

Resultat af parallelkonkurrence HELHEDSPLAN for transformation af banegårdsområdet og Museumspladsen i Esbjerg

BEDØMMELSESRAPPORT

Februar 2020



Esbjerg Kommune
DSB Ejendomme

PARALLELKONKURRENCEN

Parallelkonkurrencen er udskrevet af Esbjerg Kommune i partnerskab med DSB Ejendomme

BEDØMMELSESRAPPORTEN

Redaktion: Anne-Mette Bølling, Arkitektkonkurrencerdk

Tekst: Tue Hesselberg Foged, Jacob Fischer og Frans Drewniak, fagdommere samt oplysninger fra rådgivere for dommerkomiteen

Illustrationer: Forslagsstillerne

Grafisk redaktion: Jens V. Nielsen, byplanarkitekt

Fysisk model: Nina Christine Hansen og Olivia Thomsen

Tryk: Production Facilities

Offentliggørelse: 20. februar 2020



Helhedsplan for transformation af banegårdsområdet og Museumspladsen i Esbjerg

Resultat af parallelkonkurrence

Februar 2020

Esbjerg Kommune
DSB Ejendomme

03 TAK FOR FORSLAGENE

KORT OM KONKURRENCEN

05 Konkurrenceopgaven

05 Konkurrencefakta

VINDERFORSLAG

12 Team VANDKUNSTEN

FORSLAG

30 Team COBE

FORSLAG

46 Team HOLSCHER NORDBERG

60 DOMMERKOMITEENS UNDERSKRIFTER



VINDER
Forslag udarbejdet af
TEAM VANDKUNSTEN



Forslag udarbejdet af
TEAM COBE



Forslag udarbejdet af
TEAM HOLSCHER NORDBERG

Tak for forslagene til Helhedsplan for transformation af banegårdsområdet og Museumspladsen

Parallelkonkurrencen er udskrevet i et partnerskab mellem Esbjerg Kommune og DSB Ejendomme.

BAGGRUND OG VISIONER

Banegårdsområdet og Museumspladsen er centrale og vigtige steder i Esbjerg Bymidte. Samtidig har stederne betydning for hele byen og store dele af regionen.

Esbjerg Kommunes vision med helhedsplanen er at udvikle området for at skabe attraktive steder for byens borgere, brugere, besøgende og erhvervslivet. Områdets potentiale skal udnyttes bedre i fremtiden, så udformningen og anvendelsen understøtter målet om flere indbyggere i Esbjerg.

DSB Ejendomme ønsker at opgradere den nuværende og fremadrettede service i stationsområdet. De forskellige typer af passagerer skal have forholdsvis let adgang til tog- og busterminalen, og DSB Ejendomme ser fordele i kun at have bygninger og anlæg, som hænger sammen med togdriften.

PARALLELKONKURRENCEN

Dommerkomiteen ønsker at sende en stor tak til de tre konkurrence teams. Det har været meget interessant at opleve den dedikerede deltagelse i processen og selve arbejdet med at udforme et projektforslag i parallelkonkurrencen om Helhedsplan for transformation af banegårdsområdet og Museumspladsen. Det er tre forslag af meget høj kvalitet.

Der er kommet input fra engagerede interessenter og naboer, som på tre møder undervejs i forløbet har tilkendegivet deres ønsker for fremtiden i byområdet. Dette har været med til at sætte de fremkomne ideer i perspektiv, og været med til at belyse de realistiske muligheder i byområdet. Disse input vil dommerkomiteen gerne takke for.

Forløbet med at gennemføre parallelkonkurrencen har været meget lærerigt for parterne bag udskrivelse af konkurrencen. Både mulighederne og problematikkerne i konkurrenceområdet er blevet tydeliggjorte. Esbjerg Kommune og DSB Ejendomme har således haft et forum til at udveksle meninger og ønsker for fremtiden. De konstruktive drøftelser fortsætter i forbindelse med gennemførelse af helhedsplanen.

VINDERFORSLAG

De tre konkurrence teams har flot udfoldet en lang række forslag til fremtidige løsninger i byområdet, selvom området også har udfordringer af forskellige karakterer.

Dommerkomiteen har udpeget forslaget fra team Vandkunsten, som vinderen af konkurrencen. De nærmere beskrivelser og vurderinger af de tre konkurrenceforslag fremgår af denne bedømmelsesrapport.

DEN VIDERE PROCES

I kombination vil vinderprojektet og de gode deltilsninger fra de øvrige projekter være et fint udgangspunkt for de fremtidige konkrete projekter i byområdet. Gennemførelsen vil ske i mindre og større etaper over en længere årrække. Tempoet for gennemførelsen vil i høj grad afhænge af parternes økonomiske muligheder.

Selvom Museumspladsen står som et af konkurrencens hovedgreb, så vil det også være et af de sidste delområder, der forventes truffet beslutning om. Dette aspekt går igen i alle tre konkurrenceforslag, som netop tager højde for en etapemæssig gennemførelse af helhedsplanen. Denne disponering sker for at bevare parkeringsmulighederne, mens etaperne gennemføres. Som udgangspunkt bevares den nuværende parkeringskapacitet, men når der etableres nye funktioner i området, vil kapaciteten skulle øges i takt med de nye funktioner.

Tak til alle, der har været en del af processen.

ESBJERG KOMMUNE

Jesper Frost Rasmussen, borgmester

DSB EJENDOMME

Niels A. Dam, chef for Bygherre & Entreprise

KONKURRENCEOMRÅDET set fra nord.



KONKURRENCEOMRÅDET set fra vest

Kort om konkurrencen

KONKURRENCEOPGAVEN

BAGGRUND

Området omkring Esbjerg Banegård er under forandring. Nye rammer for togdrift har frigjort og vil frigøre banegårdsbygninger til nye formål, og der er gennemført byudvikling med bl.a. et stort butikcenter, trafikomlægninger og et biografcenter. Det samlede område har store udviklingspotentialer og rummer bl.a. nogle af de sidste større ubebyggede arealer i den østlige del af bymidten. Men der er behov for et helhedsgreb, som kan binde byliv, trafik, parkering, nye byfunktioner og udformning af bymiljø og byrum sammen i en vel-fungerende og smuk helhed.

VISION

Esbjerg Kommune og DSB Ejendomme har store ambitioner for udviklingen af banegårdsområdet og Museumspladsen. Vores konkrete visioner for transformationen er:

- at der er GOD SAMMENHÆNG i hele konkurrenceområdet
- at konkurrencegrundens POTENTIALER UDNYTTES bedre end i dag
- at TRAFIKTERMINALEN er VELFUNKERENDE, også i forhold til fremtidens krav og muligheder
- at der er gode rammer for, at BYLIVET KAN UDFOLDE SIG på konkurrencegrunden
- at der sker et ARKITEKTONISK LØFT af hele konkurrencegrunden.

OPGAVEN

De tre teams skulle udarbejde en samlet helhedsplan for transformation af banegårdsområdet og Museumspladsen og løfte hele denne østlige del af Esbjerg bymidte – både funktionelt og byarkitektonisk.

Helhedsplanen skulle være økonomisk realistisk og også være robust overfor fremtidige forandringer – f.eks. indenfor de kollektive transportformer og de stigende udfordringer fra klimaforandringerne.

KONKURRENCEFAKTA

KONKURRENCEFORM

Opgaven er blevet gennemført som en parallelkonkurrence med deltagelse af tre teams – udvalgt efter en prækvalifikation med 20 ansøgere. Parallelkonkurrencen blev annonceret den 29. marts 2019 og udskrevet den 14. august 2019.

KONKURRENCEUDSKRIVER

ESBJERG KOMMUNE

Teknik og Miljø, Torvegade 74, 6700 Esbjerg

Kontaktperson:

Jan Ove Petersen, projektleder, Planafdelingen, Esbjerg Kommune.

I partnerskab med:

DSB EJENDOMME

Telegade 2, 2630 Taastrup.

STYREGRUPPE

Der er nedsat en styregruppe til overordnet koordinering og beslutning. Styregruppen består af repræsentanter for Esbjerg Kommune og DSB Ejendomme.

KONKURRENCERÅDGIVER

Arkitektkonkurrencerdk ApS

Anne-Mette Bølling, arkitekt maa, konkurrencerådgiver

Tilknyttet underrådgiver, konkurrenceprogram og dommerbetænkning: Jens V. Nielsen, byplanarkitekt.

DELTAGERTEAMS

TEAM / VINDER

Hovedrådgiver: VANDKUNSTEN

/ arkitektur, transformation, byplanlægning

Underrådgivere:

STED / by og landskab

Via Trafik Rådgivning / trafikplanlægning

Spanggaard & Virenfeldt / trafikplanlægning

RED Cushmann & Wakefield | RED / forretningsudvikling.

TEAM

Hovedrådgiver: COBE

/ arkitektur, transformation, byplanlægning

Underrådgivere:

EKJ Rådgivende Ingeniører / klimatilpasning, bæredygtighed

Urban Creators / mobilitet, infrastruktur

Mogens A. Morgen / transformation, kulturmiljøer

Colliers / forretningsudvikling.

TEAM

Hovedrådgiver: HOLSCHER NORDBERG

/ arkitektur, transformation, byplanlægning

Underrådgivere:

MASU Planning / landskab og byrum

ATKINS / trafik, infrastruktur, klimatilpasning

Konsulenter:

Birk Jørgensen og Søeberg / arkitektonisk kulturarv, transformation

EDC Erhverv Esbjerg / forretningsudvikling.

DOMMERKOMITE

Jesper Frost Rasmussen, borgmester Esbjerg Kommune, formand for dommerkomiteen

Erik Jespersen, teknisk direktør Esbjerg Kommune

Søren Heide Lambertsen, formand for Teknik & Byggeudvalget

Karen Sandrini, formand for Plan & Miljøudvalget

Niels A. Dam, chef for Bygherre & Entreprise, DSB Ejendomme

Mette Nielsen, projektleder DSB Ejendomme

Tue Hesselberg Foged, arkitekt maa, partner Tegnestuen Effekt, fagdommer byudvikling/strategi

Jacob Fischer, landskabsarkitekt, maa, mdl, kreativ direktør GHB, fagdommer byrum/landskab/klimatilpasning

Frans Drewniak, arkitekt maa, studielektor KADK, partner BAUEN, fagdommer arkitektur/transformation.

RÅDGIVERE FOR DOMMERKOMITEEN

Mads Astrup Sørensen, chef for Vej & Park, Esbjerg Kommune (delvis)

Søren Schrøder, teamleder Vej & Park, Esbjerg Kommune

Jan Ove Petersen, projektleder Planafdelingen, Esbjerg Kommune

Mette Esbjerg Jørgensen, landskabsarkitekt Vej & Park, Esbjerg Kommune

Svend Erik Rolandsen, CFBO, økonomisk rådgiver.

SEKRETÆR FOR DOMMERKOMITEEN

Anne-Mette Bølling, konkurrencerådgiver, Arkitektkonkurrencerdk.

VIDENSPERSONER

Relevante faglige videnspersoner blev inddraget undervejs i forløbet.

BEDØMMELSESKRITERIER

Forslagene blev efter den endelige aflevering vurderet ud fra helhedsplanens samlede kvaliteter. Der blev lagt særlig vægt på:







- planens hovedgreb – herunder placering af funktioner samt disponering af infrastruktur, byrum, eventuel ny bebyggelse og klimatilpasning
- planens håndtering af stationens fremtidige funktionalitet
- planens byarkitektoniske og bylivsmæssige kvaliteter
- planens investeringsstrategi og økonomiske realiserbarhed.

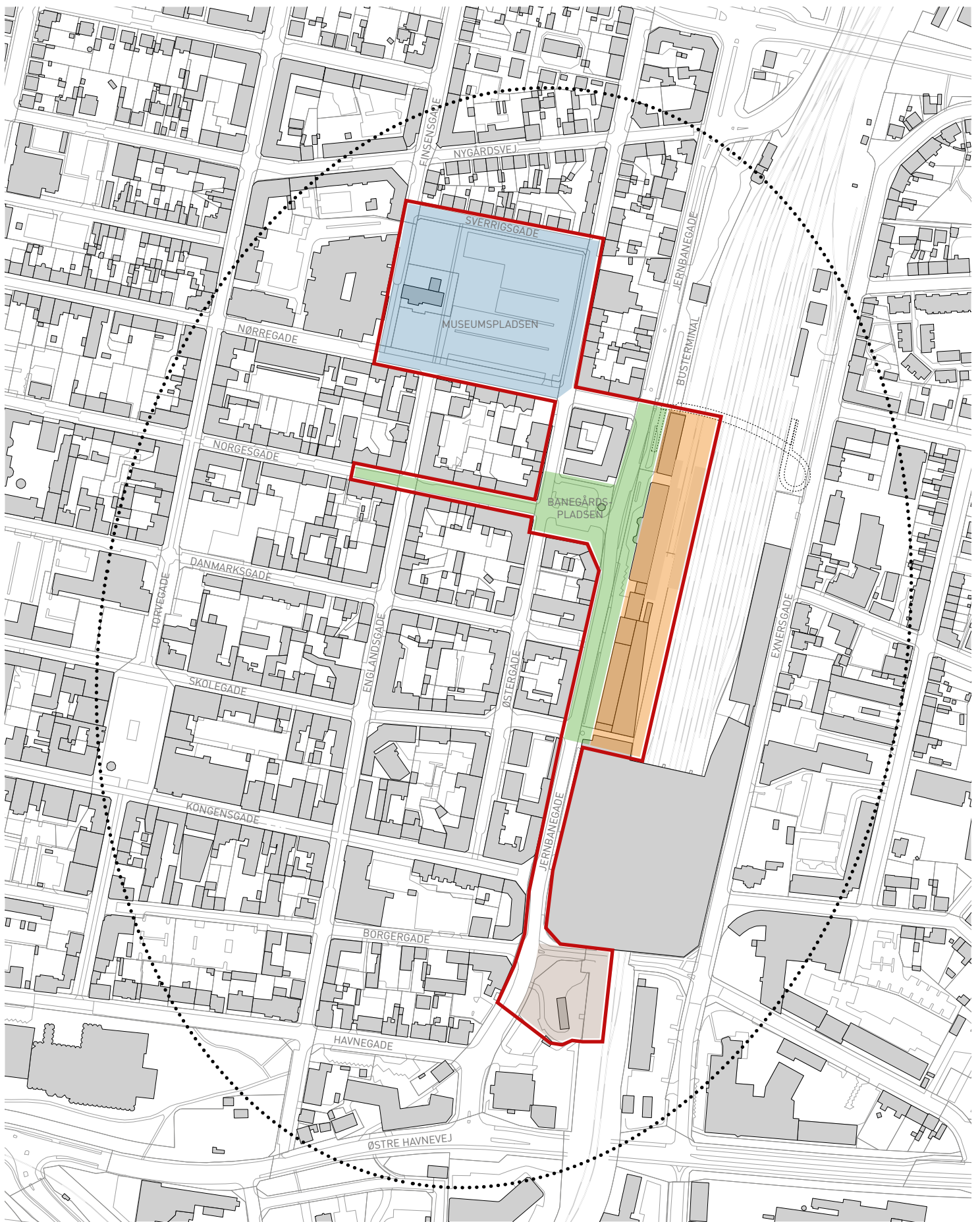
HONORAR

Hvert af de tre teams modtog et honorar på DKK 440.000 eksklusive moms.

HOVEDTERMINER I PARALLELKONKURRENCEN

Den 24. januar 2019	Møde med interessenter og naboer
Den 21. maj 2019	Møde med interessenter og naboer
Den 14. august 2019	Konkurrencen udskrives
Den 28. august 2019	Kickoff
Den 02. oktober 2019	Workshop
Den 06. november 2019	Præsentation af mellemaflevering
Den 11. november 2019	Møde om mellemaflevering med interessenter og naboer
Den 09. december 2019	Endelig aflevering
Den 20. februar 2020	Offentliggørelse af vinder.

	Konkurrencegrund – hovedgreb
	Konkurrenceområde
	Delområde – Banegårdsbygningerne/stationen
	Delområde – Banegårdspladsen og Norgesgade
	Delområde – Museumspladsen
	Delområde – Arealet syd for Broen Shopping

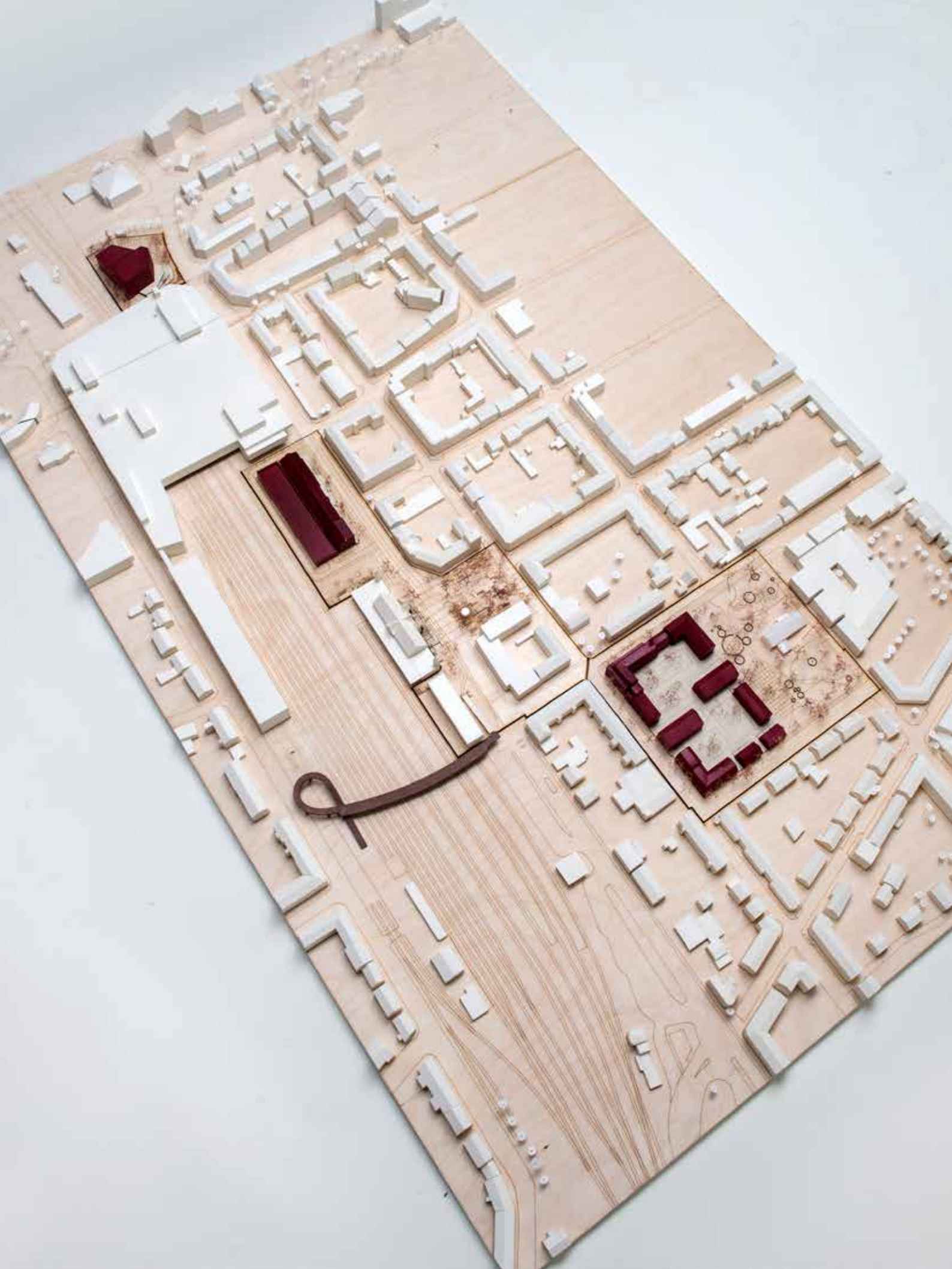




Fotos fra KONKURRENCEOMRÅDET



KONKURRENCEOMRÅDET set fra syd med shoppingcentret Broen til højre.



