



Åen tilbage til byen

Konkurrenceprogram vedr. parallelkonkurrence
om en udviklingsplan for Åkvarteret i Horsens

Januar 2020

Parallelkonkurrence vedr.

UDVIKLINGSPLAN FOR ÅKVARTERET I HORSENS

Januar 2020

Kontakt

Konkurrencesekretær
Tue Bisgaard Jensen

tue@bisgaardejsing.dk

Konkurrenceprogrammet er udarbejdet af Horsens Kommune,
Bisgaard|Ejsing, Orbicon og CFBO.

Horsens Kommune



BISGAARD | EJSING



Indhold

Forord	04
Åen tilbage til byen	06
Kommunenes mål og visioner	
Konkurrenceområdet	08
Opgaven	14
Temaer	
Byudvikling	16
Klimatilpasning	20
Infrastruktur	28
Byrum og forbindelser	34
Konkurrencebetingelser	38

Forord

Midtbyen og Nordhavnen i Horsens forandrer sig i disse år synligt og mærkbart. Her bygges nye boliger, åbnes nye butikker og spisesteder og skabes gode opholdssteder. Alt sammen sker som led i udviklingen af Horsens fra en provinsby til en stor by, der er godt i gang.

I mange år har vi arbejdet på at skabe et godt grundlag for endnu et af de meget ambitiøse byudviklingsprojekter, der vil føre Horsens endnu et skridt videre i denne fantastiske forvandling: Vi skal have åen tilbage til byen.

Ved at føre vandet tilbage i Åkvarteret vil det fremadrettet blive en naturlig og værdiskabende del af Horsens midtby. Det vil samtidig sikre den helt centrale og vigtige forbindelse, der skal koble by og havn sammen. Og ikke mindst vil en tilbageførelse af vandet i Åkvarteret være en vigtig brik i klimatilpasningen af vores midtby. Vi søger derfor en nyfortolkning af, hvordan det gamle å-forløb på flere plan kan skabe værdi i og for Horsens.

Vi har talt om mulighederne og drømmene i mange år, og nu er det tid til, at vi tager skridtet videre. Derfor sætter vi nu gang i arbejdet med at få lavet en ambitiøs udviklingsplan for Åkvarteret i Horsens.

Det skal være en plan, der kommer horsensianerne, erhvervs- og kulturliv samt turister til gavn, og det skal være en plan, der gør midtbyen i Horsens til et endnu bedre sted at leve og være i.

Åkvarteret rummer store potentialer, som vi skal have belyst, hvordan vi bedst bringer i spil. Der er også udfordringer, som vi skal have løst. Det handler særligt om, hvordan vi håndterer trafikken i området, samtidig med der bliver skabt sammenhæng mellem by og havn.

Udviklingsplanen skal føre os spadestikket dybere i det fremadrettede arbejde. Jeg glæder mig til, at de udvalgte teams gør os klogere på, hvordan vi udvikler Åkvarteret.



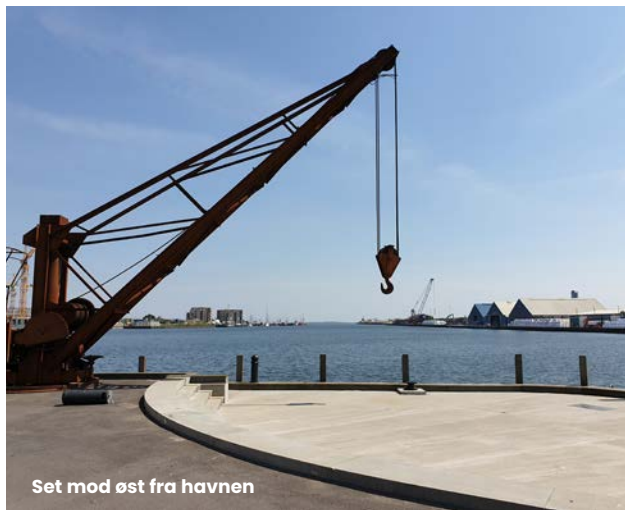
A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Peter Sørensen'. The signature is stylized and fluid, written over a white background.

Borgmester i Horsens Kommune

Peter Sørensen



Set mod nord fra Åboulevarden/Hæg Guldbergs Gade



Set mod øst fra havnen



Set mod vest fra Niels Gyldings Gade



Set mod nord fra J. Chr. Julliusens Vej

Åen tilbage til byen

Kommunens mål og visioner

Baggrund

Horsens Kommune har løbende igennem de sidste godt 10 år udarbejdet et grundigt grundlag for den nu udskrevne konkurrence. Senest har Horsens Kommune i foråret 2019 fået udarbejdet en rapport, der belyser mulighederne for at genåbne Bygholm Å som en del af byudviklingen. Rapporten forholder sig også til regn- og spildevandshåndtering og ikke mindst klimatilpasning samt trafikale forhold.

Ikke mindst klimatilpasning er én af det store opgaver, idet Horsens Midtby i kommuneplanen er udpeget som et af de risikoområder i kommunen, som er særligt udsat for oversvømmelser og potentielle værditab forbundet hermed. Der er derfor et helt aktuelt behov for at arbejde med områdets blå strukturer i relation til både klimatilpasning, byudvikling, infrastruktur og udmøntning af *Midtbystrategien* (se bilag 1).

