdes med to forskellige principper. I området mod øst foreslås en ny bydel, der kan anlægges højdemæssigt, så den tilpasses den fremtidige højere vandstand. Mod vest foreslås det at beholde eksisterende bygninger og terræn, men undersøge mulighederne for at klimasikre de eksisterende bygninger, enten med et forhøjet 'gulv' eller med en bearbejdning, der gør det muligt for selve bygningen i sig selv at fungere som højvandssikring. Alternativt nævnes, at der kan arbejdes med at rigge en midlertidig beskyttelse til omkring Frederiksø ved inddragelse af det store fællesskab, der i dag eksisterer på og omkring Frederiksø.

Mod vest arbejdes med en blødere og mere landskabelig sikring, dels i form af en langstrakt sandbanke med en serie af højere klitter på, dels i forhold til den foreslåede indramning af "Mudderhullet" til en sø. Mod nordøst placeres en betonmur fra den nye Frederiksøvej og ind gennem bebyggelsen til kote +3,00.

Til håndtering af regnvand og skybrudsvand foreslår teamet bag forslag 3, to typer af indsats, der samtidigt bevarer den karakteristiske og fine eksisterende belægning i området tættest mod kajkanten.

I det eksisterende brostensbelagte område foreslås der en indsats i form af akupunktur: Teamet foreslår, at der lægges nye linjer af åbne vandrender, som opsamler det vand, der her samler sig, og via riste, rør og udløb (der er sikret mod tilbageløb med højvandsslukke) leder vandet i havnebassinet. Herved kan der anlægsteknisk arbejdes i relativt smalle baner på langs af den eksisterende belægning, som derfor i hovedtræk kan bevares og reetableres omkring vandrender og over rørføringer.

Hvor den eksisterende kørevej omlægges til ny promenade, er der mulighed for at indpasse en serie regnbede. I den eksisterende belægning, hvor der i dag er lokale problemer, samler nye vandrender overfladevandet, og leder det til riste. Hvor vejtracéet omlægges som ved Jessens Mole, ændres det samlede profil til en 'hulvej' med plads til regnbede og permeable overflader i det brede profil, hvor den bløde trafik har forsteret.

3. TRAFIK, PARKERING, SAMMENHÆNGENDE GANG- OG CYKELFORBINDELSE

Forslagets trafikløsning leder færgetrafikken fra rundkørslen på Nyborgvej, hen over Østre Havn og via en ny vej med en sluse til Frederiksø. Herved skabes der optimale muligheder for at styrke de mange forbindelser der primært gående og cyklende mellem midtby og havn og at minimere omfanget af krydsende cyklister og bilister på Havnepladsen. Endvidere muliggør denne løsning, at hele Jessens Mole kan trafikfredeliggøres og således få en større rolle som byrum med rekreative anvendelser. Der er ikke anvist alternativ placering af Drejø færgeleje, som projektet foreslår nedlagt.

Forslaget anviser en sammenhængende sti langs DEN BLÅ KANT som en veldefineret kombineret gang- og cykelsti, med en belægning fra Den Lille Strand i syd, over en dæmning ved "Mudderhullet" og ind over Havnepladsen, Jessens Mole og hele vejen rundt langs det øst-vestvendte kajforløb og videre ud mod Christiansminde. Endvidere muliggør vejen over Frederiksø også en gang- og cykelforbindelse den vej. Projektet anviser ikke de ønskede alternativer bagom ad Hudesvej osv., hvilket dog kan etableres uden problemer.

Parkering beskrives kun sporadisk. Af programmeringsdiagrammet fremgår det, at der tænkes parkering bag havneparken (som den eneste p-mulighed nær det nye og vitale aktivitetsvand-byrum ved SIMAC), og derudover ved Havnepladsen og på Frederiksø. Antal p-pladser fremgår ikke, og der opereres tilsyneladende ikke med multianvendelse.

4. ANVENDELSE AF BYRUM, HAVNERUM OG VANDFLADERNE SAMT PLACERING AF HAVNEBAD

Forslaget bæres af en fin programmatisk disponering, hvor nærlæsning af programmets mange forslag fra workshops (hvoraf en stor del var henlagt til Frederiksø) fordeles langs de nye 'vandrum' (pendant til byrum), hvorimellem der med det indre havnerums opgradering er opstået en ny fordeling. De flyttes i hovedsagen op til SIMAC-grunden og på øens vestside og dens brede kajareal. SIMAC-arealer er fortrinsvis programmeret til unge (inklusive læring, uden at det dog præciseres nærmere) og kan fungere i forhold til havneparken, som fortsat skal tilbyde scaterfaciliteter. Der indtænkes legepladser flere steder på den nu trafikfredeliggjorte Jessens Mole. Grundlæggende opereres der med en fortætning omkring havnebassinet og det sydlige havnesluserum, og dermed med en adskillelse til det mere landskabelige udtryk og strandlivet på den sydligste strækning. Aktiviteter mod nordøst tænkes ikke aktivt ind, ligesom hele ydersiden af Frederiksø ikke indgår.