VANDKUNSTEN TEAM VINDER

FORSLAG "EN NY ANKOMST TIL ESBJERG"

”

Forslaget er veldisponeret og byplanlægningsmæssigt det mest præcise og overbevisende af de tre forslag. Det vinder overordnet set på en meget fin balancegang mellem samtlige af konkurrencens mange aspekter og udfordringer.

Dommerkomiteen finder, at projektet har den mest overbevisende håndtering af bebyggelsen på Museumspladsen. Forslaget evner, med et ubesværet og robust greb, at løse den svære balancegang mellem bygningernes indpasning i den eksisterende by, tilføjelse af nye attraktive boliger samt anvisning af en integreret parkeringsløsning og heraf afledt økonomisk robusthed.

DOMMERKOMITEEN



TOTALRÅDGIVER, OPHAVSRET

VANDKUNSTEN arkitektur, transformation, byplanlægning

Jan Albrechtsen, partner, arkitekt MAA / Pernille Schyum Poulsen, partner, arkitekt MAA / Maria Ramild Crammond, arkitekt MAA / Pauline Selvejer Faaborg, arkitekt cand. arch. / Olivia Thomsen, stud. arch. MAA

UNDERRÅDGIVERE

STED by og landskab

Martin Hjerl, partner landskabsarkitekt MDL / Rosa Lund, partner, arkitekt MAA / Sophie Louise Andrews, landskabsarkitekt MDL / Søren Lahn, landskabsarkitekt MDL / Anne Sofie Lok, stud. arch.

VIA TRAFIK RÅDGIVNING trafikplanlægning

Peter Stanley Andersen, seniorpartner

SPANGGAARD & VIRENFELDT trafikplanlægning

Simon Peter Dyhr Spanggaard, direktør

RED CUSHMANN & WAKEFIELD | RED forretningsudvikling

Ole Hjort, direktør

HELHEDSPLAN

Projektet tager afsæt i en præcis analyse af Esbjergs bystruktur og egenart. Gridstrukturen beskrives som en god ramme men også som en bystruktur, der skal tilføres hierarki og særlige steder. Forslagsstiller understreger vigtigheden af at tage udgangspunkt i og forstærke de eksisterende kvaliteter og steder i byen samt arbejde på at skabe bedre sammenhæng i konkurrenceområdet. En kortlægning af de undtagelser og pauser i gridstrukturen, som skaber akser og særlige steder, sættes i sammenhæng med konkurrenceområdets byrum. Hovedgrebet tager sit udgangspunkt i denne læsning og søger at forstærke de særegne kvaliteter i udvalgte akser og byrum – både i konkurrenceområdet og i en større bymæssig sammenhæng.

Hovedgrebet rummer en række overordnede byplanmæssige tiltag; design af tre byrum, udpegning af identitetsskabende akser, bymæssig fortætning, tilføjelse af nye funktioner, begrønning af vigtige gadeprofiler samt løsninger for parkering og flow for bløde og hårde trafikanter.

Forslagsstiller hæfter sig ved mødet mellem Esbjergs bylangrid og den barske vestjyske natur, og benævner det som 'kontrasternes poesi'. Herefter påpeges det, at menneskers bevægelser og adfærd i byen giver en ekstra dimension til det stramme funktionelle grid, og byrumsdesignet tager udgangspunkt i netop denne kontrast. Forslaget

udpeger tre vigtige byrum i konkurrenceområdet: en ny ankomstplads, stationsforpladsen og Museumspladsen, hver med sin egen identitet og funktion.

Det byplanmæssige hovedgreb er klart, operativt og skaber et godt og helhedsorienteret grundlag for den videre bearbejdning og i projektets disponering af trafikale forhold, byrum og bebyggelser.

BANEGÅRDSBYGNINGERNE OG STATIONEN

Forslagsstiller arbejder med en forståelse af Esbjerg station som et samlet transitområde, der skal integreres bedre med den omkringliggende by. Derfor argumenteres der for at skabe et nyt byrum – en ny ankomstplads syd for stationsbygningen, hvilket kræver nedrivning af mindre tilbygninger mellem de markante historiske bygninger.

Ankomstpladsen bliver et transitrum, som forbinder perron med byen og forbinder vigtige trafikale koblinger med cykelparkering, korttidsparkering, afsætningsplads, taxaholdepladser og p-hus for pendlere m.fl. Det er en løsning, som på fornem vis binder den omkringliggende by og perron mere naturligt sammen og er med til at underbygge den moderne stations funktion som en 'terminal i byen', hvor stationsbygningen ændrer status til en vigtig historisk bygning i byen snarere end en hovedankomst til perronen.

Forslaget etablerer en ny bøjlevej bagom det eksisterende gamle godspakhus og etablerer et nyt p-hus på bagsiden af dette som et



centralt greb i løsningen af adgangs- og parkeringsproblematikken. Bøjlevejen giver plads til at etablere byrum foran det eksisterende gamle godspakhus ud mod Jernbanegade, som en del af strategien for at skabe mulighed for et attraktivt lejemål i bygningen og et bedre forløb for bløde trafikanter langs Jernbanegade. P-huset foreslås etableret i to etager samt med parkering på tag, således at den nye bygning nænsomt tilpasses højden på det eksisterende gamle godspakhus og dermed ikke vil være synligt fra Jernbanegade.

Det kunne være interessant at undersøge, om de to bygninger kunne adskilles for at skabe bedre dagslysforhold for det gamle godspakhus.

Det gamle godspakhus foreslås udviklet til 'Iværksætterihuset'. Forslagsstiller redegør for forskellige grader af omdannelse, som vil kunne realiseres over tid, fra grader af 'flyt ind i morgen' til fuld ombygning og efterisolering af hele bygningen.

BANEGÅRDSPLADSEN OG NORGESGADE

Banegårdspladsens design tager sit udgangspunkt i, at 'stoltheden skal tilbage' på Banegårdspladsen. Samtidig argumenterer forslagsstilleren for, at der skal 'ro på', da banegårdsbygningen af H. Wenck fra 1904 er det altoverskyggende værk på pladsen. Derfor skal pladsen designes, så bygningens historiske aksiale og centrale placering i byen iscenesættes.

Udformningen er domineret af aksiale linjer ud fra stationsbygningen. Forskellige træsorter placeres forskudt i rækker, som markerer byrummets akse mod stationsbygningen. Det er en fin balance mellem at genetablere det klassiske allémotiv mod stationsbygningen og samtidig skabe rumlighed og dybde i både øst-/vest- og nord-/sydgående retninger.

Belægningsprincippet designes ud fra mødet mellem et stramt og finmasket grid og de bløde bevægelsesmønstre, som mennesker naturligt vil følge igennem byrummet. Mødet optegnes i pladsens belægning med en 'pixelering' af kvadratiske granitfliser i forskellige størrelser.

Pladsen udføres i granit for at skabe en bymæssig sammenhæng med Esbjergs nye hovedstrøg og nære byrum. Et godt valg, da Esbjerg by generelt har mange forskellige materialer i spil, og byrummenes lokale sammenhængskraft vil blive forstærket med dette materialevalg.

Pladsens designelementer bør finjusteres i den kommende proces, så belægningsprincip, placering af træer og aptering supplerer hinanden og skaber enkelhed og balance. Princippet for pixeleringen bør bearbejdes i den videre proces, da fliseformaternes indbyrdes størrelsesforhold virker meget geometrisk låst i den nuværende form, og de tilbyder ikke megen fleksibilitet i den specifikke indarbejdning af pladsens organiske flow, så denne kan fremstå visuelt tydeligt og afbalanceret.

Forslagsstiller sætter bearbejdningen af Norgesgade i perspektiv med helhedsplanen og en tilgang til, hvordan Esbjergs bys gader, par-

ker og pladser kan forstærke deres karakter i belægning og begrønning i en samlet strategi. Gaden beplantes med slanke træer i en lang række for at styrke det lineære forløb og en grøn profil. Parkeringen placeres i skyggesiden og modsat et bredt fortov med muligheder for ophold og gode kantzoner i solsiden. Granitten fortsættes som belægning og markerer gang og opholdsflade. Et elegant og æstetisk langtidsholdbart forslag.

MUSEUMSPLADSEN

På Museumspladsen foreslås en boligbebyggelse på 9.000 etage m² i alt. Forslaget tager udgangspunkt i Museumspladsens placering og forskydning i griddet for enden af Englandsgade-aksen. Museumspladsen opdeles i to lige dele til bebyggelse og park. Parken placeres mod biblioteket for at bygge videre på de eksisterende kvaliteter og faciliteter – særligt de store kastanjetræer og huset. Dermed udvides den eksisterende park markant. Parken placeres hermed også for enden af aksen i byens grid i sammenhæng med helhedsplanens strategi.

Placeringen af bebyggelsen mod øst giver forslaget mulighed for at udnytte det skrånende terræn intelligent og derved anlægge parkering delvist i terræn – både for at minimere omkostninger og skabe kvadratmeter til opholdsarealer på terræn.

Parken tænkes omformet til en 'blød grøn oase' i byen. Et rekreativt rum i direkte sammenhæng med biblioteket. Det giver også anledning til, at parken får navnet 'Bibliotekshaven'.

De eksisterende store kastanjetræer suppleres med mange mindre træer, blomstrende og med let løv. Parken suppleres med cirkelformede bænke, 'læsekroge' og plads til forskellige former for ophold. De mange nye træer, vilde blomster og en lunke til at håndtere større regnvandsmængder forhøjer området biodiversitet. Selvom parkens design vil fremstå som en ny park i Esbjerg, er det samtidig det forslag ud af de tre, som bevarer mest af de eksisterende forhold.

Med denne disponering af parken får det eksisterende hus en central placering. Det fremstår i dag med flere bagsider, og det er væsentligt, at der fremadrettet arbejdes med at få skabt en bedre sammenhæng mellem huset og parken.

Boligbebyggelsen kaldes 'Biblioteksboligerne' og udformes som en karrebebyggelse, der markerer gaderummene klart og får en langside mod parken. Bebyggelsens udtryk har udgangspunkt i en analyse af de omkringliggende bebyggelsers horisontale og vertikale facadeskift, samt de skiftende kendte typologier fra den eksisterende bymidte. Det fortolkes direkte i bebyggelsens facadeudtryk og giver anledning til hjørnehuse, porthuse, gavlhuse og byhuse i skiftende etagehøjder i 3-5 etager, tilpasset og i tæt dialog med de omkringliggende bebyggelsers højder og placeringer. Det er en bebyggelse, som søger at blive en integreret del af byens nuværende skala, stemning og udtryk – og modsat de to øvrige søger den ikke at skabe et markant sted med selve bebyggelsen, men i stedet i kraft af parkens placering og dialog med den øvrige byplans logik.

AREALET SYD FOR BROEN

Det væsentligste karaktertræk ved forslaget er en tilbagetrækning fra hjørnet mod Jernbanegade, hvor hovedindgangen etableres med et trappe-/rampeanlæg, som samtidig skaber en god 'landing' for fodgængere langs Jernbanegade. Løsningen kan, sammen med de øvrige modstående tre hjørner, skabe en god byrumsmæssig balance i krydset mellem Jernbanegade og Borgergade. Parkering foreslås løst delvist på terræn og delvist i halvt nedgravet kælder. Bygningen er kun groft beskrevet og skitseret som et volumen.

I alle de tre forslag til konkurrencen er arealet syd for Broen primært behandlet som et overordnet volumen- og parkeringsstudie. Forslagenes udformning af arealet syd for Broen har derfor ikke været udslagsgivende ved den samlede vurdering af helhedsplan og delområder.

PARKERING

Der anvises 160 p-båse på Museumspladsen, heraf 72 p-båse til nye boliger og 88 p-båse til bymidteboere/besøgende. De manglende 92 p-båse til bymidteboere/besøgende bliver etableret i et nyt p-hus over regionalbusserne.

Der placeres et p-hus i tre etager bag det gamle godspakhus. Adgang til p-huset sker både i gavl og med ramper op langs facaden mod jernbanesporene. Det giver 162 p-båse, hvoraf de 142 p-båse er til togpendlere, og 20 p-båse er til korttidsparkering. Der etableres en bøjlevej til afsætning.

Korttidsparkering og kys&kør får i alt 23 p-pladser og er placeret rundt om det gamle godspakhus, et nyt P-hus her, samt på Banegårdspladsen.

Teamet foreslår, at der opføres et nyt p-hus ved busterminalen over regionalbusserne med 196 p-båse i alt, inkl. 78 p-båse til hurtig-togpendlere.

Til taxaer placeres 5 p-båse ved den gamle banegård, Jernbanegade syd.

Til handicapparkering placeres 3 p-båse ved p-hus bag det gamle godspakhus.

600 cykelparkeringer placeres under den grå bygning, nord for den gamle banegårdsbygning på Banegårdspladsen og på den nye plads mellem den gamle banegård og det gamle godspakhus i Jernbanegade.

Samlet set er parkeringen løst tilfredsstillende, og den præcise fordeling er forholdsvis let at aflæse. Projektet indeholder 2 p-huse, som er lidt mindre end i de to andre projekter. Som det eneste projekt har det fuldt ud udnyttet terrænspringet på Museumspladsen, så dette projekt har flest p-båse her på et delvis nedgravet parkeringsdæk.

Forslaget har undersøgt muligheden for at optimere parkering i gaderne og er nået frem til, at der ikke er mulighed for mere parkering i gaderne.

Dette projekt indeholder flest p-båse. Der er anvist i alt 549 p-

båse, eksklusiv grunden syd for shoppingcentret. (Der er i dag 363 p-båse).

REALISERINGSSTRATEGI OG ETAPEPLAN

Forslagets realiseringsstrategi og etapeplan tager afsæt i, at teamet i de enkelte delområder planlægger for forskellige typer funktioner, der ikke er i indbyrdes konkurrence. Det påpeges, at parkering er den enkeltfaktor, der har størst betydning for etapeplanen. Der lægges vægt på at løfte Banegårdspladsen først, herunder at etablere p-hus bag det gamle godspakhus, før Museumspladsen bebygges delvist, således at der er etableret erstatningspladser. P-huset ved busterminalen etableres til sidst men kan fremrykkes, hvis behovet opstår tidligere. Etapeplanen tager fint højde for det nævnte hensyn til parkering.

For Museumspladsen er strategien at etablere p-båse til boliger og offentlige p-båse i en halvt nedgravet p-kælder for at optimere økonomien i projektet.

Forslaget rummer et gennemarbejdet og struktureret afsnit vedrørende økonomi. Projektets økonomi er generelt velbelyst. Der er regnet med relativt lave omkostninger til etablering af p-huse, hvilket forudsætter, at der bygges relativt rå og optimerede p-huse. For øvrige vurderinger tager forslaget afsæt i forudsætningsmaterialet og rummer i øvrigt rimelige betragtninger omkring lejeindtægter mv.

OPSUMMERING

Forslaget er veldisponeret og byplanlægningsmæssigt det mest præcise og overbevisende af de tre forslag. Det vinder overordnet set på en meget fin balancegang mellem samtlige af konkurrencens mange aspekter og udfordringer.

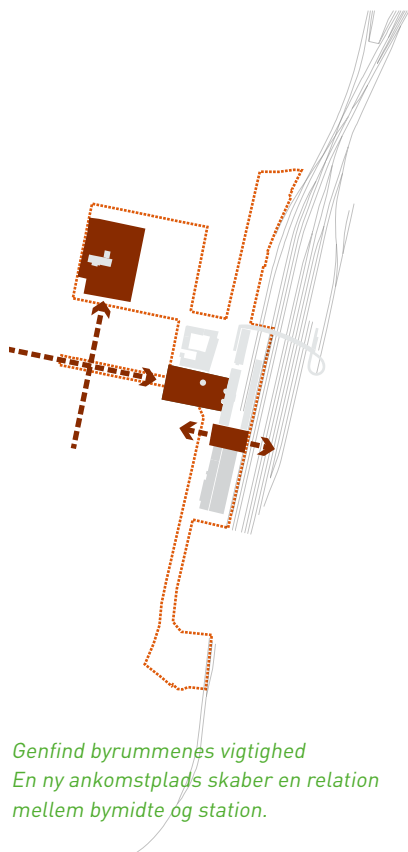
Dommerkomiteen finder, at projektet har den mest overbevisende håndtering af bebyggelsen på Museumspladsen. Forslaget evner, med et ubesværet og robust greb, at løse den svære balancegang mellem bygningernes indpasning i den eksisterende by, tilføjelse af nye attraktive boliger samt anvisning af en integreret parkeringsløsning og heraf afledt økonomisk robusthed.

Forslaget udmærker sig ved at udvise en rigtig god forståelse for Esbjergs bymæssige skala og kvaliteter og bygger videre på disse. Det er dommerkomiteens overbevisning, at forslaget er et solidt byplanmæssigt håndværk, som passer godt ind i Esbjergs byudvikling som helhed.

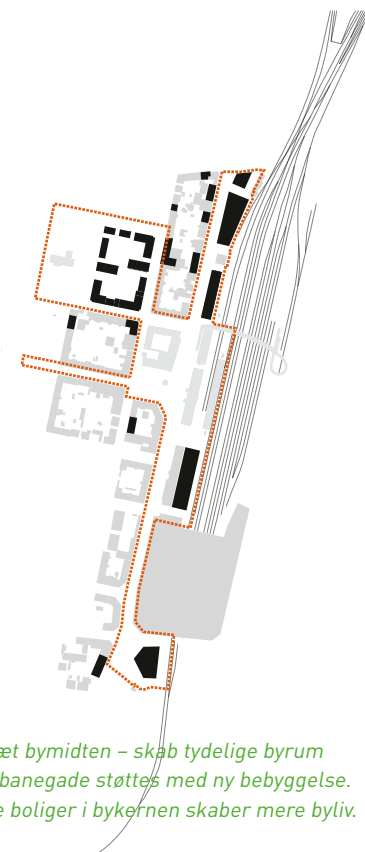


STRATEGI
Funktionel programmering

STRATEGISKE HOVEDGREB



Genfind byrummenes vigtighed
En ny ankomstplads skaber en relation mellem bymidte og station.