Havnebadet ligger som hovedattraktionen i det ny havnebyrum og strækker sig langs hele kajkanten. Adgangen er begrænset til to anknætningspunkter, en trappe og en rampe, og som sådan fungerer trædækket adskilt fra det brede kajareal. Dækket er stort og kan anvendes til havnebadet, har plads til sauna og opholdsarealer, som ikke specificeres nærmere.

Koblingen mellem havn og by er et aktivt punkt i forslaget, og der arbejdes strukturelt med emnet, hvilket primært manifesteres i infrastrukturen og bearbejdning af byrummene mere end i programmerne.

Som wayfindingssystem er forslagets kobling mellem by og havn ret selvforklarende i form af et bystrøg og en blå havneforbindelse langs terrænkurverne og stræder og vejforbindelser på tværs. Der indgår dog ikke en koordineret beplantningsstrategi i forslaget, som kunne understøtte dette greb.

5. HAVNENS KULTURARV

Teamet byder ind med fine og nuancerede kulturarvsanalyser og betragtninger, som dog bliver lidt 'væk' i konkretiseringen af forslaget. Eksempelvis udpeges bygningen langs Udrustningskajen som havende høj bevaringsværdi, hvorefter det foreslås, at belægningen på terrænet udenfor hæves med cirka en meter og tilsvarende at hæve gulvkoten inde i selve bygningen.

6. SOCIAL BÆREDYGTIGHED

Forslagets udviklede blik på programmering følger i vid udstrækning de indspil, som programmet bidrager med. Indspil formuleret af aktive borgere, hvorfor forslagsstillernes eget blik på det sociale aspekt ikke kommer til udtryk.

7. IDRÆT OG BEVÆGELSE

Idrætsaktiviteter grupperes i udgangspunktet således, at vandrelaterede aktiviteter samles, som i bassinet mellem Hudes Plads og den nye sluseforbindelse, eller at leg i hovedtræk organiseres langs Jessens Mole, hvor der også etableres et pitstop for den langsgående gang- og cykelsti. På den måde søges indlejringen af idræt og bevægelse indbyrdes synergier og koblinger til andre funktioner.

Forslaget rummer endvidere en interessant turistanalyse. Den peger på det autentisk-lokale som en trend for besøg. Ideen om en lokal, stærk forankring er god, men indholdsmæssigt mangler forslaget input til, hvori disse lokale, stærke forenings- og fritidsaktiviteter består, og hvor de skal udfolde sig. At trække fritidslivet frem på havnen er en god pointe, hvilket også erfaringerne fra Frederiksø vidner om – og det kunne være mere drivende for udviklingen.

8. NORDRE KAJ, KOORDINERING MED SIMAC

SIMAC-bygningerne kan med forslagets klimasikringsprincip på ukompliceret vis få niveaufri adgang til kajarealet. Imidlertid er forslaget om at placere en ponton langs hele kajstrækningen uheldig, da den forhindrer dels anvendelse af SIMAC-kranen og dels andre kaj- og vandrelaterede aktiviteter og derfor ikke er koordineret med SIMAC.

9. KOBBERBÆKKENS UDLØB OG PLACERING AF PUMPESTATION

Kobberbækkens udløb er angivet til Nordre Kaj. Et biofilter

påtænkes at rense bækken før udløb. Udløbet er angivet lige ud for, hvor havnebadet foreslås placeret. Selvom det angives, at Kobberbækkens udløb renses, er det betænkeligt ud fra et vandhygiejnisk synspunkt at placere havnebad ved bækkens udløb, ligesom det kan være en hindring for fiskenes frie vandring op i Kobberbækken. Den foreslåede placering af pumpestationen er problematisk, da den eksisterende pumpestation skal være i drift i hele anlægsperioden.

10. DELUDSNIT A: HAVNEPLADSEN OG FREDERIKSØ

Udrustningskajen på Frederiksø tiltænkes nogenlunde samme anvendelse som i dag. Da dette område ligger uden for kystbeskyttelsesdiget, tænkes såvel kaj som gulvet hævet til kote +3,00, hvilket dog synes i modstrid med kulturarvsanalyserne. Museet betragtes som primær aktør i forhold til bygningerne, men hvordan det afspejles i disponeringerne af de nære og meget attraktive udearealer, fremgår ikke. Sydspidsen bliver et nyt udsigtspunkt, men er ikke artikuleret nærmere.

Heller ikke størstedelen af Havnepladsen, herunder Havnepakhuset, er beskyttet mod havet, men dens 'skæbne' beskrives ikke nærmere. I forhold til kystbeskyttelse foreslås en beskyttelsesvæg, der løber hen over Havnepladsen.

Havnetrafikken afvikles som tidligere beskrevet, og den store konflikt med krydsning af denne trafik og Øhavsstien undgås. Det inderste fægeleje ser ud til at være nedlagt, og en ny anløbsplads er ikke anvist.

11. DELUDSNIT B: JESSENS MOLE, HAVNEPARKEN, SIMAC

Knækket mellem Nordre Kaj og Jessens Mole løses ved at flytte den 'hårde' scaterpark ned til kajkanten på Jessens Mole og afgrænse baglandet med en parkeringsplads. Det giver et nogenlunde sammenhængende gulv, men udgør ikke nogen rumligt overbevisende løsning. Funktionelt er det nødvendigt med parkering i tilknytning til det nye byrum, som vil få mange besøgende.

Pumpestationen er i den bygningsmæssige konfigurering ikke særlig overbevisende, og den er ikke funktionelt integreret med områdets øvrige programmer.

Skybrudsmæssigt deler Kobberbækkens udløb, der er udformet som en serie rensesbassiner, SIMAC-komplekset i to halvdele, og det er ikke godtgjort, hvordan det nye blågrønne rum kan drage fordel heraf.

12. ETAPEPLAN OG ØKONOMI FOR 1. ETAPE, 24 MIO. DKK

Teamet foreslår at etablere to vitale dele af forslaget som åbningstræk. Dels anlæggelse af havnebadet i Det Blå Hjerter, dels indkøb af mudderpram med henblik på senere etablering af de eksotiske øer mod syd. I det meget sparsomme økonomiske overlag foreslås endvidere disponeret midler til formidling og events.

13. KONKLUSION

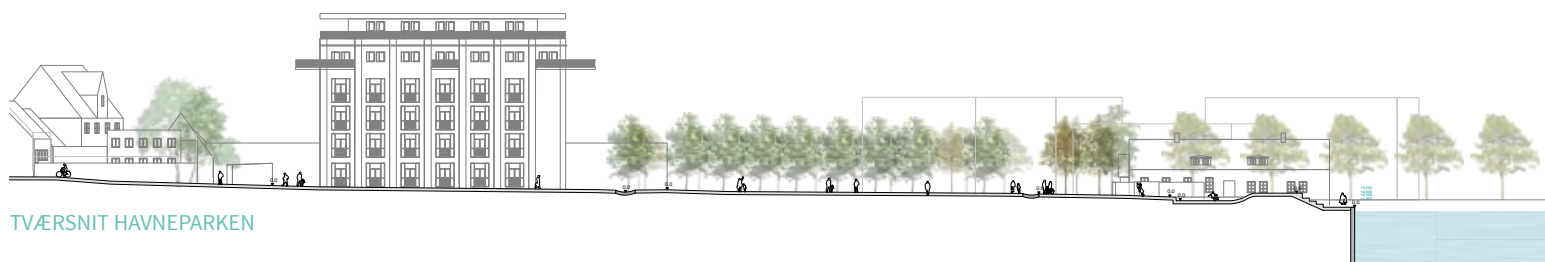
Dommerkomiteen finder, at forslaget byder ind med en præcis analyse af samspil mellem by og havn, havnens delområder og trafikens betydning. Trafikforslaget bidrager til at styrke sammenhængen mellem by og havn/land og vand, mens de visuelle forbindelser til sundet afsnøres. Samspil mellem aktører, sted og fortælling står stærkt i forslaget. Der er stor opmærksomhed på det heterogenes logik i etableringen af et sammenhængende og varieret forløb langs DEN BLÅ KANT. Opmærksomheden på kulturmiljøaspekterne kommer kun til udtryk i beskedent omfang.