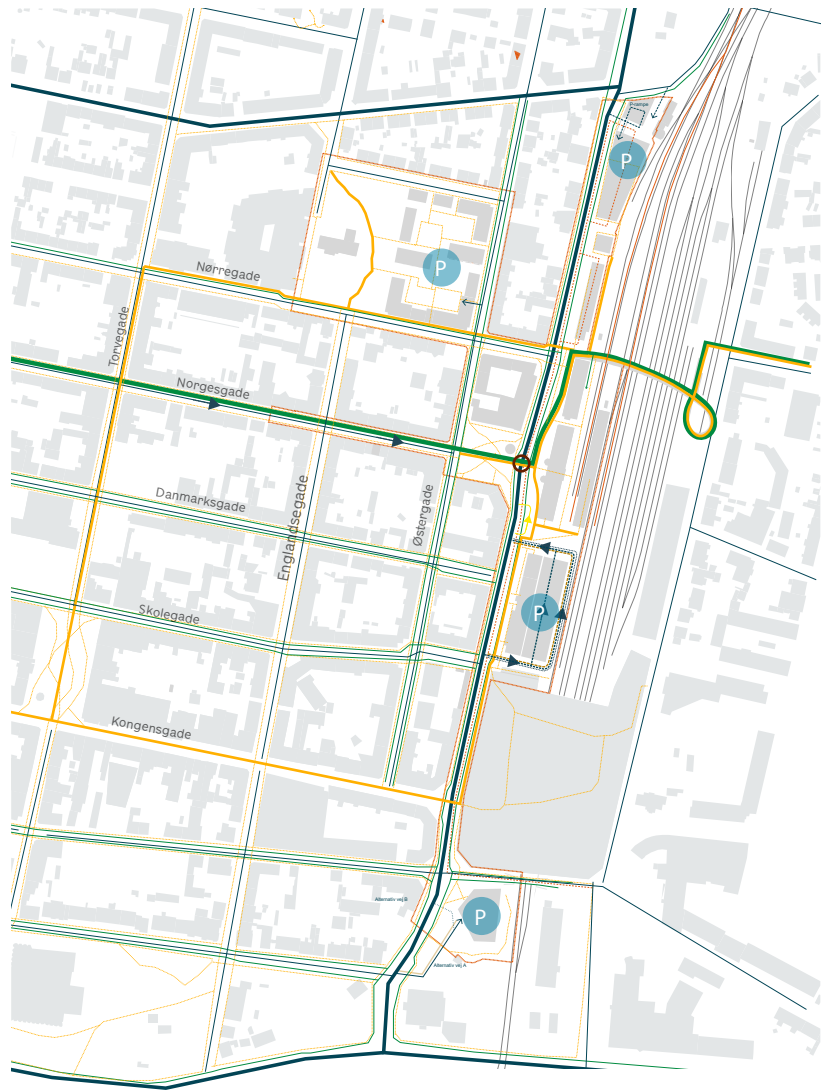
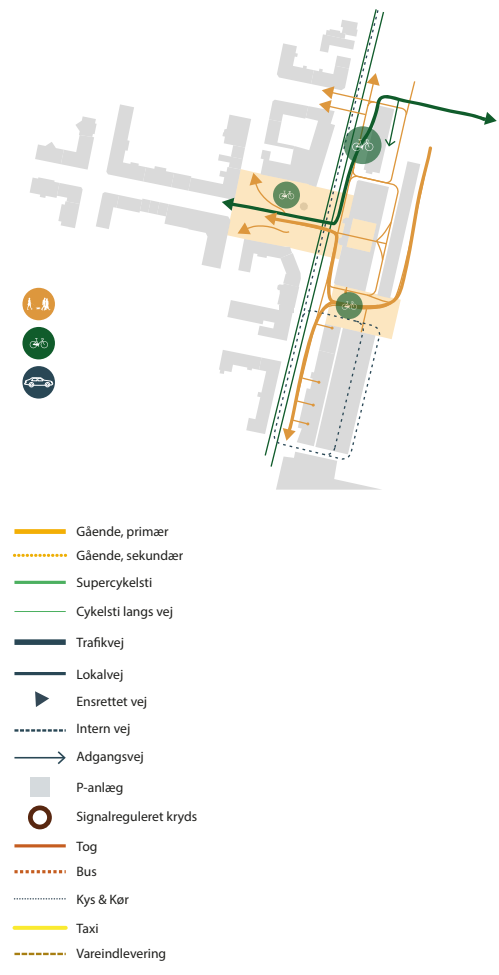


Fortæt bymidten – skab tydelige byrum
Jernbanegade støttes med ny bebyggelse.
Flere boliger i bykernen skaber mere byliv.

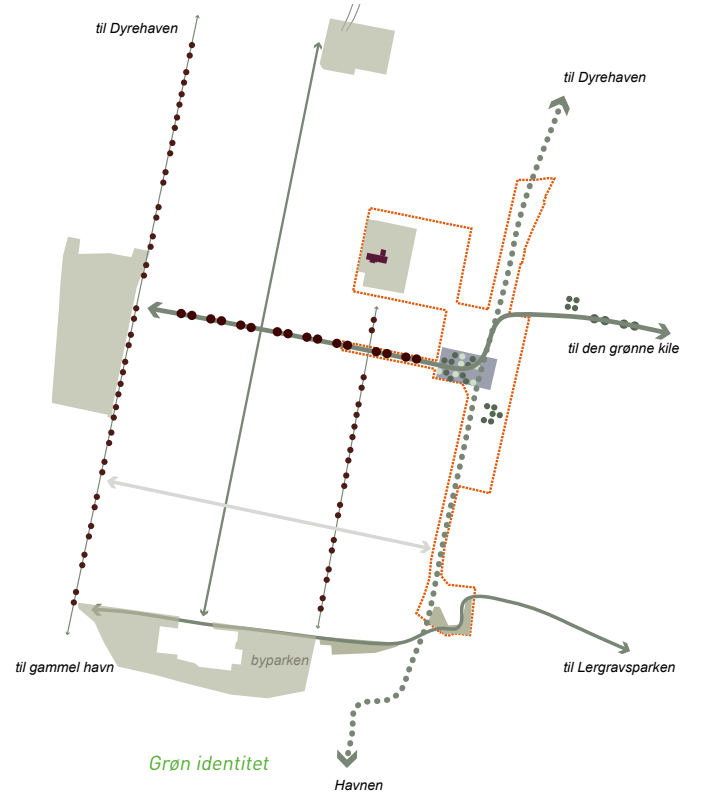


Bæredygtig byomdannelse
Byg videre på Esbjerg bymidtes kvaliteter.
Mest muligt genanvendes. Byens historie genfortælles og genfortolkes.

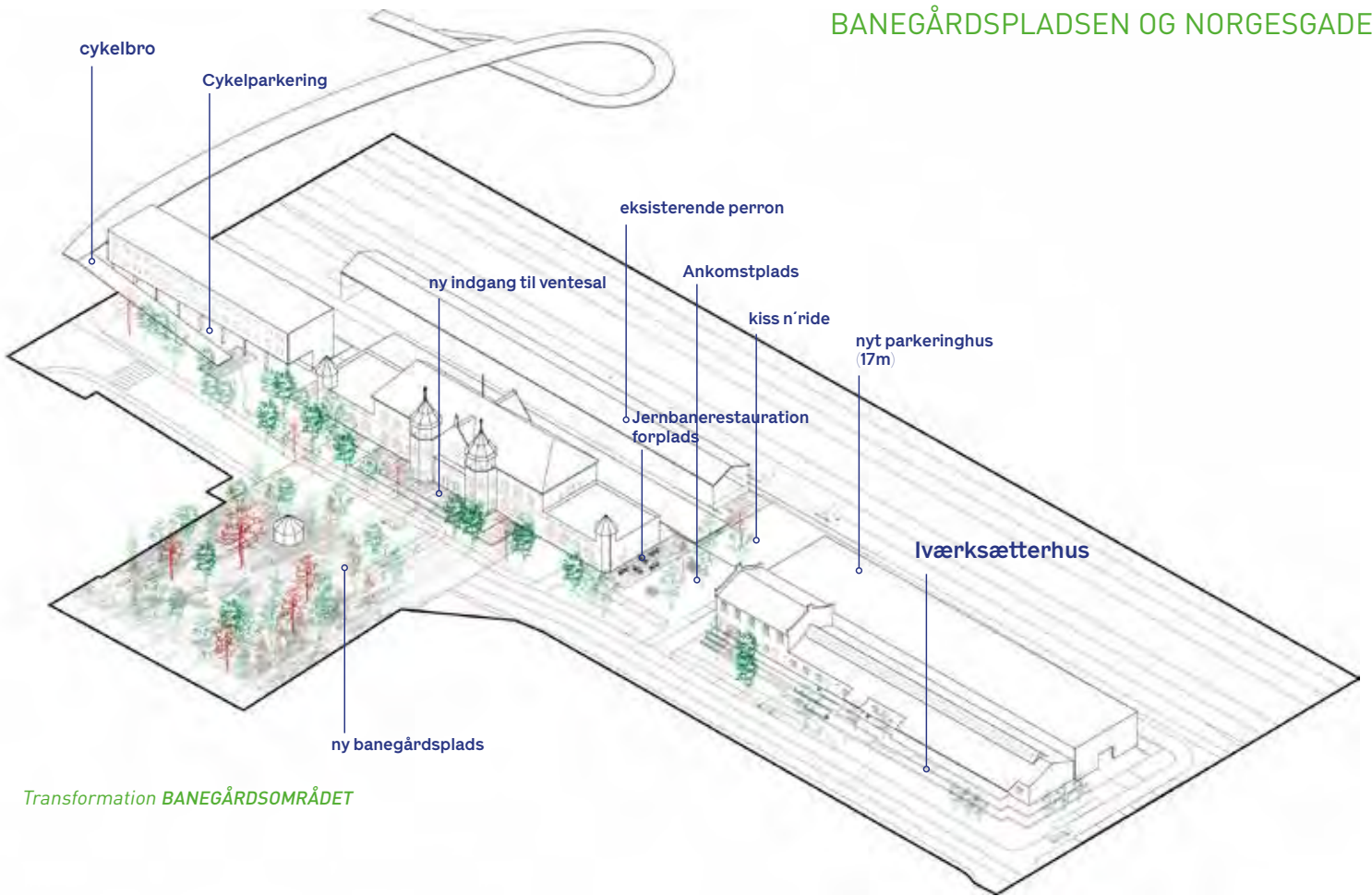
STRATEGI
 Mobilitet og trafikplan



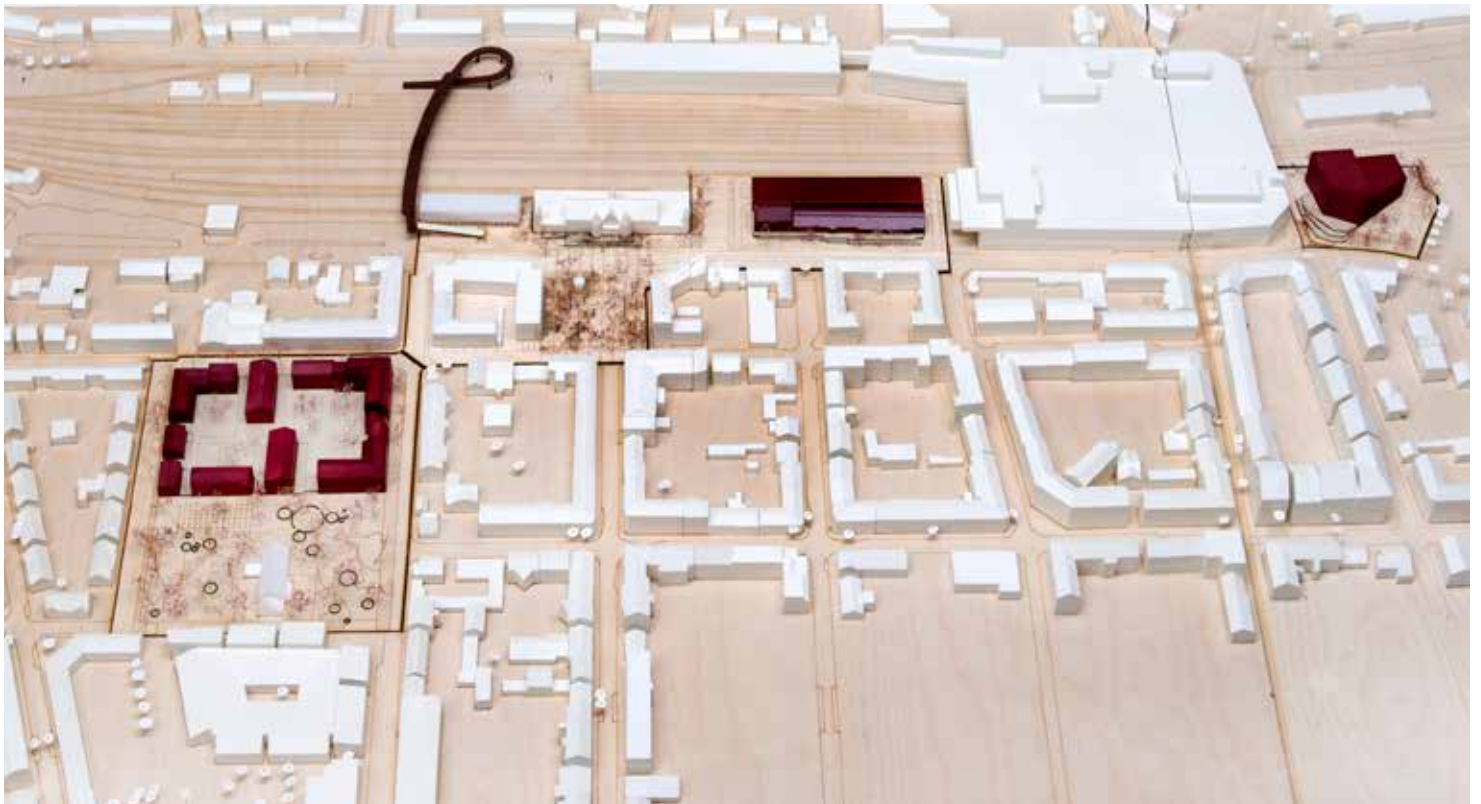
Grid for hierarki og identitet

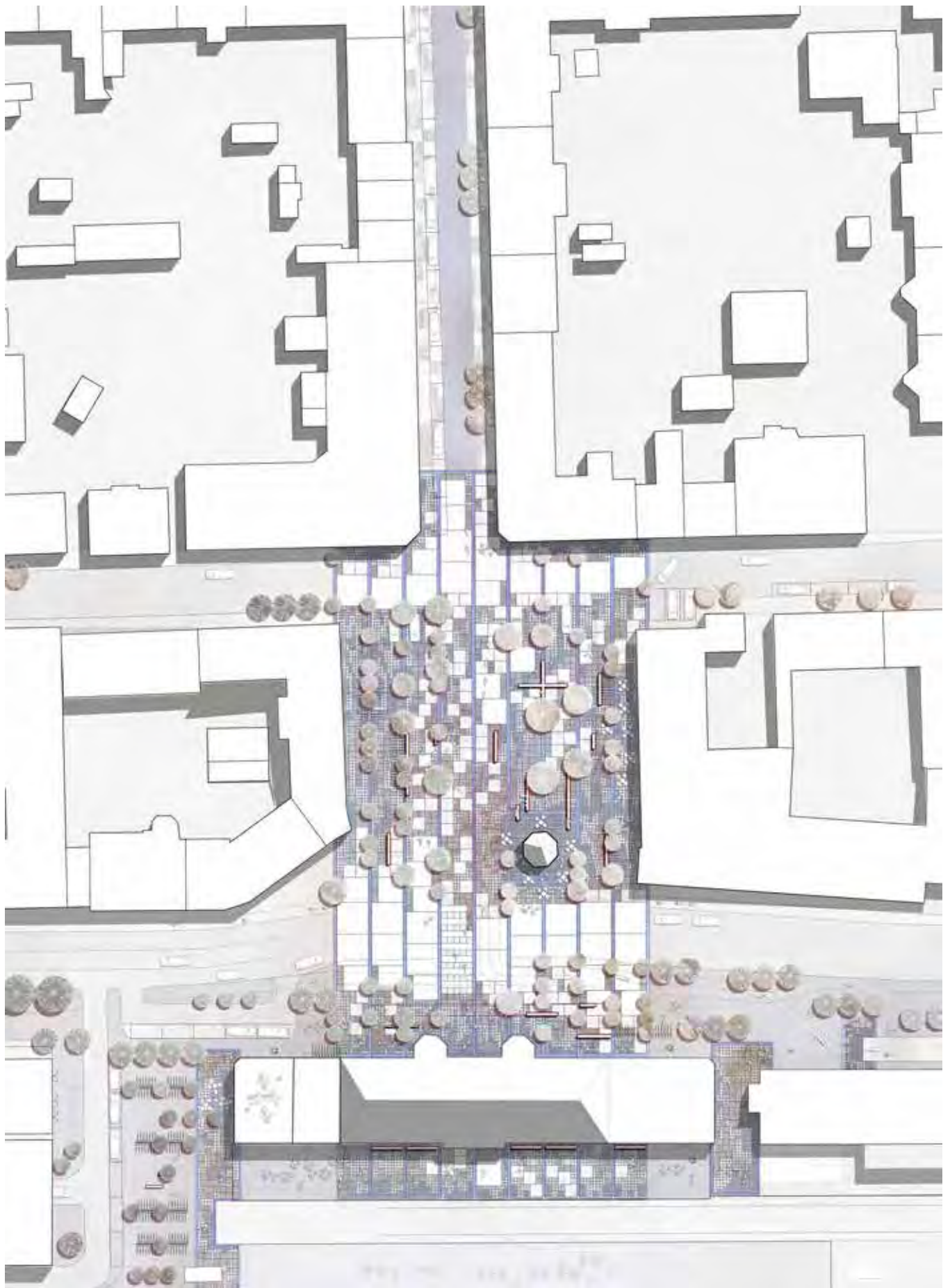


Grøn identitet



Transformation BANEGÅRDSOMRÅDET





Plan BANEGÅRDSPLADSEN, NORGESGADE



Snit BANEGÅRDSPLADSEN

Cykelpark

Fyr

Lysmast

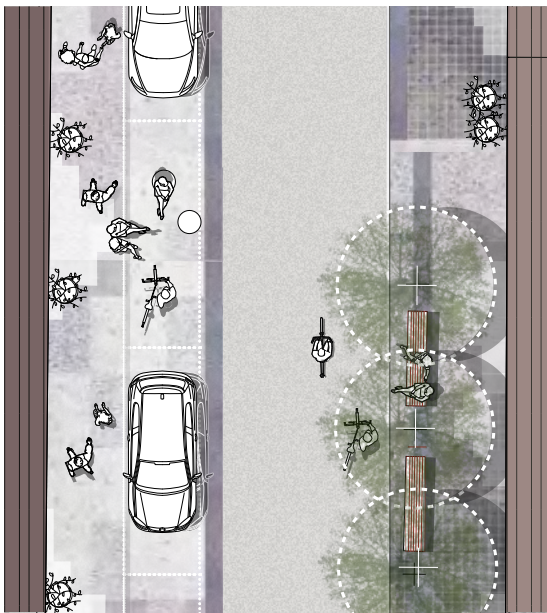
Cykelsti

Tjørn

Pølsebo



Visualisering BANEGÅRDSPLADSEN



Planudsnit NORGESGADE



Snit NORGESGADE

2m Granite
belægning
2m Parkering
5m Asfalt
Vej
3.1m Cykelsti
Bænk
Granit
belægning