Strategi og model for klimatilpasning mod højvande er godt beskrevet, men forslaget fremstår ikke helt så overbevisende i forhold til forslaget om klimatilpasning mod højvande på Frederiksø mod sydøst og sydvest, samt ved forslaget om den

langstrakte sandbanke og indramningen af "Mudderhullet". Regnvands- og skybrudshåndteringen er beskrevet på en god og overbevisende måde, men en detaljering heraf vil styrke forslaget yderligere.

Forslaget har et godt blik på rekreative anvendelser gennem distribuering og samling af aktiviteter i 'clusters'. Derimod er koblingerne til SIMAC uhensigtsmæssige, og der redegøres ikke for de foreslåede løsningers påvirkning af havnens erhvervsaktiviteter.

Dommerkomiteen konkluderer derfor, at forslaget ikke går videre til fase 2.



TVÆRSNIT HAVNEPARKEN



TVÆRSNIT TRÆSKIBSHAVNEN



TVÆRSNIT LAGUNEN

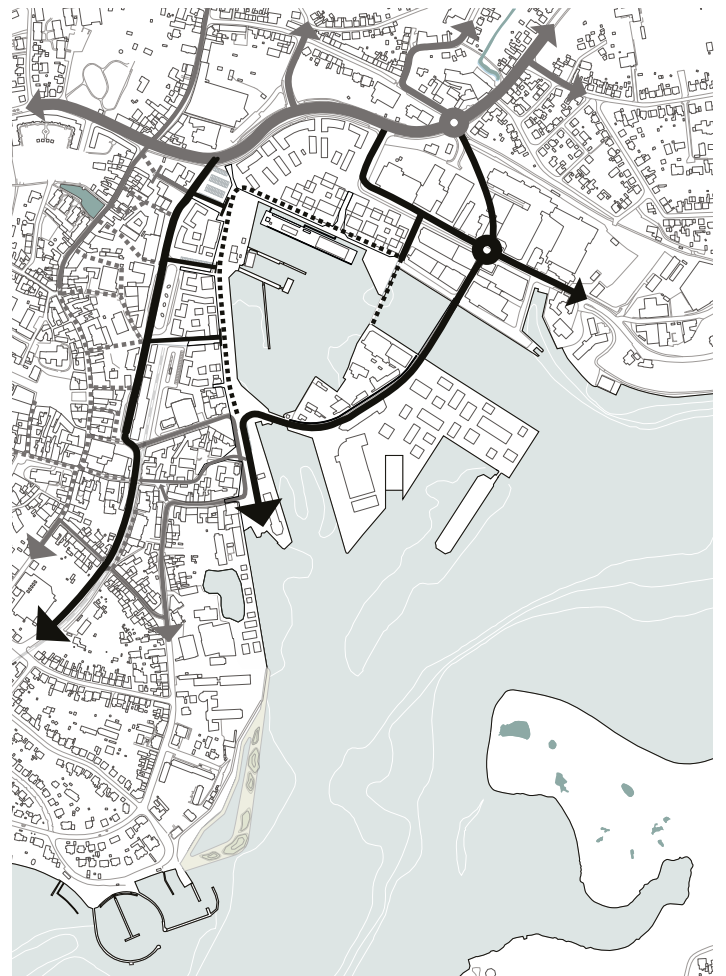
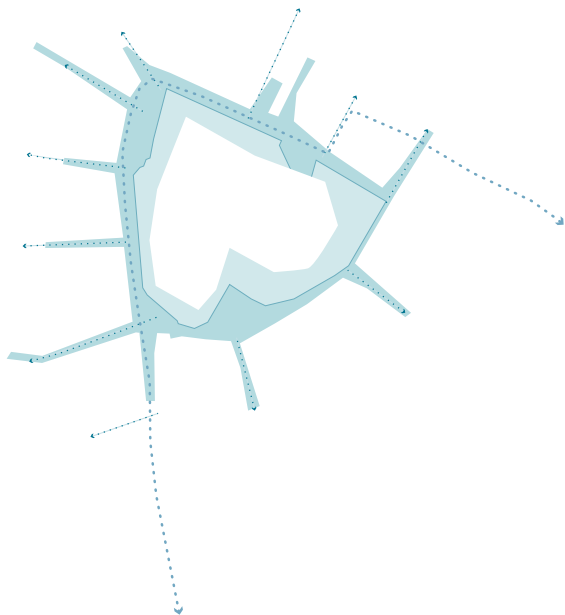