Planudsnit BANEGÅRDSPLADSEN



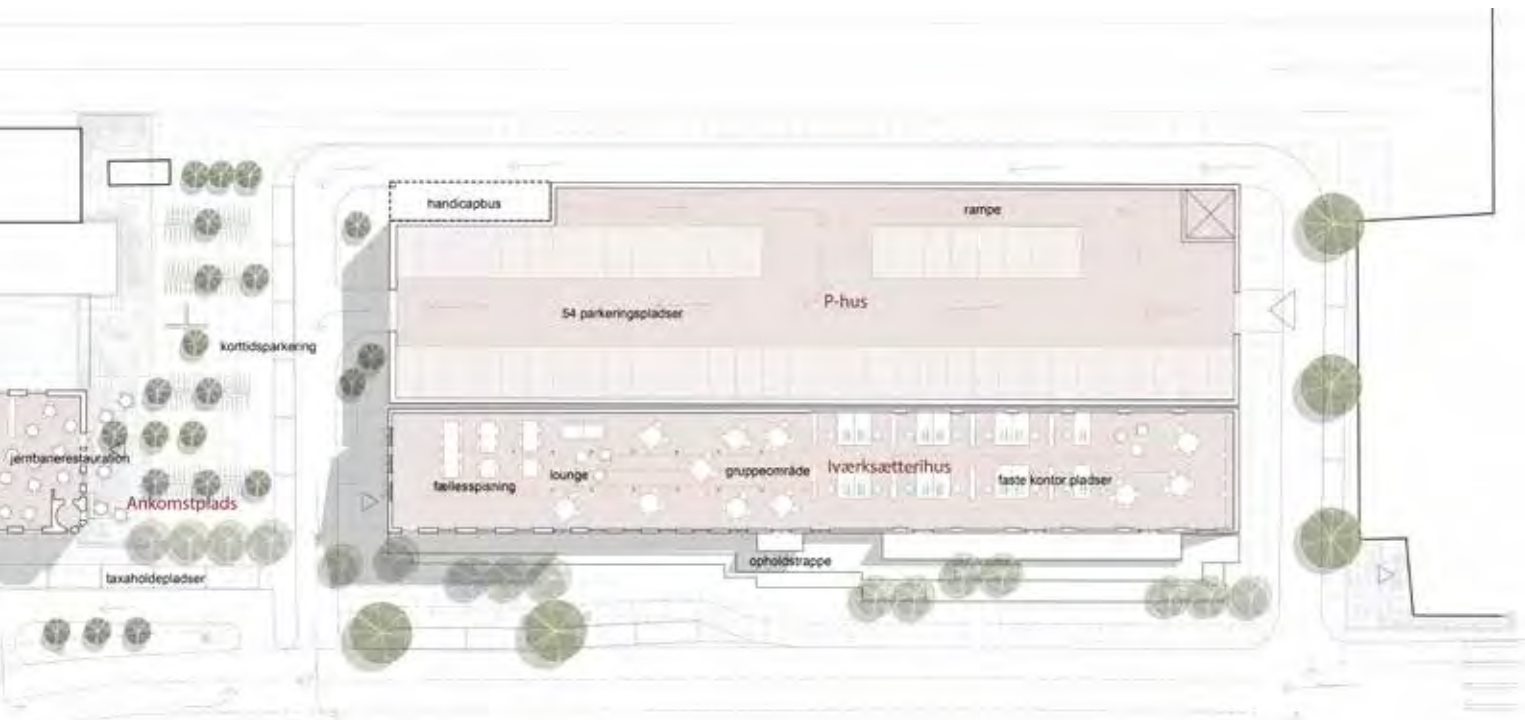
BANEGÅRDSBYGNINGERNE



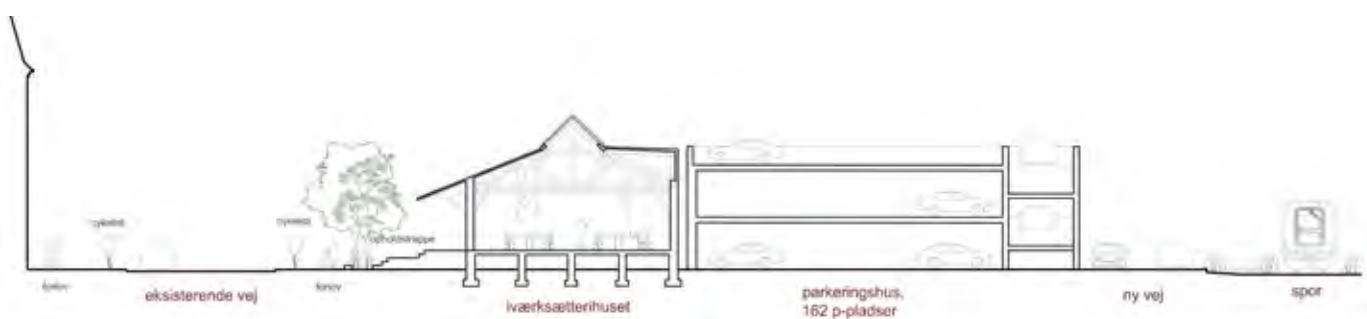
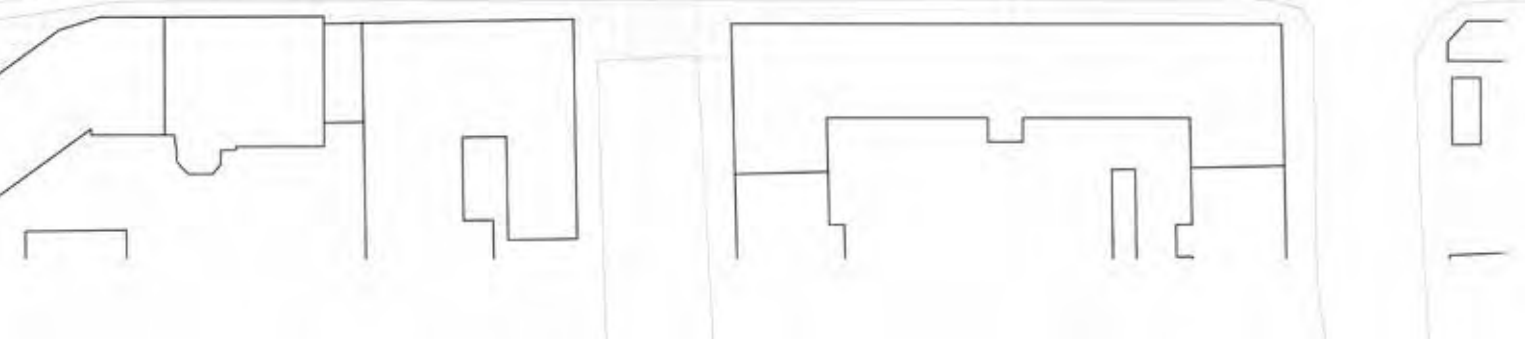
Visualisering
JERNBANEGADE, BANEGÅRDSBYGNINGERNE



Opstalt BANEGÅRDSBYGNINGERNE



Plan BANEGÅRDSBYGNINGERNE

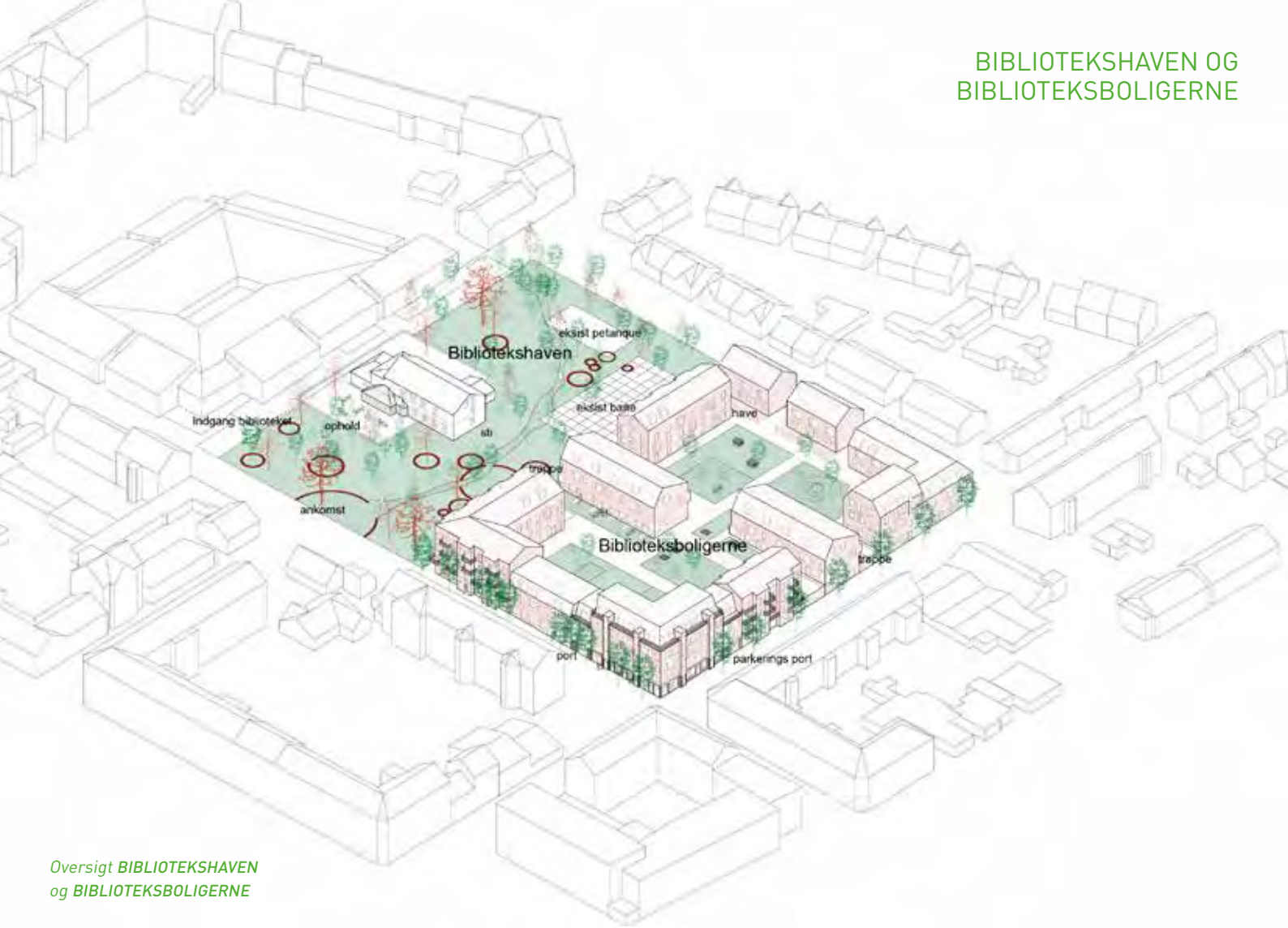


Snit JERNBANEGADE, PAKHUS, PARKERINGSHUS

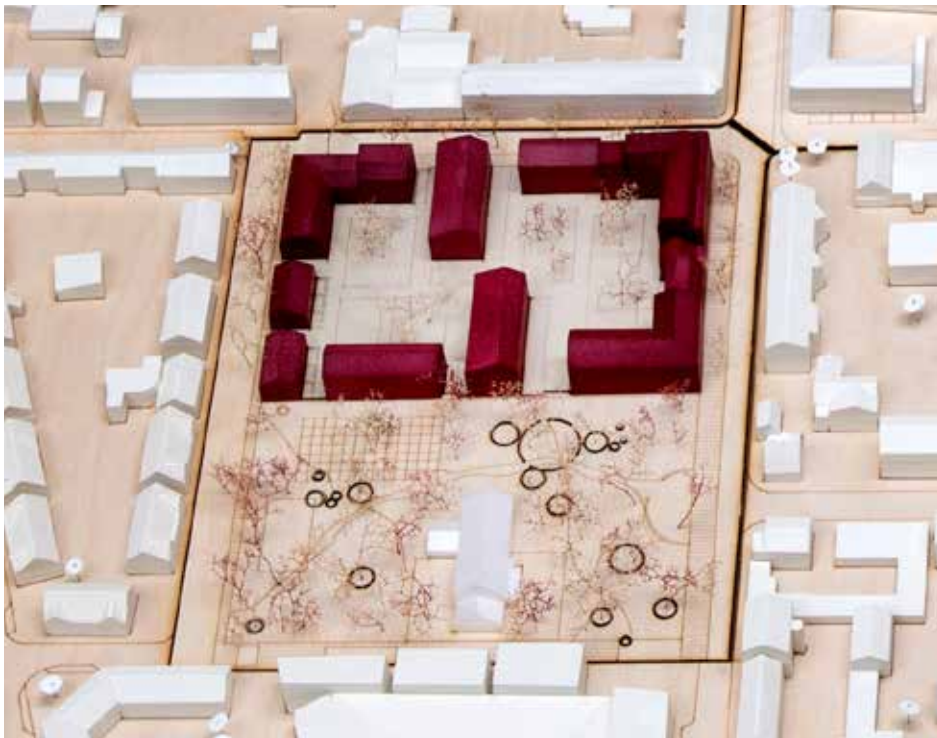


Opstalt BANEGÅRDSBYGNINGERNE

BIBLIOTEKSHAVEN OG BIBLIOTEKSBLIGERNE



Oversigt **BIBLIOTEKSHAVEN**
og **BIBLIOTEKSBLIGERNE**



Eksisterende
TERRÆNFORHOLD





Plan BIBLIOTEKSHAVEN
og BIBLIOTEKSBOLIGERNE

Snit BIBLIOTEKSHAVEN
og BIBLIOTEKSBOLIGERNE





Visualisering BIBLIOTEKSHAVEN



Visualisering
BIBLIOTEKSBOLIGERNE mod NØRREGADE

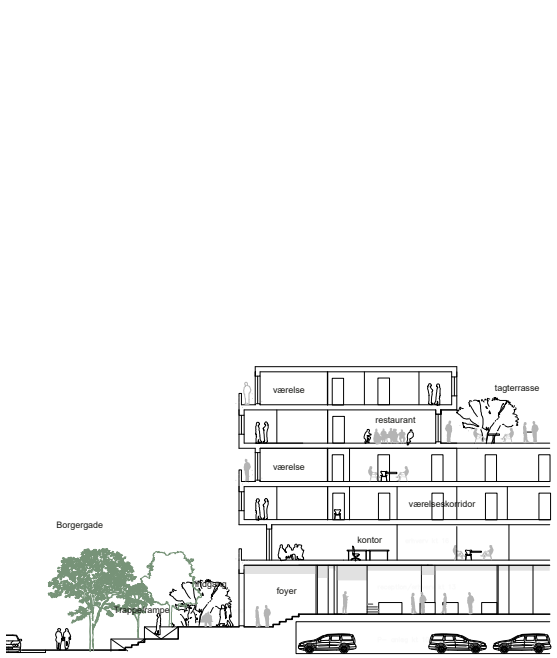


Facader MOD ØSTERGADE

AREALET SYD FOR BROEN



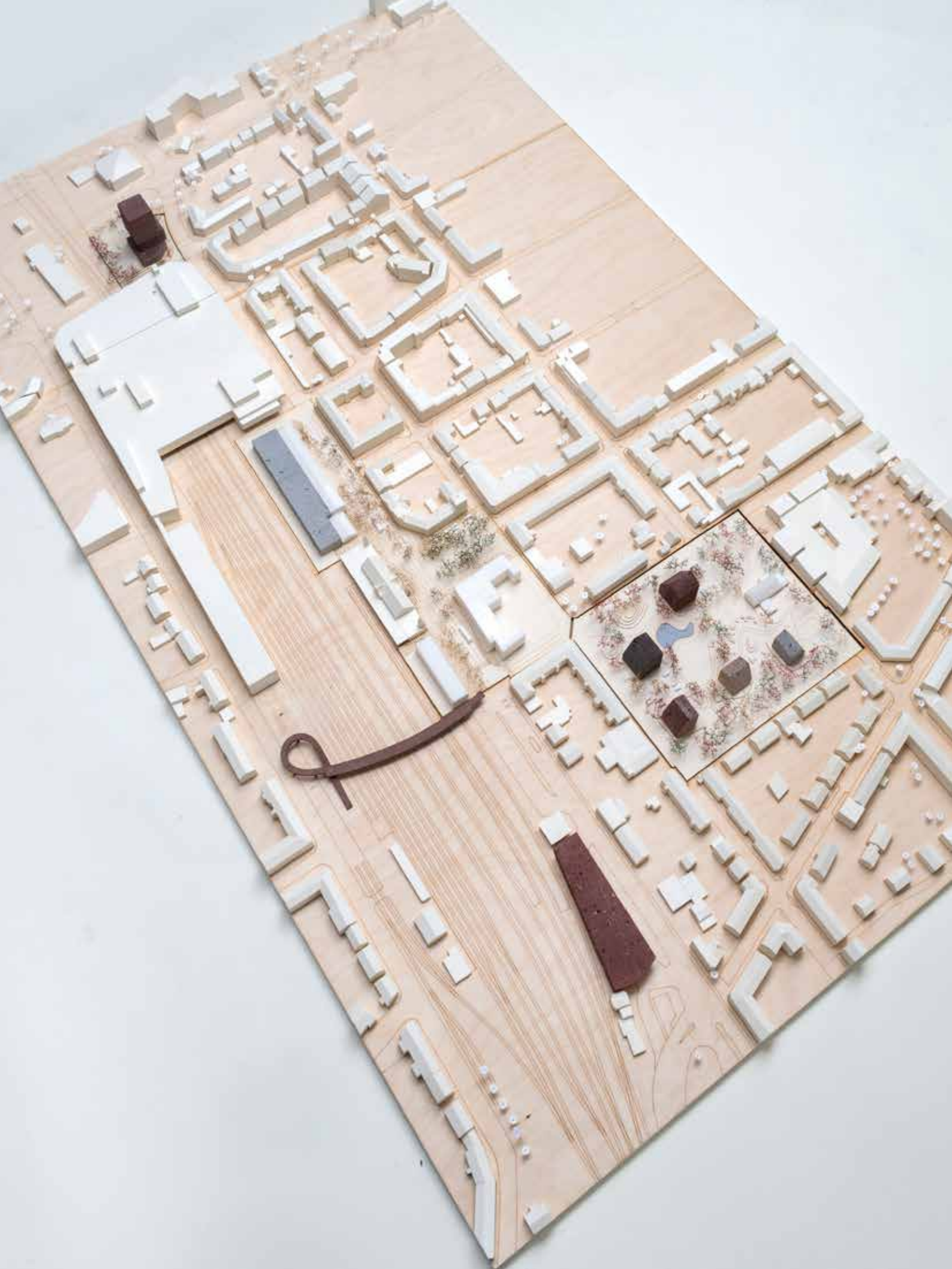
Plan
AREALET SYD FOR BROEN



Snit HOTELLET



Oversigt HOTELLET



TEAM COBE

FORSLAG "ENERGIMETROPOLEN"



Forslaget er velargumenteret og forståeligt i sit udtryk. Byens dna er indfanget og omsat til et forslag med modige løsninger med en ligefrem æstetik. Banegårdspladsen fremstår som et smukt, sammenhængende og veldisponeret værk med en oplagt og poetisk fortælling og samtidig god brugsværdi.

Når forslaget ikke vinder, skyldes det først og fremmest Museumsgrundens disponering med en parkbebyggelse. Dommerkomiteen vurderer, at parkbebyggelsen med de bygningsdimensioner ganske enkelt ikke er den bedste løsning til dette felt i byen og til skalaen i Esbjerg Midtby.

DOMMERKOMITEEN

HOVEDRÅDGIVER, OPHAVSRET

COBE arkitektur, transformation, byplanlægning

Mads Birgens, projektleder, arkitekt MAA / Dan Stubbergaard, kreativ direktør, arkitekt MAA /

Merete Kinnerup Andersen, arkitekt / Sigrid Marie Poulsen, landskabsarkitekt / Joachim Makholm Michelsen, arkitekt /

Francisco José Gómez Tirado, arkitekt, visualiseringskunstner / Mirwais Arghestani, praktikant, BA. arch. /

Bachir Benkirane, modelbygger, BA. arch.

UNDERRÅDGIVERE, OPHAVSRET

EKJ RÅDGIVENDE INGENIØRER klimatilpasning, bæredygtighed

Finn Oemig, fagchef, miljøbiolog, seniorkonsulent

URBAN CREATORS mobilitet, infrastruktur

Filip Zibrandtsen, civilingeniør, partner og rådgiver

MOGENS A. MORGEN transformation, kulturmiljøer

Mogens A. Morgen, professor, arkitekt MAA

COLLIERS forretningsudvikling

René Faaborg Greve, senior associate

HELHEDSPLAN

Indflyvningen til projektet sker gennem en forbilledlig sober registrering og analyse af Esbjerg som både by og fænomen. Pionerbyens omstillingsparathed, som læses i den dynamiske overgang fra fiskerby til olieby og nu vindkraftby, giver byen en helt unik status i Danmark, og dette tillægges en særlig betydning, der kan læses i forslaget med forventning om en by med fortsat vilje til radikale forandringer.

Med titlen: *Energimetropolen, hvor by, landskab og energi mødes* introduceres en altomfavnende tilgang til byens nye udformning med energi som fælles fortælling. Det er den fysiske energi, kraftens energi og menneskets energi, pulsen samt vindens energi, som i alle dens tilstandsformer bliver gestaltet i forslagens detaljløsninger. Til fortællingen om vinden hører også sandet. Det våde sand fra havbunden, formet i sandriller af vandets bølgeenergi og det løse sand på land, formet af vinden til sandbanker i evig forandring.

Forslaget opererer med tre strategier:

Grøn 'mobilitet' i byplansstrategien med udgangspunkt i kommunens trafikplan med overbevisende argumenter for, at selv i bilbyen Esbjerg vil delebilsordninger også slå igennem engang. Og derfor vil de mange p-pladser, som programmet kræver, skulle afvikles og konverteres til andet formål i nær fremtid.

Styrkede 'forbindelser' som del af byens omstilling med fokus på

Jernbanegade, Nørregade og Norgesgade, der får status af supercykelgade.

En 'fortætning' af det generelle kontra det unikke, hvor Museumspladsen beskrives som gridets undtagelse.

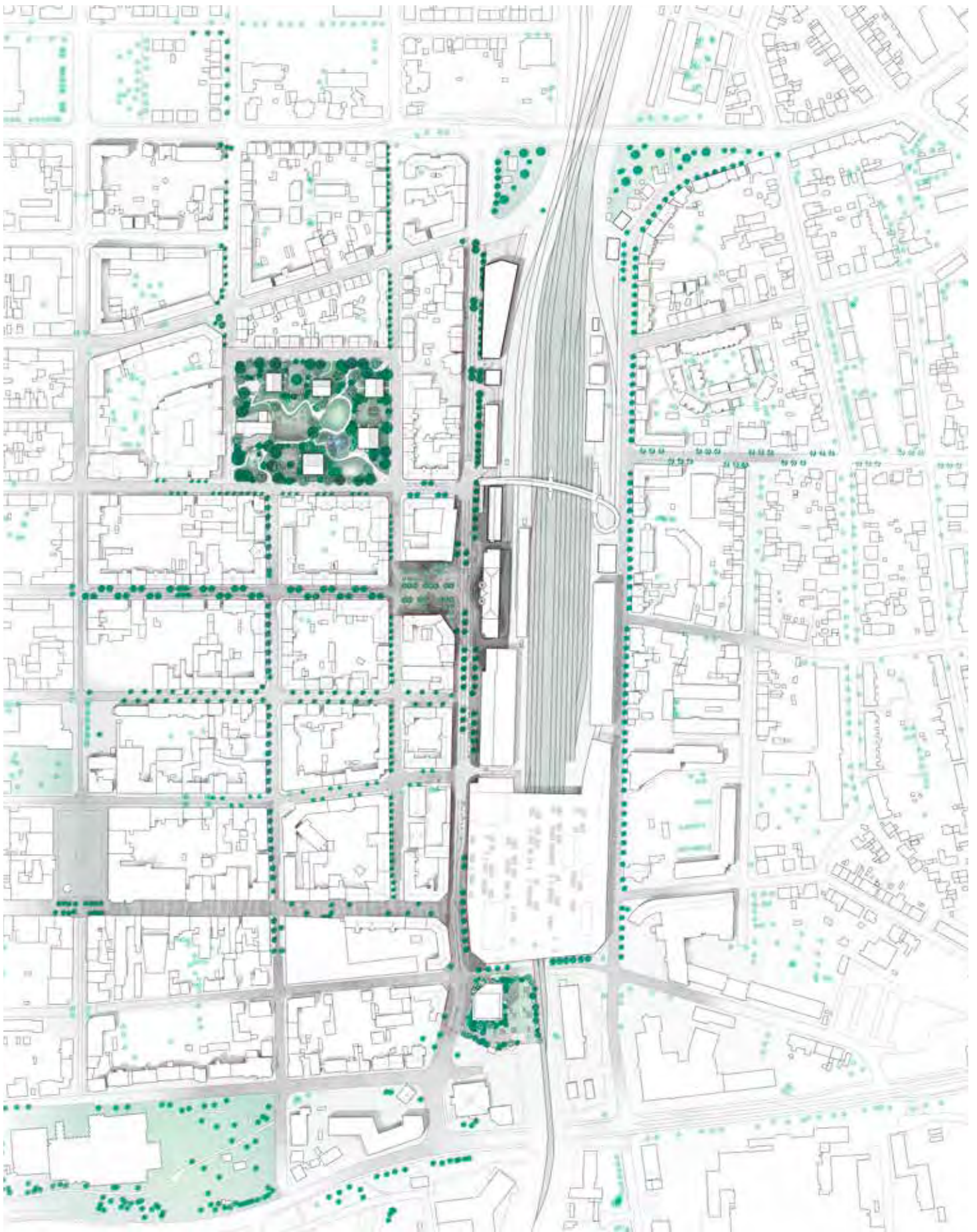
Museumsparken udnævnes til byens nye grønne hjerte, en bypark med vadehavsmotiver i en urban fortolkning. Bygninger fortolker Esbjergs dna i karakter men introducerer en ny bebyggelsestypologi, der endnu ikke findes i midtbyens grid; parkbebyggelsen.

Der lægges naturligvis vægt på bæredygtige løsninger og gridbyens gader tænkes fortættet med træer for at dæmme op for den altid nærværende vind.

BANEGÅRDSBYGNINGERNE OG STATIONEN

Banegårdens kompleks af bygninger, der gennem tid er adderet med talrige knopskydninger, giver inspiration til en yderlig subtraktion, addition og omformation, der vil bringe banegårdskomplekset videre frem mod en ny og værdig æra, der indskriver bygningerne i et fremtidigt brugsmønster. Beskrivelsen af de eksisterende bygningers arkitektoniske kvalitet og potentialer vidner om en omhyggelig bygningsregistrering og en stor indsigt og indlevelse i arkitektoniske transformationsmuligheder i etatens kvalitetsbyggeri.

Åbningen mellem Jernbanegade og perronarealet sker med nedrivning af en enkelt bygning, som giver en beskeden passage. En



stor trappe langs det gamle godspakhus giver adgang til bygningens gulvniveau og vil blive et nyt potentiale for ophold. Forslaget formulerer en strategi for den kommende transformation: flyt ind i morgen, opdel i isolerede bokse efter behov, med tiden isoler selve bygningen og etabler nye facadeåbninger med glaspartier. Med denne strategi sættes udviklingen i gang i morgen, og man undgår den dræbende ventetid.

Ved at nedrive kun én bygning syd for stationsbygningen, mens de andre to forslag nedriver to, skabes der mulighed for at etablere et noget længere p-hus, som flugter med de gamle godspakhus. P-huset kommer derved så tæt på stationsbygningen og perronerne overdækninger, at det kolliderer og det, man som togpassager møder, når man stiger ud af toget, er et brutalt møde med et fire etagers p-hus.

BANEGÅRDSPLADSEN OG NORGESGADE

Banegårdspladsens fortælling forankres dels i byens gridstruktur, der tegner sig i et pixeleret tæppe af sandgrå granit, og dels i vinden. Vinden leger med belægningsfladen og tilføjer fladen stiliserede sandbanker i form af små bakker, som belægningen smyger sig op ad og et belægningsmønster, der på fladen formidler turbulensens dynamiske påvirkning med nuancer i gråt. Turbulensmarkeringen giver samtidig et billede af menneskeflowet hen over pladsen med den mørkeste markering, hvor der er mest læ, som sted til ophold og udeservering. Belægningen danner en urban skive, der går ud og får fat i omgivelserne og i perronarealet på den anden side af stationsbygningen, og mønstret tegner et irregulært og organisk billede, der samler hele området.

Det bliver en plads med byliv, dynamik og flow, hvor sandbankerne agerer uformelle opholdspladser. Trærækker i lige rækker, lig den oprindelige plan, giver et læhegnsmotiv med reference til Hedeselskabets opdyrkning af Vestjylland og en frodighed, der begrænses til træernes kroner, som danner et svalende og lægivende stedsegrønt låg på pladsen og indrammer den skønne stationsbygning, samtidig med at træerne behændigt dækker pladsens øvrige bygninger af ringe arkitektur.

At plante træerne i en skrå position virker dog unødvendigt, især når træerne på illustrationen vises som påvirket af en sydlig vind, fremfor den herskende vestenvind.

Jernbanegade indrettes som en lang grøn rygrad med træer i midterhellen og en sammenhængende belægning. Gaden strammes op af en bygningsmæssig fortætning med to p-huse, der skræver henover henholdsvis busterminal og rutebilstation, så gaden kommer til at fremstå som afsluttet og rumligt defineret.

Logistikken i det samlede anlæg forekommer logisk og let aflæseligt og vil uden problemer kunne afvikle trafikken. Det er godt med den foreslåede indsnævring af kørebanen i Norgesgade og frodig beplantning, men der mangler opholdsareal, da der parkeres i begge sider.

MUSEUMSPLADSEN

På Museumspladsen foreslås en boligbebyggelse på 7.000 etage m² i alt. Forslaget redegør begavet for, at Museumspladsen er et af de felter i bymidtens gridsystem, der er undtagelsen i systemet med et brud i gadeforløbet Englandsgade/Finsensgade. På selve grunden har der aldrig været karrébebyggelse men spredte bygninger, der tilgodeså slagteriets skiftende behov for industribygninger. Og nu er det en grøn p-plads indrammet af træerækker, som man kan sige har vundet hævd, set med naboernes øjne.

Dette er i forslaget baggrunden for igen at lægge spredte bygninger inde på grunden, så der skabes en åben og imødekommende struktur som i tidligere tider, og mulighed for at bevare den grønne indramning – et parkrum med bygninger som en slags campus. Og dermed får Esbjerg sin egen lille 'Central Park' – et felt med en åbenhed og transparens, en stærk grøn/blå identitet og mangfoldighed i uderummets program.

Ved at skubbe husene væk fra grundens kant får de omkringliggende bygninger således ikke en facade som ny genbo, men en grøn kant. For at forstærke kontrasten mellem de omgivende gaders vægge af henholdsvis tæt bebyggelse og transparent park foreslås der en fortætning af byggerierne i den omgivende ramme, ved at lukke de sidste huller i facadelinjerne.

Bygningerne i forslaget bliver dog uforholdsmæssigt høje og vil dominere parken som en samling høje tårne. Selv om kantzonen omkring bygningerne reduceres til et minimum, vil det brede ingemandsland, der opstår mellem privat og offentligt, optage en del af parkens plads. Det vil kræve en overordentlig stærk lokalplan, der nidkært skal håndhæves for at sikre, at parkens midterste rum ikke privatiseres i en sådan grad, at offentligheden føler sig uvelkommen.

Parkhusene foreslås indrettet med varierede boligtypologier, fra de små lejligheder til eksklusive penthouselejligheder, der kan modsvare behovet fra de blandede brugergrupper, der er ved at udvikle sig i Esbjerg, med mange tilflyttere med nye behov. Bygningernes højde varierer fra to til otte etager, og alle bygningerne spejler sig i de eksisterende bygninger overfor, ved at mime dels sternkanthøjden, materialer og farver. Resten af bygningens øverste etager tegner sig som en svagt skrånende tagflade. Der opstår således en komposition af skulpturelle bygningsvolumener, der nok henviser og referer til omgivelsernes arkitektur, men samtidig peger i en helt ny særegen retning, der bekymrer dommerkomiteen.

Forslaget adskiller sig fra de to øvrige ved at undlade den etableringsmæssigt dyre p-kælder, for i stedet at have parkering på terræn og i de forslåede p-huse i Jernbanegade. Det giver mulighed for terrænbearbejdning og etablering af en regnvandssø, og ingen begrænsning i forhold til plantning af store træer. Men parkeringen på fladen optager dog uforholdsmæssigt meget af parkens areal, og parkering på græsarmering har aldrig virket i virkeligheden.

Byparkens koncept og udtryk henviser til dynamikken og tegningen i marsklands-kabet og vadehavets formationer. Også plante-

valget er hentet i de nære barske omgivelser og vil i deres sammensætning på dette beskedne areal måske kunne danne nye biotoper. Den konsekvente brug af birk og fyr kan dog virke noget ensidig.

AREALET SYD FOR BROEN

Hotellet er beskrevet som et tårn bestående af to forskudte volumener, der i forskydningen danner et areal til tagterrasse. Fra gadeplan træder man ind i en dobbelthøj lobby, der forbinder bagsidens højere liggende p-areal med stueplan. Bygningen afslutter det fjerde hjørne, og uderummet bliver et terrasseret areal med trapper til ophold. Bagsiden er disponeret med parkering på terræn, og der er ikke redegjort for plads til vareindlevering og de tunge transporter, der hører et hotel til.

I alle de tre forslag til konkurrencen er arealet syd for Broen primært behandlet som et overordnet volumen- og parkeringsstudie. Forslagenes udformning af arealet syd for Broen har derfor ikke været udslagsgivende ved den samlede vurdering af helhedsplan og delområder.

PARKERING

Forslaget anviser 56 p-båse på terræn til de nye boliger på Museumspladsen. Alle p-båse til bymidtebeboere/besøgende placeres i et nyt p-hus over de regionale busser.

Der anvises et p-hus i fire etager bag ved det gamle godspakhus med ensidig vejbetjening fra syd ved shoppingcentret. Det giver 205 p-båse til togpendlere og korttidsparkering. Øvrige 29 p-båse til korttidsparkering inklusive kys&kør er på Banegårdspladsen og i Jernbanegade.

Forslaget foreslår, at der opføres et nyt p-hus ved busterminalen over regionalbusserne med 220 p-båse i alt til bymidtebeboere/besøgende, m.fl.

Taxaer får 5 p-båse ved den gamle banegård, Jernbanegade.

690 cykelparkeringer er placeret under den grå DSB-bygning, på Banegårdspladsen og i nyt P-hus mellem den gamle banegård og det gamle godspakhus. Der anvises også offentlig cykelparkering på Museumspladsen, i alt 80 stk.

Samlet set er parkeringen løst, og den anviste fordeling af parkering i projektet er forståelig. Projektet ser umiddelbart ud til at have overholdt parkeringskravet.

Forslaget indeholder 2 p-huse, som er de største antal i de tre konkurrenceforslag.

Forslaget anviser ikke mulighed for mere parkering i det eksisterende gaderum.

Der er samlet anvist færrest p-båse i dette forslag, i alt 515 p-båse, eksklusivt grunden syd for shoppingcentret. (Der er i dag 363 p-båse).

REALISERINGSSTRATEGI OG ETAPEPLAN

Forslagets realiseringsstrategi lægger vægt på, at de enkelte udviklingsfelter kan bebygges/omdannes et for et eller flere ad gangen, alt efter tempo og udbygningstakt. Etapeplanen prioriterer et indledende løft af området omkring Banegården, herunder etablering af et p-hus bag det gamle godspakhus. Realisering af hotelbyggeri på grunden syd for Broen realiseres, når behovet opstår. Byggeri på Museumspladsen etableres dernæst, og da der fjernes et stort antal p-båse her, forudsætter det samtidig realisering af et p-hus ved busterminalen. Etapeplanen fremstår robust, dog med en væsentlig afhængighed mellem realisering af byggeri på Museumspladsen og etablering af et p-hus ved busterminalen.

For Museumspladsen er strategien at bygge punkthuse og alene med parkering på terræn til de nye boliger, hvilket isoleret set reducerer omkostningerne her markant, men det udløser samtidig behov for et p-hus ved busterminalen. Dermed fjernes også et betydeligt antal midtbyenære p-båse.

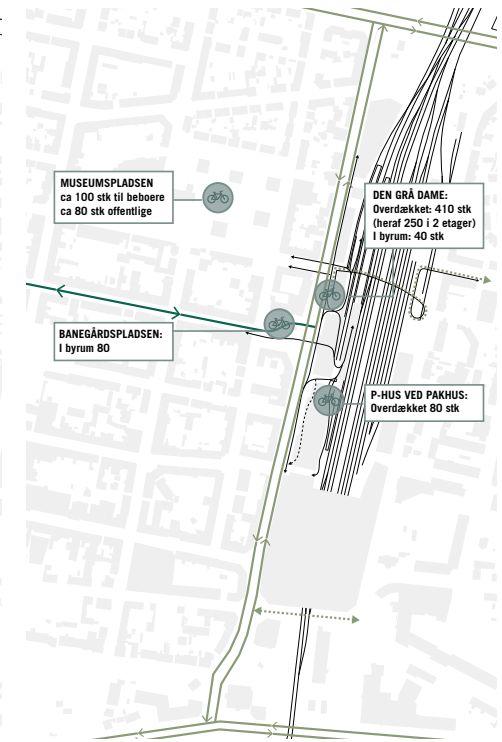
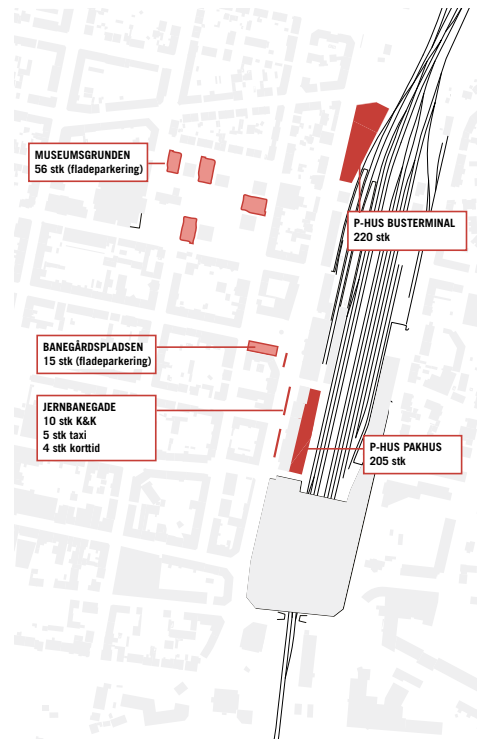
Forslaget rummer et gennearbejdet og grundigt forslag vedr. økonomi, som tydeligt redegør for forudsætninger for vurderinger af byggeretsværdier og omkostninger. Der er regnet med relativt lave omkostninger til etablering af p-huse, hvilket forudsætter, at der bygges relativt rå og optimerede p-huse.

OPSUMMERING

Forslaget er af en meget høj kvalitet og er fremstillet yderst delikat. Konceptet er velargumenteret og forståeligt i sit udtryk. Byens dna er indfanget og omsat til et forslag med modige løsninger med en ligefrem æstetik. Banegårdspladsen fremstår som et smukt, sammenhængende og veldisponeret værk med en oplagt og poetisk fortælling og samtidig god brugsværdi.

Når forslaget ikke vinder, skyldes det først og fremmest Museumsgrundens disponering med en parkbebyggelse. For at opfylde et kvadratmetermål, der kan gøre forslaget økonomisk rentabelt og dermed realistisk, bliver bygningerne i bogstavelig forstand tårnhøje. Det er sympatisk at forsøge at nedrosle højden ved at mime genbebyggelsens sternkant, men den skrånede tagflade får en højde, som ikke kan snyde øjet, hvor end man gerne vil snydes.

Dommerkomiteen vurderer, at parkbebyggelsen med de bygningsdimensioner ganske enkelt ikke er den bedste løsning til dette felt i byen og til skalaen i Esbjerg Midtby. Der er desuden en bekymring for, at det i udviklingsprocessen vil blive svært at styre en developer og sikre, at parkområdet mellem bygningerne rent faktisk forbliver offentligt tilgængeligt. Og uden en tilgængelig park bliver feltet nok grønt, men ikke særlig brugbart for offentligheden. Så vurderingen er, at de fem tårne er en meget interessant og modig løsning, men ikke tilstrækkelig robust for videre udvikling, og det eneste i det samlede forslag, der rammer ved siden af Esbjergs dna.