TVÆRSNIT FREDERIKSØ

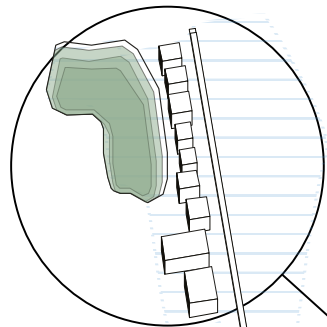


NY VEJ- OG KLIMAFORBINDELSE
BESKYTTER INDERHAVNEN MOD HØJVANDE

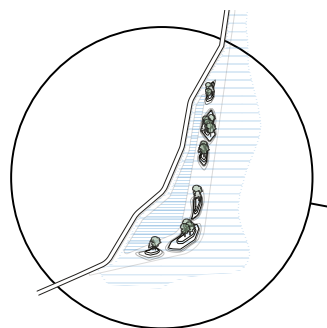
SVENDBORGS BLÅ HJERTE



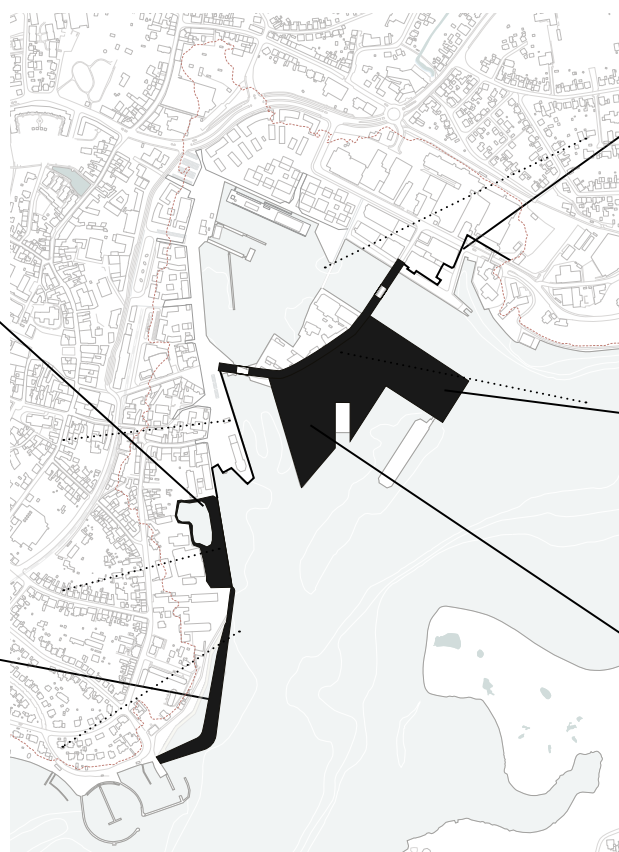
TRAFIKAL STRATEGI



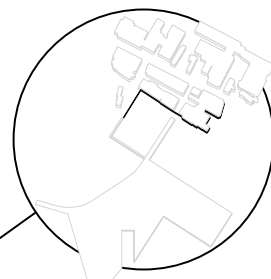
Mudderhullet foreslås en kant, der kan udnyttes til bebyggelse.



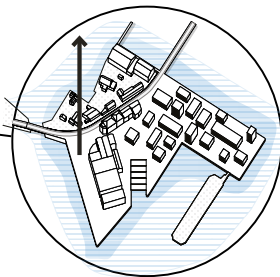
Lagune park, der fungerer som klimasikring