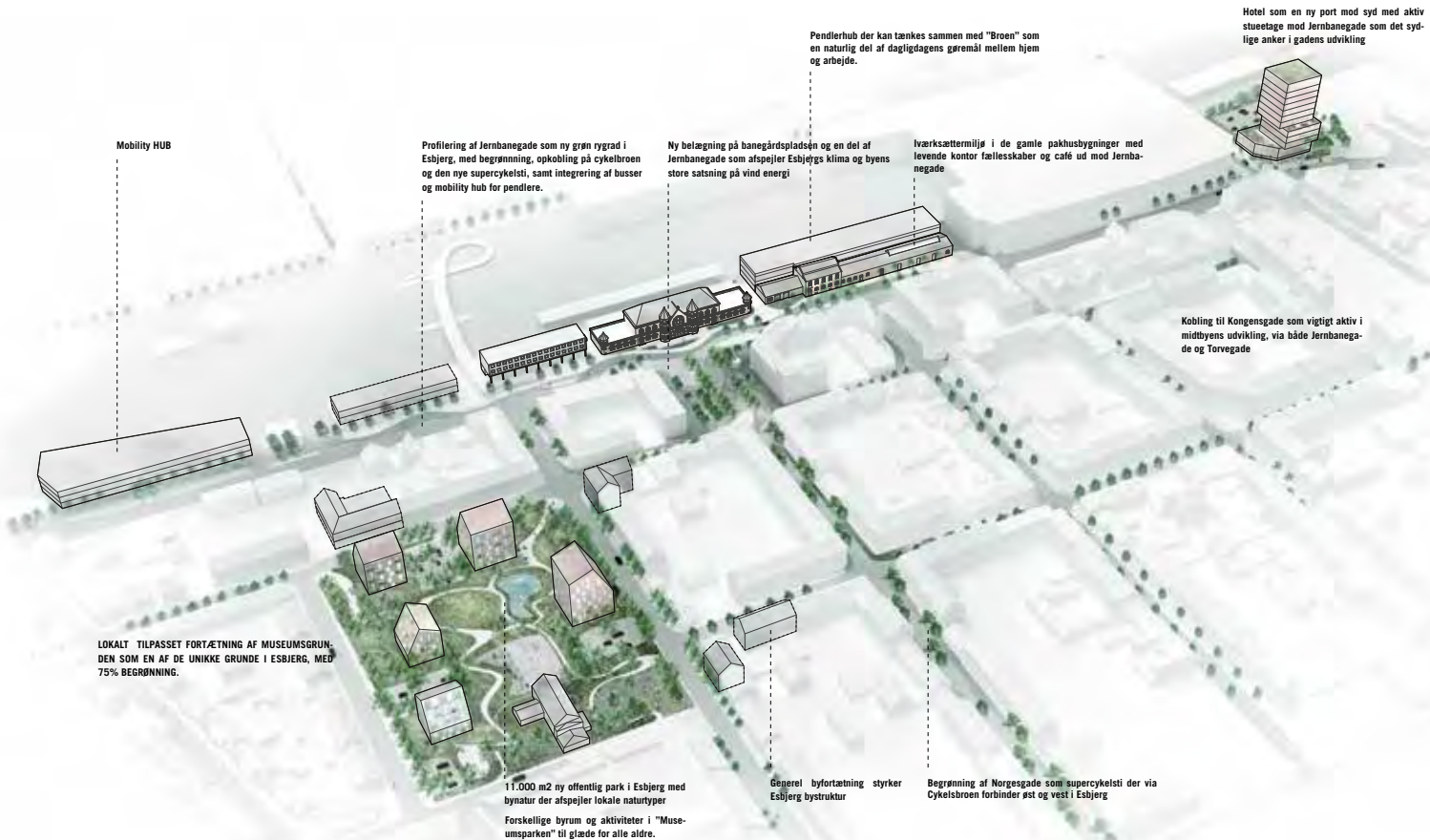


- Flow biler**
- Trafikvej
 - Lokalvej
 - Gågade
 - Ind og udkørsel parkering
 - Ensrettet gade
 - K&K
 - Taxi

- Parkering biler**
- P-hus
 - Fladeparkering
 - Gadeparkering

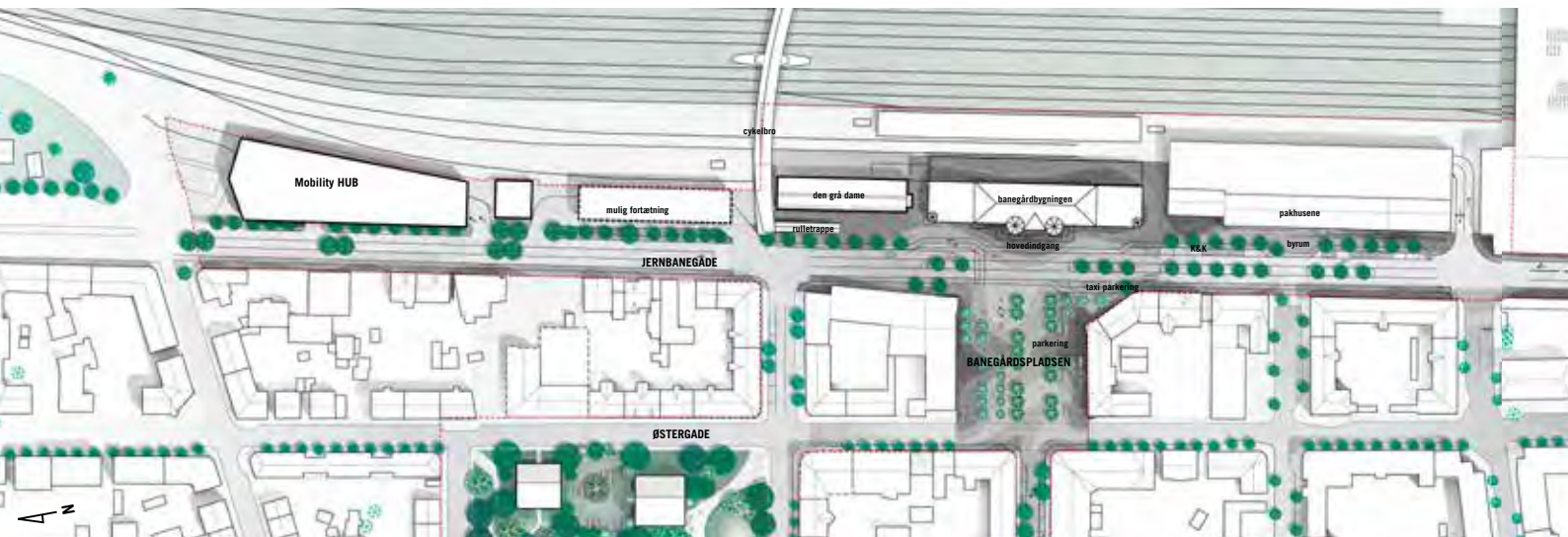
- Flow og parkering cykler & grænde**
- Dobbelrettet cykelforbindelse
 - Supercykeltage
 - Cykelsti langs gade
 - Fodgænger flow ved stationen

Principper
TRAFIK OG PARKERING





BANEGÅRDSPLADSEN
OG NORGESGADE



Plan JERNBANEGADE OG BANEGÅRDEN



Visualisering BANEGÅRDSPLADSEN



Snit BANEGÅRDSPLADSEN og JERNBANEGADE



cykelssti
vejbane
vejbane
vejbane
cykelssti
ankomst

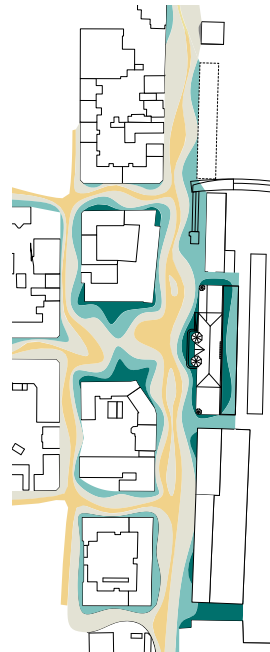
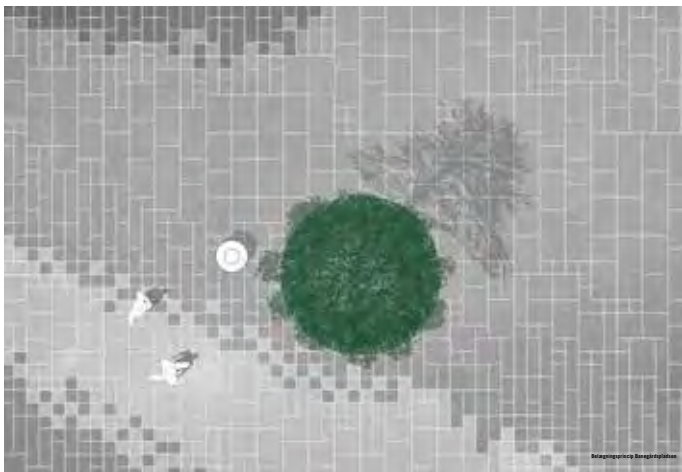


Snit NORGESGADE

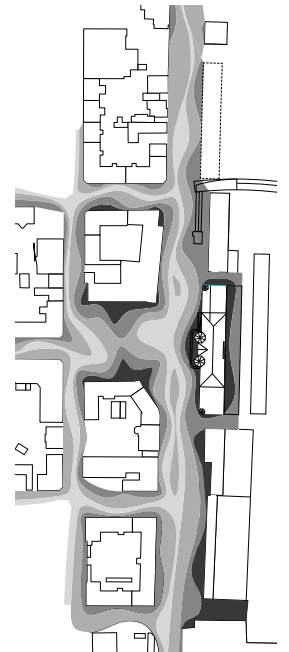


Plan BANEGÅRDSPLADSEN

Belægningsprincip BANEGÅRDSPLADSEN

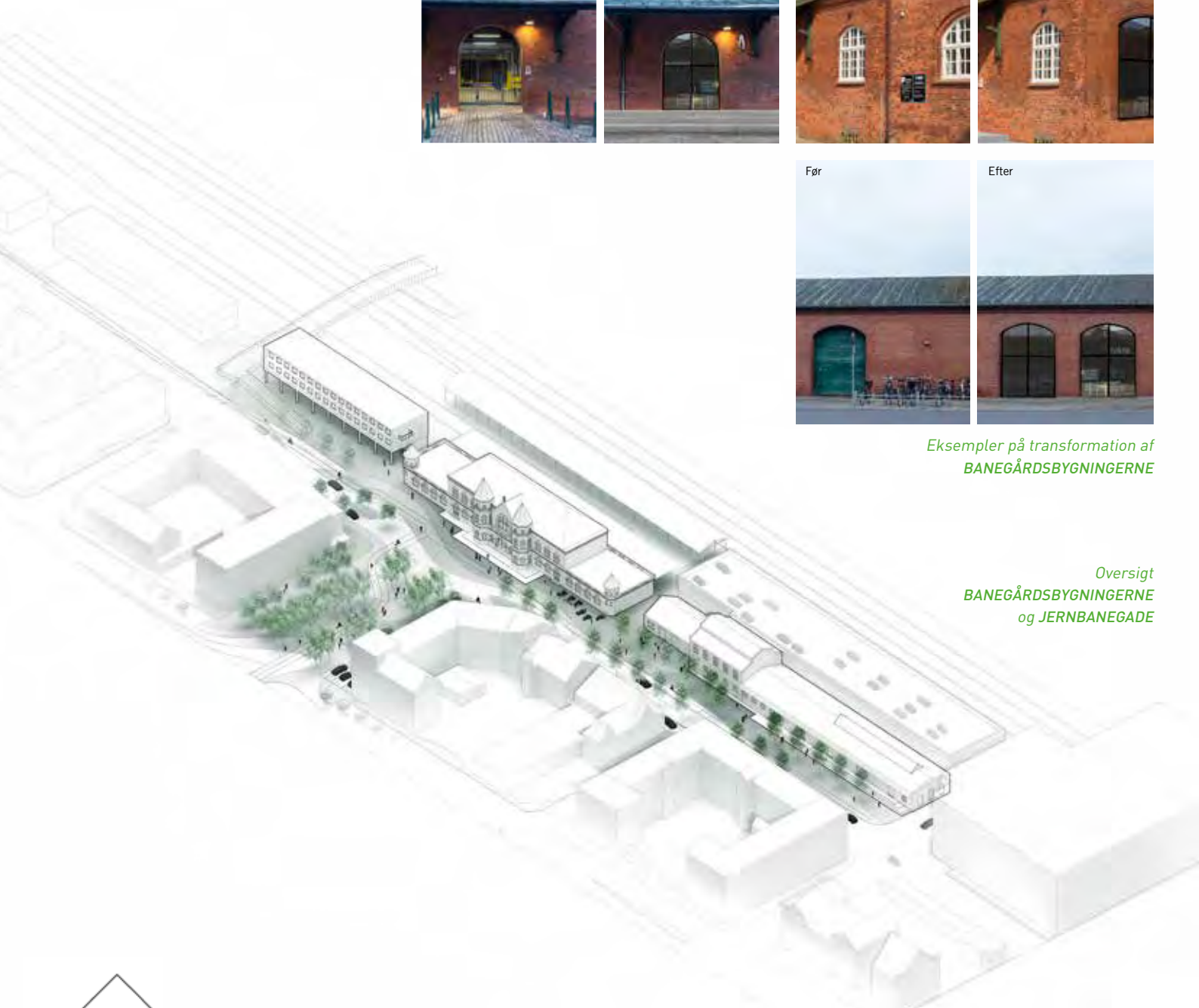
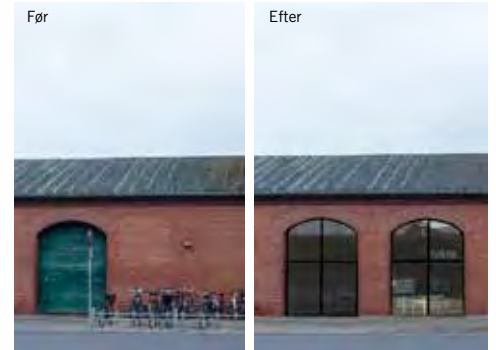


Kort WINDBELASTNING



Vind som DESIGNPARAMETER

BANEGÅRDSBYGNINGERNE



Eksempler på transformation af
BANEGÅRDSBYGNINGERNE

Oversigt
BANEGÅRDSBYGNINGERNE
og JERNBANEGADE

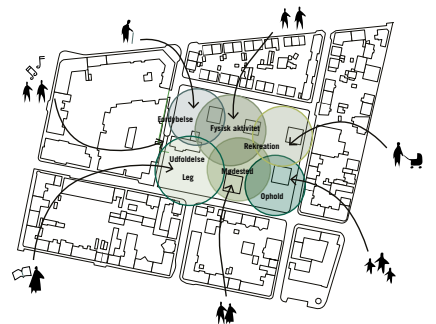
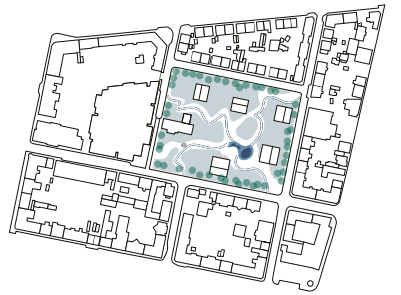
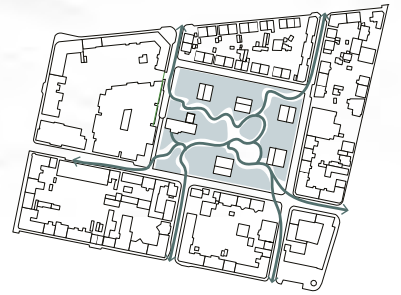


Snit JERNBANEGADE, PAKHUS, PARKERINGSKUP

MUSEUMSPARKEN

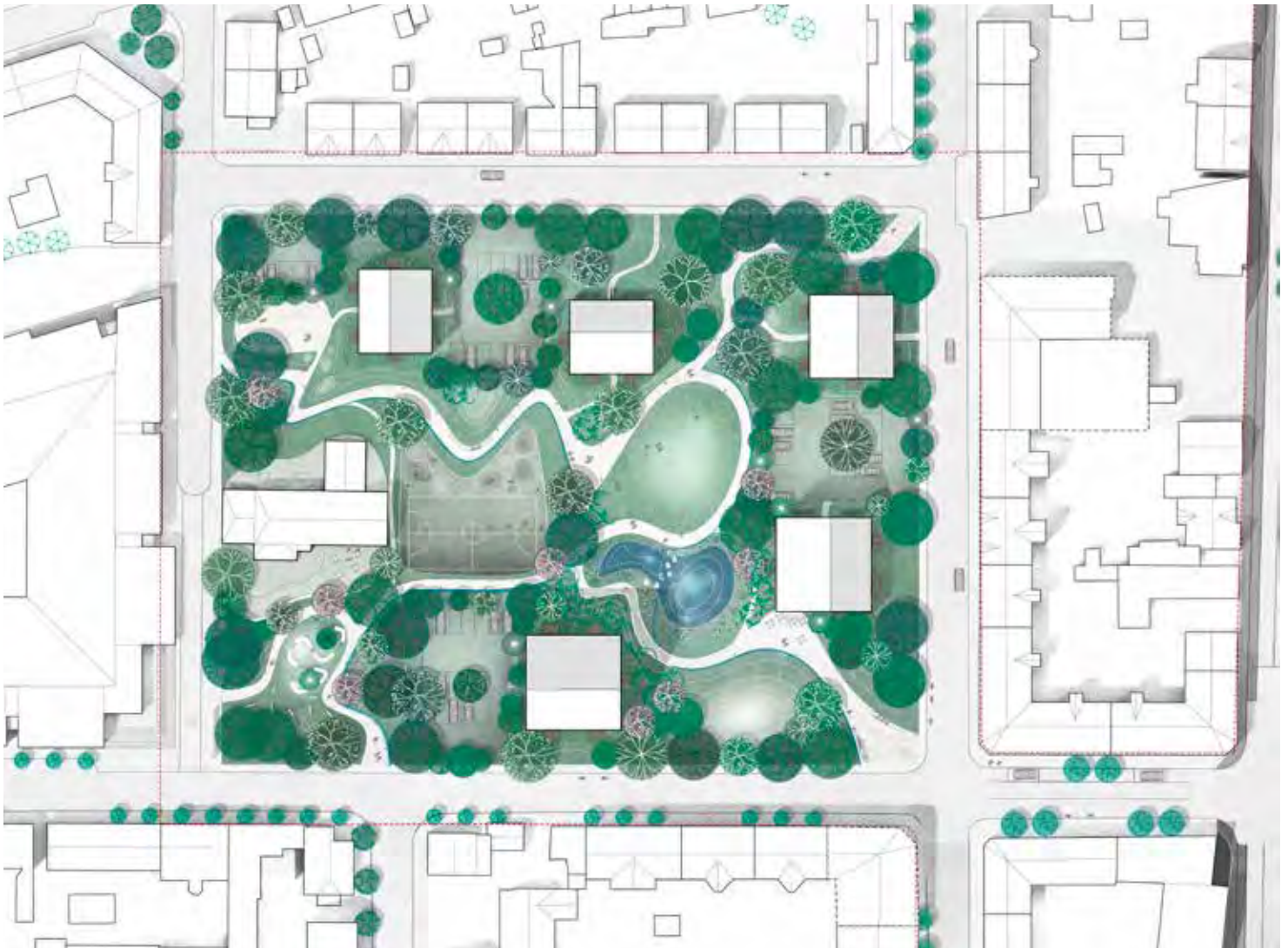


Oversigt MUSEUMSPARKEN og PARKHUSENE



Principper MUSEUMSPARKEN

Visualisering
MUSEUMSPARKEN
og PARKHUSENE



Plan MUSEUMSPARKEN



Visualisering MUSEUMSPARKEN og PARKHUSENE



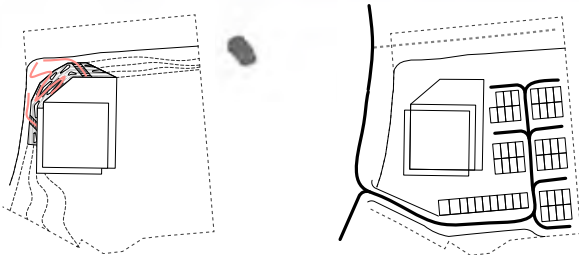
Snit MUSEUMSPARKEN og PARKHUSENE



AREALET
SYD FOR BROEN

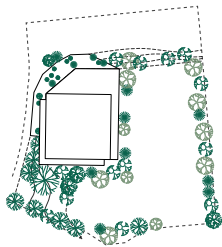


Oversigt HOTELLET



Flow & ankomst
rampe i midten, trapper til siderne

Mobilitet & parkering
vareindlevering fra p-plads

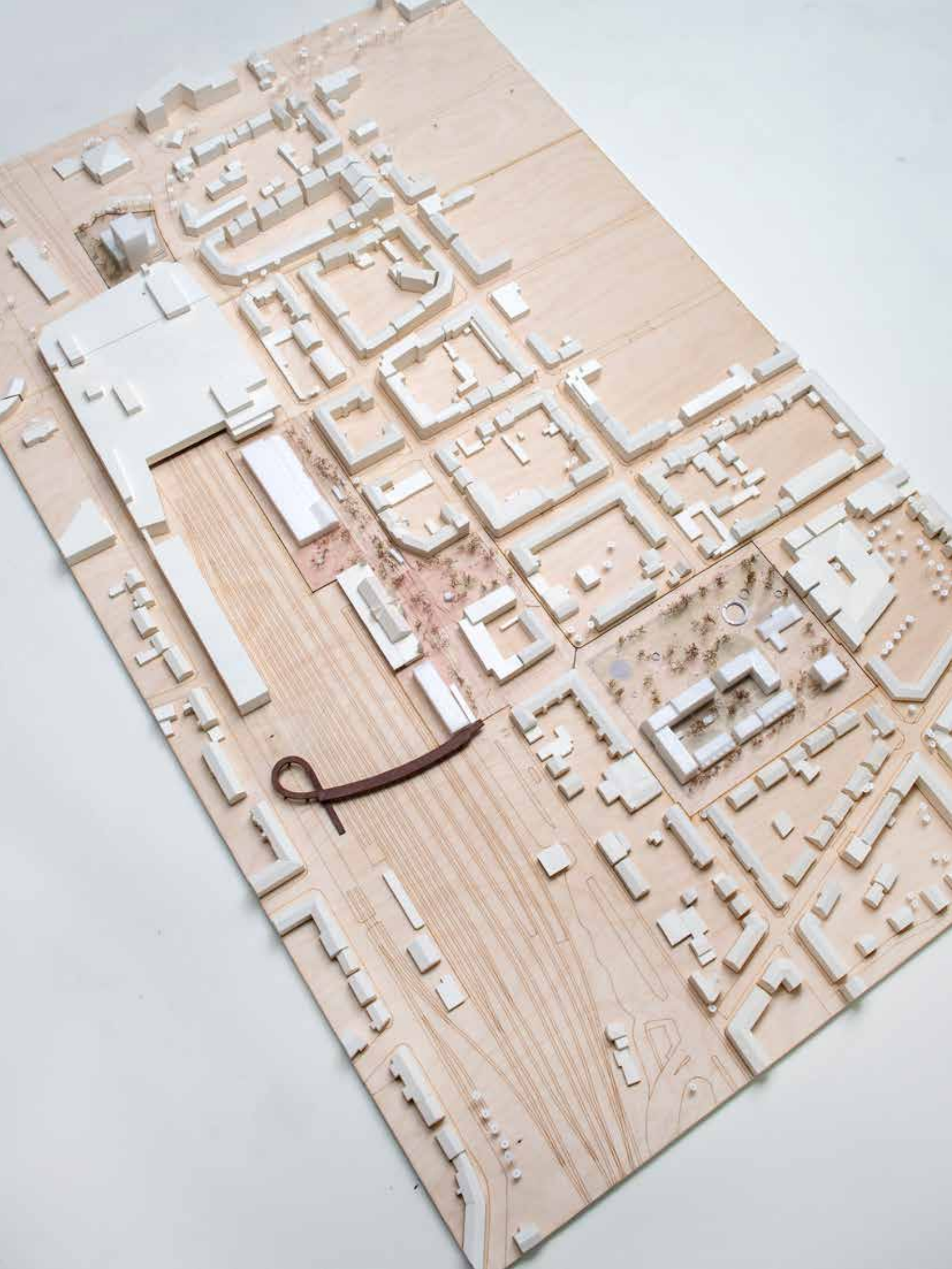


Træer
miks af eksisterende og nye indrammer grunden



Plan AREALET SYD FOR BROEN

Principper HOTELLET



An architectural model of a station terminal, showing various platforms, tracks, and structures, positioned on the left side of the page.

TEAM HOLSCHER NORDBERG

FORSLAG "STATIONEN - BY - BYLIV"



Forslaget til ombygningerne af banegårdsbygningerne og indretningen af den samlede stationsterminal hører til konkurrencens mest gennemarbejdede og vellykkede. Udformningen af Banegårdspladsen har både vakt begejstring såvel som givet anledning til gode diskussioner i dommerkomiteen om Banegårdspladsens fremtidige rolle og indretning.

Når forslaget ikke vinder, skyldes det i høj grad den foreslåede bebyggelse ved Museumspladsen. Samlet set er bebyggelsen ved 'Museumparken' forslagets svageste del i en helhed, hvor dommerkomiteen ellers har fundet rigtig mange gode og fint afstemte løsninger.

DOMMERKOMITEEN

HOVEDRÅDGIVER, OPHAVSRET

HOLSCHER NORDBERG ARCHITECTURE AND PLANNING

Nils Holscher, arkitekt MAA, partner / Mikkel Nordberg, arkitekt MAA, partner / Jakob Nørbjerg Madsen, arkitekt MAA, projektleder / Aisha Seeberg, arkitekt MAA / Marcos Garcia, arkitekt / Fredrik Walentin Sandbu, arkitekt / Christine Arctander, arkitekt MAA

UNDERRÅDGIVER, OPHAVSRET

MASU PLANNING landskab, byrum

Sune Oslev, partner, arkitekt MAA / Malin Blomqvist, partner, landskabsarkitekt MDL/MARK / Linda Guldbæk Nielsen, arkitekt MAA / Angels Garcia Andreu, landskabsarkitekt MDL / Karin Karlton, landskabsarkitekt / Tan Qi, junior landskabsarkitekt

UNDERRÅDGIVER

ATKINS trafik, infrastruktur, klimatilpasning

Jakob Skovgaard Villien, seniorrådgiver, Planning and Architecture / Rune Rasmussen, seniorrådgiver, Planning and Architecture

KONSULENTER

BIRK JØRGENSEN & SØEBERG arkitektonisk kulturarv, transformation

Martin Søberg, mag.art i kunsthistorie, ph.d. i arkitektur

EDC ERHVERV ESBJERG forretningsudvikling

Karsten Lindgård Jensen, Direktør og partner

HELHEDSPLAN

Esbjergs vide horisonter, udsyn og udviklingshistorie er udgangspunktet for dette forslags fokus på 'Byen undervejs' som en stærk metafor for foranderlighed og udvikling. Der tages udgangspunkt i gridbyens eksisterende byplanmæssige kvaliteter og muligheden for at styrke denne ved fortætning samt en differentiering af gadenettet. Dette understreger forbindelser mellem vigtige offentlige funktioner og de grønne rum i byens plan.

En analyse af bygningskulturen peger på Esbjerg som en særlig udgave af den danske teglkultur med for eksempel historicismens brug af referencer til tidligere tider og andre landes arkitektur. Et udsyn og en nysgerrighed, som man ønsker at arbejde videre med i forslaget.

Forslaget udpeger fem hovedgreb, der tilsammen udgør en helhedsplan, og som efterfølgende udfoldes i konkurrencens delområder:

Gader med destinationer er et kvalitetsløft, hvormed man ønsker at styrke gadernes hierarkier og forskelle ved at skabe identiteter og

attraktioner, der relaterer sig til 'endestationer' og funktioner i gaderne. Herunder at den historiske akse mellem stationen og I.C. Møllerparken genetableres.

Byperronen er et sammenhængende byrum, der byder velkommen til bymidten. Den udspændes mellem de to forbindelser til Østerbyen og griber fat i togperronen.

Jernbaneplassen ønskes omdannet til et bilfrit byrum – et arkitektonisk markant teglgulv, der byder velkommen fra banegården og kobler *byperronen* og den øvrige by sammen trafikalt.

Museumsparken disponeres på langs mod Nørregade i relation til kulturtilbuddene i Huset og biblioteket for samlet at gøre bymidten og bylivet mere kompakt.

Den grønne akse er et grønt gadeforløb, der iscenesætter banegården og genskaber den historiske akse mellem station og park.

For at skabe plads til byfortætning og nye byrum foreslås hovedparten af parkeringen inden for området placeret i to nye p-huse langs Jernbanegade og resten i et p-anlæg under en ny bebyggelse på Museumsplassen.



HELHEDSPAN

BANEGÅRDSBYGNINGERNE OG STATIONEN

Forslaget tager udgangspunkt i en analyse af banegårdsanlægget og dets arkitektur som et additivt princip, hvor der historisk set er sket løbende og pragmatiske tilføjelser og ændringer til rækken af bygninger langs Jernbanegade.

Banegårdsbygningerne foreslås fornyet med etablering af en café i banegårdsbygningen såvel som i den sydlige del af det gamle godspakhus, hvor der begge steder også kan etableres udeservering. Bygningsdelen med frontispice (gavlmotiv) mod Jernbanegade, der i dag flankerer det gamle godspakhus mod syd, foreslås nedrevet for at give plads til en ny indkørsel til det nye p-hus placeret, hvor der i dag ligger en nyere lav udvidelse. Det nye p-hus foreslås beklædt med teglskaller.

Mellem stationsbygningen og det nye p-hus fjernes også mellembygningen og det tidligere ilgodspakhus, og dermed åbnes 'byperronen' op mod afgangsperronerne bag stationen i en plads med cykelparkering og mulighed for kort ophold og mødesteder. I gavlen af det nye p-hus åbnes mod afgangsperronen med faciliteter til cyklist: værksted, ladestation og overdækket cykelparkering.

Med etableringen af 'byperronen' etableres et mere tydeligt trafikalt hierarki. Fodgængere mødes af en rumligt klart defineret gangzone, der forløber helt fra busterminalerne til hotelgrunden. Denne gangzone gøres så bred som mulig og gives en grøn rekreativ karakter med opholdsmuligheder. Den viste midterrabat til træer vurderes dog at være for smal. Langs 'byperronen' fortsættes en dobbeltrettet cykelsti, der gør det muligt at anvende flere af det nye stationsområdets nye muligheder for cykelparkering.

Det gamle ekspeditions- og godspakhus foreslås transformeret, åbnet op mod omgivelserne og indrettet til kontorfællesskab for iværksættere og eventhal.

Holdningen i forslaget til transformation af banegårdsanlægget er generelt at fjerne voldsomme indgreb. Det ses for eksempel i tagkonstruktionen i det gamle godspakhus, hvor der i stedet indføres en række nye tilpasninger og etableres nye anvendelser med inspiration og respekt for banegårdsarkitekturen. Det ses også i en terrasse ved 'eventspace', hvor man anvender motivet fra læsserampen til et nyt overdækket uderum, og i nye beklædninger der arbejder videre med banegårdsarkitekten Wencks brug af fliser som ornamentik.

Bygningen 'Den Grå Dame', bygningen nord for den gamle banegård, foreslås fastholdt som kontorhus, men på sigt vil man gennemføre en facadetransformation, hvor vinduesfacadens udfyldning erstattes af ophængt tegl. Over busterminalen etableres et større p-hus.

Den samlede trafikløsning og særligt den nye adgang til afgangsperronerne bag banegårdsbygningen, samt de tilhørende faciliteter set fra passagerernes og transportudbyderes perspektiv, vurderer dommerkomiteen som en rigtig god løsning. Forslagene til nye anvendelser virker velvalgte inklusive strategien og karakteren af de foreslåede transformationer.

Som for de øvrige teams, der også arbejder med et p-hus bag det gamle ekspeditions- og godspakhus, er der dog også ulemper og begrænset arkitektonisk og funktionel kvalitet ved en sammenbygning med p-huset, der ligger klods op af pakhusbygningernes østfacade.

BANEGÅRDSPLADSEN OG NORGESGADE

Der foreslås en revitalisering af 'jernbanepladsen', der geniscenesætter den smukke banegårdsbygning 'på et tæppe af tegl og i en ramme af grønt'. Pladsen rummer flere forskellige referencer til stedets historie og kulturarv, der blander sig med et nutidigt, aktivt byliv. På den måde bliver 'jernbanepladsen' til en vigtig indgang til Esbjerg og til den måde, byen præsenterer sig på. Pladsens gulv udgøres af en rød teglkinkebelægning som hovedmotiv, der spænder fra Østergade og helt til banegården og bliver ét med 'byperronen', der langs Jernbanegade formidler trafik og flow af fodgængere, cyklister, afsætning og taxaplads mod nord og mod syd. Pladsens opdeling mellem trafikale og mere stille opholdszoner vises med skift i forbandt. Andre af de viste elementer på pladsen, som legehuse og skulpturer, har afsæt i byens foranderlige historie fra Amerikaafrejse og kvægudskibning.

Med afsætning i Østergade samt afsætning og korttidsparkering langs 'byperronen' er 'jernbanepladsen' friholdt for biler. Norgesgades akse og banegårdens indgangsparti understreges af lineære træbeplantninger, der på pladsen udgør en symmetrisk indramning af bygningens hovedindgang, men som i byrummet fremstår som klyngebeplantninger af træer, der understøtter pladsens rum og skala.

Norgesgade etableres som cykelgade og begrønnes med træbeplantninger, der udgør indsnævring i gadens forløb. Der bevares parallelparkering i skiftende side af vejen. Der etableres et nyt slidlag med rødt tilslag på kørebanen, der markerer, at dette er en gade med særlige regler og hensyn mellem trafikanter. Den røde farve udtrykker også en sammenhæng med 'jernbanepladsens' røde tegl og Østergades brostensfelt og bliver til et samlet forløb gennem byen. Med Norgesgades opgradering og allébeplantning genskabes den aksiale fortælling med banegården for enden af Norgesgadeaksen og I.C. Møllerparken som den strukturerende byakse.

Det nye slidlag med rødt tilslag på kørebanen i Norgesgade har ikke vundet tilslutning i dommerkomiteen. Ligeledes efterlyses det, hvordan udformningen med parkering i begge sider sammen med gadetræer kan udføres.

Dommerkomiteen ikke overbevist om valget af 'græsser' og placeringen af de beplantede øer på pladsen. Dette har dog ikke været udslagsgivende for den samlede vurdering, da det under alle omstændigheder ville skulle bearbejdes yderligere.

Dommerkomiteen er enig om, at hovedideen til den nye 'røde' plads foran den gamle stationsbygning rummer en markant og indbydende bearbejdning, der også er særdeles flot illustreret. Arkitektonisk og landskabeligt er der lagt meget imponerende arbejde i et

bud på en arkitektonisk kvalitet ved bearbejdningen af pladsen. Forslaget har givet anledning til gode diskussioner, men slutteligt er der rejst tvivl om, hvorvidt den store teglbelægning på 'jernbaneplassen' og 'byperronen' bliver for voldsomt et element. Det skyldes i høj grad, at Esbjerg samtidig arbejder med en del andre nye materialer og belægningskift i midtbyen, blandt andet den nye belægning i Kongensgade. Det kalder på en samlet og mere afstemt plan for valg af belægninger.

MUSEUMSPLADSEN

På Museumspladsen foreslås en boligbebyggelse på 8.800 etage m² i alt. Under bebyggelsen etableres parkering i kælder, som betjener bebyggelsen og området.

En karré placeres på den nordlige del af grunden og definerer sammen med de eksisterende bebyggelser et stort offentligt og sydvendt parkrum mod Nørregade. I det nordvestlige hjørne foreslås placeret et mindre punkthus til ungdomsboliger.

Den nye boligbebyggelse tilbyder et bredt spænd af boligtyper, så forskellige ønsker og behov til det at bo giver plads til alle og danner grundlag for en social mangfoldighed. Der er i udformningen af gårdrummet fokus på fællesaktiviteter, ligesom hovedparten af lejlighederne har indgang fra det fælles gårdrum. Der er klare muligheder og relevans for løsningen med en ny bypark vendt på langs med Nørregade, og den viste træbeplantning i sydsiden af Nørregade er meget velvalgt.

Dommerkomiteen vurderer, at den foreslåede udformning af bebyggelsen mellem Sverrigsgade og den ny park i den viste form ikke bidrager positivt til den samlede løsning. Den høje bebyggelse mod parken og Østergade virker massiv og voldsom, samtidig med at den i alt for høj grad vil skygge for gårdrummet. Bebyggelsen ligger meget tæt på 'huset' med for stort et skalaspring, og planen tager ikke i tilstrækkelig grad hensyn til de nuværende kvaliteter og aktiviteter i parken. Trods tradition for vekslende etagehøjder i griddet virker bebyggelsen inklusive punkthuset på hjørnet af Finsensgade og Sverrigsgade uharmonisk i proportionerne, og det arkitektoniske udtryk mangler en klar relation til den omgivende arkitektur. Den virker derfor både fremmed og ude af skala.

AREALET SYD FOR BROEN

Syd for Broen etableres et hotel på 5.000 etage m² inkl. 450 m² parkering i stueetagen mod banen suppleret med parkering på terræn. Basen fremstår i to etager mod Jernbanegade i en skalamæssig relation til bebyggelsen på den anden side af vejen og en lidt lavere højde, end man mødes af ved krydset. Punkthuset er tilbagetrukket fra Jernbanegade men fremskudt mod stien, så facaden flugter med facadeforløbet i Borgergade. Niveauspring mellem gaden og hotellets stuegulv formidles via i en stor vestvendt adgangstrappe, som også foreslås anvendt til ophold. Et byrum, der dermed forholder sig til den øvrige helhedsplan og afslutter 'byperronen' mod syd.

I alle de tre forslag til konkurrencen er arealet syd for Broen primært behandlet som et overordnet volumen- og parkeringsstudie. Forslagenes udformning af arealet syd for Broen har derfor ikke været udslagsgivende ved den samlede vurdering af helhedsplan og delområder.

PARKERING

Der afsøges generelt mulighed for at placere mere gadeparkering i konkurrenceområdet. Det giver 24 nye p-båse primært i Sverrigsgade og ved at inddrage en mindre del af Museumspladsen til parkering. Den foreslåede skråparkering i Sverrigsgade kan dog give anledning til utryghed for cykeltrafikken.

Der placeres 107 p-båse på Museumspladsen, hvoraf de 67 p-båse er til de nye boliger og 40 p-båse til bymidtebeboere/besøgende.

Der etableres et nyt p-hus bagved det gamle godspakhus. Det foreslåede p-hus er på 3 etager med ensidig vejbetjening fra syd ved shoppingcentret. Det giver i alt 175 p-båse til bymidtebeboere/besøgende, korttidsparkering og til øvrige behov.

Der foreslås også korttidsparkering på Banegårdspladsen, i Jernbanegade og ved p-hus bag det gamle godspakhus med i alt 20 p-båse.

Teamet foreslår, at der opføres et nyt p-hus ved busterminalen over regionalbusserne med 200 p-båse i alt til togpendlere.

Til taxaholdepladser placeres der 5 p-båse i Jernbanegade syd for den gamle banegård.

Til handicapparkering placeres 2 p-båse ved p-hus bag det gamle godspakhus.

Til cykelparkering placeres 600 pladser henholdsvis under den grå DSB-bygning, på en ny plads mellem det gamle godsbanehus og den gamle banegård samt i nyt p-hus bag ved det gamle godspakhus.

Samlet set er kravet til parkeringen løst, og den anviste fordeling af parkering i projektet er forståelig. Projektet indeholder to p-huse, hvor dette projekt, som det eneste, har foreslået togpendlere i p-hus over terminalen til regionale busser. Projektet viser, at der kun kan tilvejebringes få ekstra p-båse i det eksisterende gaderum. Der er anvist i alt 533 p-båse i projektet, ekskl. grunden syd for shoppingcentret. (Der er i dag 363 p-båse).