SCENARIO 1

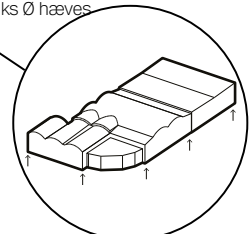


Strategisk placeret betonmurs system integreret med bebyggelsen



Ny forbindelse over frederiks ø, kombineret med klimasikring

Frederiks Ø hæves

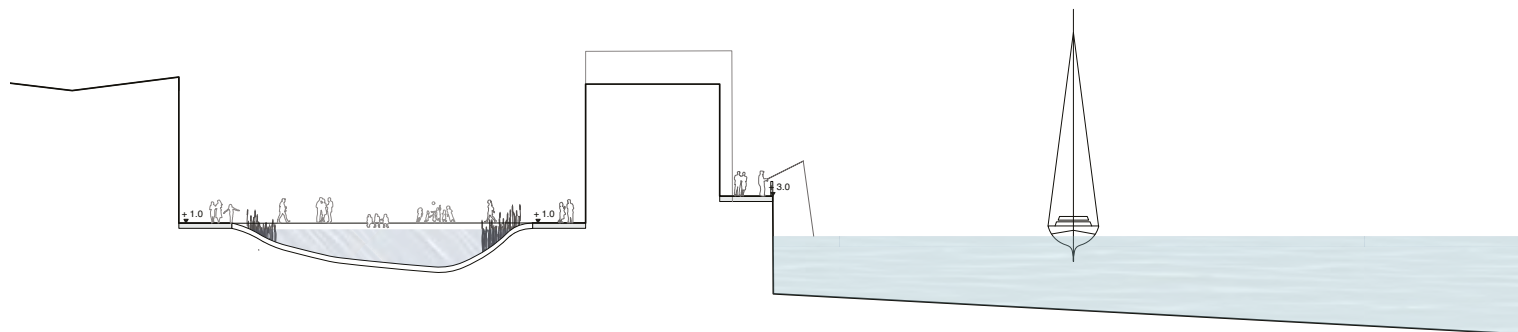


Strategisk hævnning af gulvniveau i bygninger

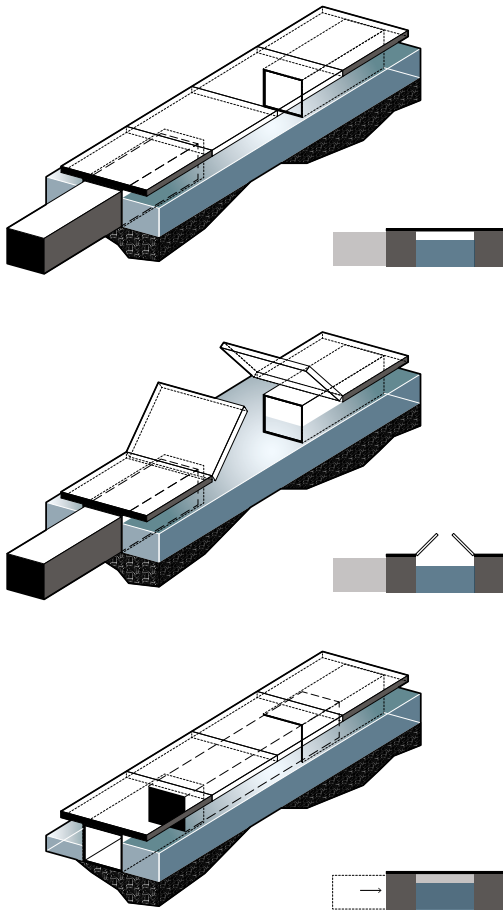
KLIMASIKRINGSLØSNINGER I FORHOLD TIL HØJVANDE



KLIMASIKRING FREDERIKSØ – HÆVNING OG NY KANT



KLIMASIKRING TRÆSKIBSHAVNEN – NY BEBYGGELSE PÅ KANTEN



NY KLIMAPORT – KONSTRUKTIONSPRINCIP



DELUDSNIT ØHAVSLAGUNEN



NY LAGUNE VED HAVNEN SYD – HØJVANDSSIKRING OG REKREATIVT LANDSKAB



DELUDSNIT - FÆRGELEJET



TVÆRSNIT JESSENS MOLE



TVÆRSNIT FREDERIKSØ



NYT HAVNEBAD VED SIMAC



TVÆRSNIT NORDRE KAJ



DELUDSNIT - HAVNEPLADS OG HAVNEBAD

Bo Hansen



Flemming Madsen



Henrik Nielsen

Mette Kristensen



Jens Erik Laulund Skotte



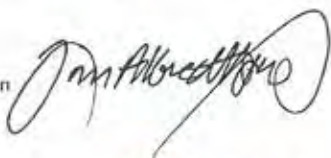
Frederik Ejlers



Ellen Marie Braae



Jan Albrechtsen



Claus Møller Pedersen



KONKURRENCEN

Konkurrencen er udskrevet af
Svendborg Kommune

DOMMERBETÆNKNINGEN

Tekst

Ellen Marie Braae, landskabsarkitekt, fagdommer
Jan Albrechtsen, arkitekt, fagdommer
Claus Møller Pedersen, ingeniør, fagdommer

Redaktion af tekst

Anne-Mette Bølling, Arkitektkonkurrenceordk

Illustrationer

De deltagende teams

Redaktion af illustrationer, layout

Jens V. Nielsen, byplanarkitekt

Produktion

Production Facilities

Offentliggørelse

28. juni 2018



Svendborg
Kommune



STRÅNDEN

FÆLLESHUSET

GASVERSKAJEN

DEN GULE PLADS