REALISERINGSSTRATEGI OG ETAPEPLAN

Forslagets realiseringsstrategi og etapeplan tager afsæt i, at der ved realisering af forslagets delprojekter skal tages højde for afhængigheder mellem projekterne. Derfor prioriteres salg af DSBs grund syd for Broen først for at sikre likviditet, ligesom der etableres p-hus ved busterminalen før realisering af byggeri på Museumspladsen, således at der sikres tilstrækkeligt antal p-båse i anlægsfasen. Realiseringsstrategien fremstår robust. For Museumspladsen er strategien at etablere p-båse til boliger og offentlige p-båse i en halvt nedgravet p-kælder for at optimere økonomien i projektet.

Forslaget rummer en oversigt over vurdering af økonomien, herunder byggeretspriser, der i mindre grad end i de øvrige forslag er underbygget af redegørelse for forudsætninger. Omkostningsvurderinger er baseret på differentierede enhedspriser ved omlægning af byrum, gader mv., der for en række byrum mv. ligger under Esbjerg Kommunes erfaringspriser. Teamet henviser her til egne erfaringspriser. Omkostninger til parkering er estimeret højere end i forudsætningsnotatet som følge af valg af facadematerialer mv. Forslagets økonomi til etablering af p-anlæg fremstår robust set i lyset af, at der forventes at være fordyrende forhold i relation til etablering af et p-hus tæt på jernbanen.

OPSUMMERING

Forslaget til ombygningerne af banegårdsbygningerne og indretningen af den samlede stationsterminal hører til konkurrencens mest gennemarbejdede og vellykkede. 'Byperonen' er et tidssvarende bud på et moderne terminalområde og en levende plads med aktive facader, der rummer både cykelparkering, godt flow og fine uderumsaktiviteter.

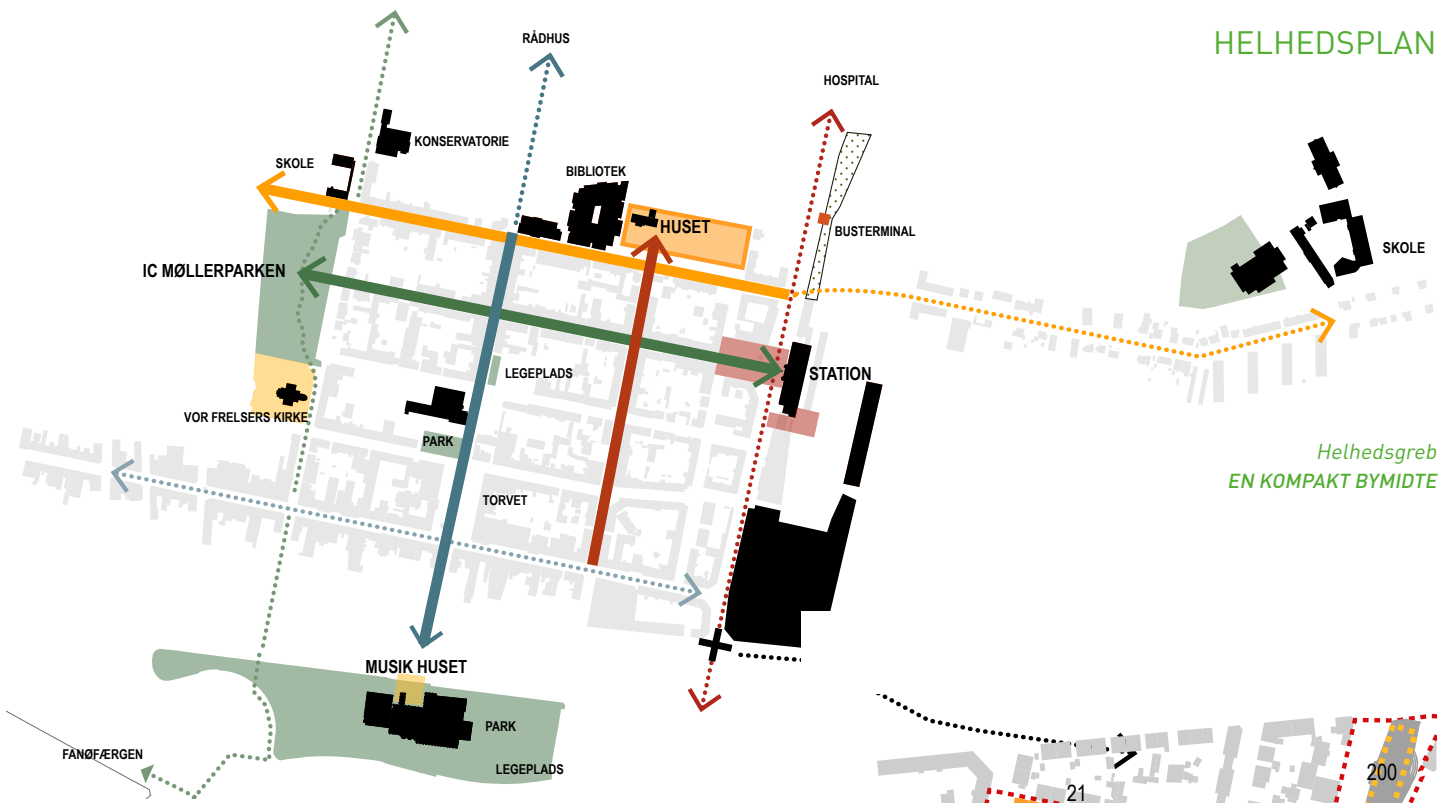
Udformningen af Banegårdspladsen har både vakt begejstring såvel som givet anledning til gode diskussioner i dommerkomiteen om Banegårdspladsens fremtidige rolle og indretning. Illustrationer og tegninger i forslaget er meget gennemarbejdede og rummer en smuk oplevelse og atmosfære. Men slutteligt er der i dommerkomiteen rejst tvivl om, hvorvidt den store teglbelægning på 'jernbaneplassen' og 'byperronen' bliver for voldsomt et element.

Når forslaget ikke vinder, skyldes det i høj grad den foreslåede bebyggelse ved Museumspladsen. Det var forventningen, at der kunne skabes andre kvaliteter ved en disponering af parkrummet langs med Nørregade, men på næsten alle punkter har den viste bearbejdning af bebyggelsen mødt hård modstand. Det gælder både det arkitektoniske udtryk, skalaen og kvaliteten af gårdrummet inklusive lys- og skyggeforhold. Arkitekturen virker fremmed, og anvendelse af tegl i facaderne får den ikke til at 'høre hjemme'.

Samlet set er bebyggelsen ved 'Museumparken' forslagets svageste del i en helhed, hvor dommerkomiteen ellers har fundet rigtig mange gode og fint afstemte løsninger.



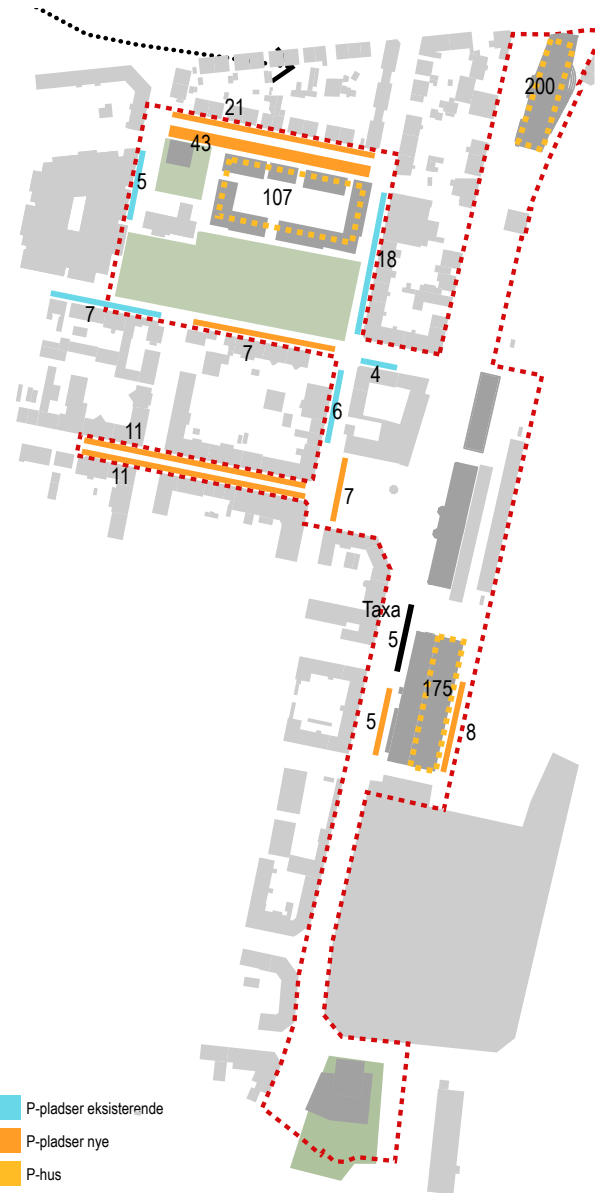
HELHEDSPPLAN



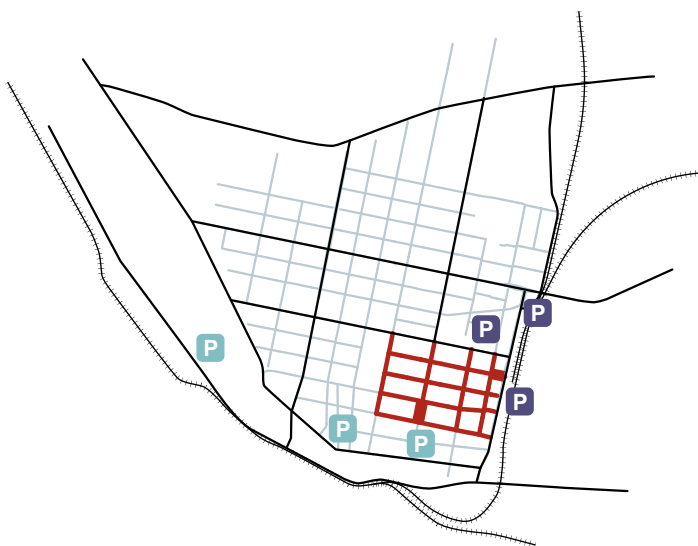
Helhedsgreb
EN KOMPAKT BYMIDTE



Helhedsgreb FORSKELLIGE IDENTITETER



Strategi PARKERING

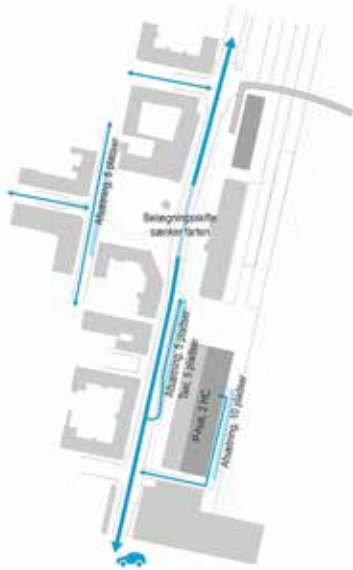


Helhedsgreb TRAFIK OG PARKERING

- P-pladser eksisterende
- P-pladser nye
- P-hus



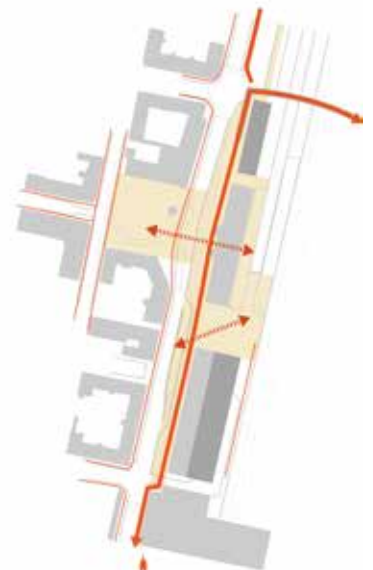
ET LEVENDE BYSTRØG



BILER OG TAXA



CYKLER



GÅENDE

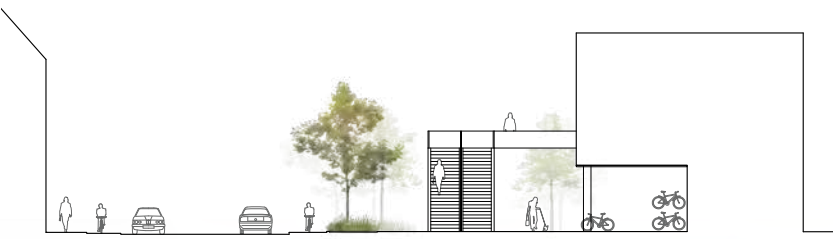
Principper
TRAFIKTERMINAL [BYPERRONEN]



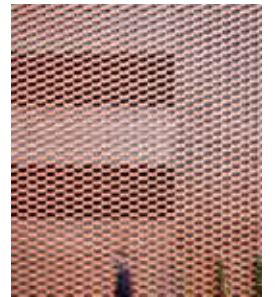


PLAN BYPERRONEN

Plan BYPERRONEN



Snit JERNBANEGADE VED DSB KONTORBYGNING



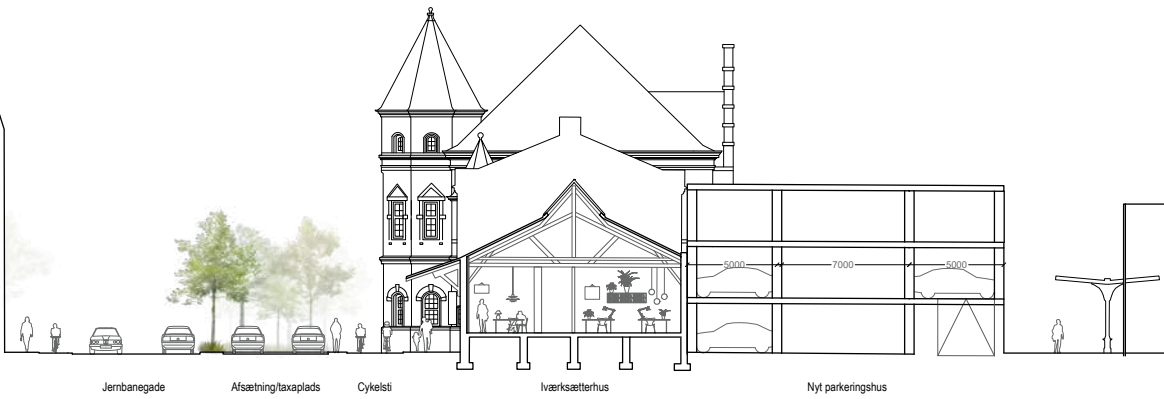
Princip for ny facade DSB KONTORBYGNING



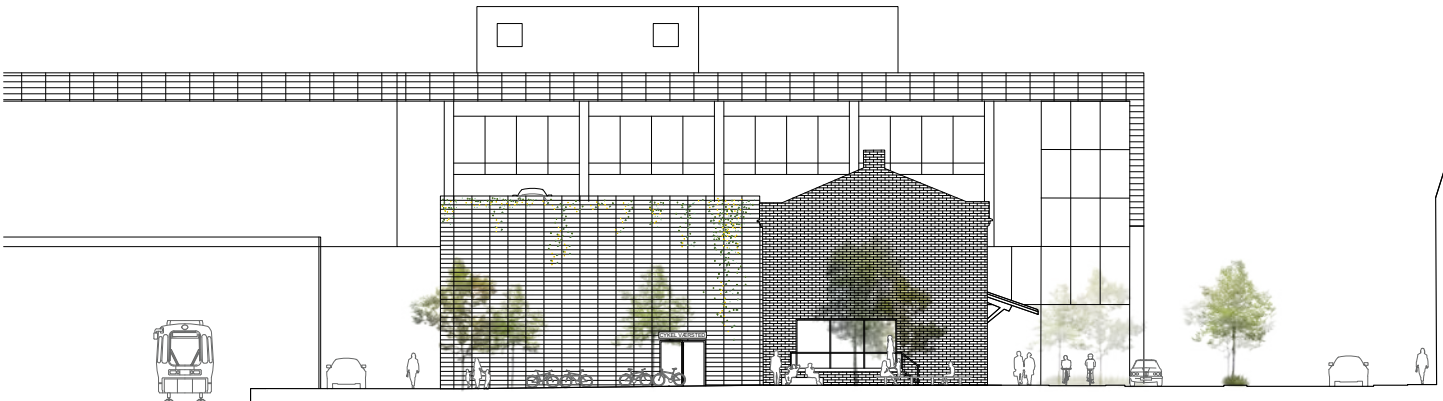
Facader BANEGÅRDSBYGNINGERNE



Visualisering *BYPERRONEN*



Snit *JERNBANEGADE, PAKHUS, PARKERINGSHUS*



Snit *BANEGÅRDSBYGNINGERNE*

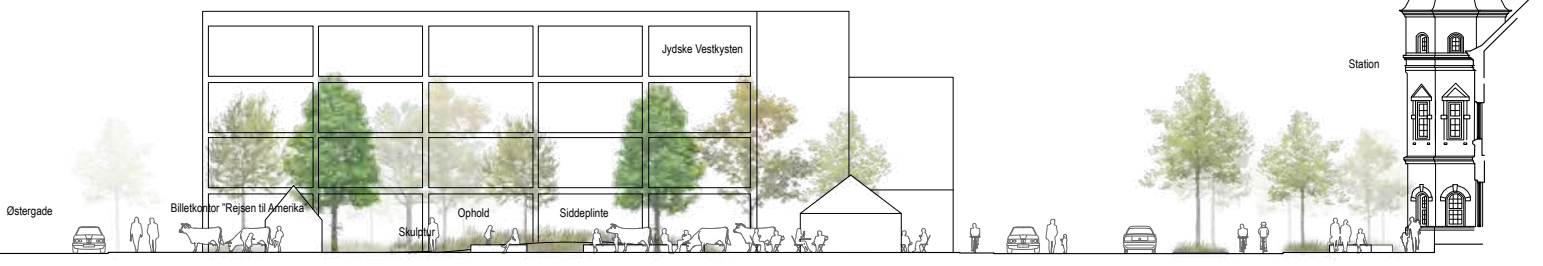


Visualisering BANEGÅRDSPLADSEN



Snit BANEGÅRDSPLADSEN

Super cykelsti Kantzone Siddeplint Ophold Leg



Snit BANEGÅRDSPLADSEN

Afsætningspladser Østergade Ophold Udeservering Pølsevogn Cykelsti Jernbanegade Dobbeltrettet cykelsti Byperronen

MUSEUMSPARKEN



Plan MUSEUMSPARKEN



Visualisering MUSEUMSPARKEN



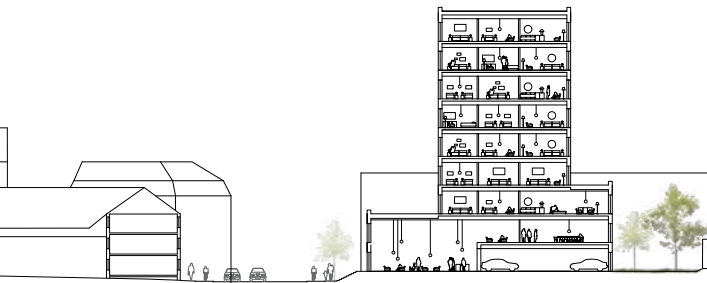
Snit MUSEUMSPARKEN



Visualisering MUSEUMSPARKEN




Plan AREALET SYD FOR BROEN



Snit HOTELLET



Jesper Frost Rasmussen 


Søren Heide Lambertsen 


Karen Sandholt 

Erik Jespersen 

Niels A. Dam 

Mette Nielsen 

Tue Hesselberg Foged 

Jacob Fischer 

Frans Drewniak 