I forlængelse af rapporten har Horsens Kommunes Byråd besluttet, at der skal udarbejdes en udviklingsplan for den byudvikling, der knytter sig til reetableringen af Bygholm Å's nordlige udløb i havnen. Det er dét område, der kaldes Åkvarteret. De valgte hoved- og biforløb af åen, som skal bearbejdes i udviklingsplanen, er vist på side 9.

De politiske ambitioner

Horsens Kommunes byråd har formuleret følgende ambitioner for udviklingsplanen og en efterfølgende realisering af projektet:

- En genetablering af åens nordlige udløb skal sikre, at Bygholm Å i fremtiden bliver en naturlig og værdiskabende del af Horsens midtby.
- Åen skal kunne skabe en ny stærk kobling mellem by og havn og styrke byens ambitioner om at forvandle sig fra en provinsby til en stor by.
- En genetablering skal give mulighed for at udnytte vandets store potentiale til at skabe et attraktivt byliv til gavn for borgere og handlende.
- Projektet skal være en vigtig brik i klimatilpasningen af Horsens midtby.
- Projektet skal fastholde Horsens bys fortsatte positive udvikling med tilvækst i tilflytning, erhvervs- og kulturlivet, turisme m.v.

Det forventes, at konkurrencen kan frembringe kreative og realiserbare forslag til, hvordan Horsens Kommunes ambitioner kan imødekommes, herunder også hvordan klimatilpasning og etableringen af en blå struktur i området kan skabe merværdi for byen i form af byudvikling, byrum, byliv og en forbedret infrastruktur.

Arbejdet har været i gang i et stykke tid. Der er derfor en forventning om, at man i konkurrencen kan komme et spadestik dybere med udarbejdelsen af en udviklingsplan, som ikke alene er sammenhængende og bred, men også dyb, detaljeret og realiserbar på udvalgte områder.

HORSENS BYRUMSPLAN 2008
Et visionært og strategisk styringsværktøj, der sætter det enkelte byrum ind i en større kontekst.

MASTERPLAN FOR HAVNEN 2010
Rettesnor for omdannelsen af Horsens Havn.

**BYFORNYELSESPROGRAM
HORSENS MIDTBY (OMRÅDEFORNYELSE), 2017**
Midlerne til udviklingsplanen kommer fra områdefornyelsen.

TRAFIKPLAN 2030, 2017
Strategi for fremtidens infrastruktur i Horsens.

BYRUMSANALYSE 2008
Kortlægning og et kortfattet inspirationskatalog, som basis for at kunne give præcise anbefalinger til, hvordan kulturarvspotentialet kan aktiveres.

MIDTBYFORBINDELSEN 2009
Vinderforslaget fra Metopos.

MIDTBYSTRATEGIEN 2016
En strategisk helhedsplan, der skal binde byen sammen fra banegård til havn.

KOMMUNEPLAN 2017
Kommuneplanen sammenfatter og konkretiserer de overordnede politiske mål for udviklingen i Horsens Kommune.

**ÅEN TILBAGE TIL BYEN -
BAGGRUNDRAPPORT, 2019**
Bilag og anbefaling til politisk beslutning om linjeføring af åforløb, samt status af forundersøgelser.

Konkurrenceområdet

Åkvarteret er en del af den historiske bymidte i Horsens, hvor Bygholm Å blev fyldt op i 1904, dels fordi åen ikke længere gjorde gavn som åhavn, dels for at undgå lugtgenerne som følge af tilledning af spildevand. Åen blev til, hvad vi i dag kender som Åboulevarden.

Konkurrenceområdet indeholder to fokusområder, fokusområde A og fokusområde B, hvor begge er en del af den historiske bymidte. For hvert af fokusområderne følger komplekse udfordringer, som er konkretiseret til 4 grundlæggende temaer.

Konkurrencetemaer

Konkurrencens 4 grundlæggende temaer er:



Byudvikling



Klimatilpasning



Infrastruktur



Byrum og forbindelser

I konkurrencen skal samtlige 4 temaer håndteres, og disse udfoldes på side 16-37.

De fire temaer skal skabe fokus på at finde en langtidsholdbar løsning for 'Åen tilbage til byen', der tager hånd om de komplekse udfordringer, som Horsens midtby står overfor. Store strukturelle forandringer kommer til at påvirke Horsens bymidte, hvilket repræsenteres gennem hvert tema og de dertilhørende spørgsmål, som findes i programbeskrivelsen. De fire temaer skal fungere som ramme for konkurrencens kompleksiteter, og skal inkorporeres i det endelige resultat.

Åens hovedforløb

Der skal i konkurrencen arbejdes videre med å-forløbet på strækningen fra Inderhavnen via Havneallé op i Åboulevarden til Rådhusstorvet. (Vist med signatur "Hovedforløb" på kortet side 9).

En omdannelse af netop Åboulevarden vil samtidig udgøre det helt afgørende greb i etableringen af en stærk kobling for fodgængere og cyklister mellem midtbyen og havnen. Forløbet her harmonerer fortsat med visionerne i *Horsens Byrumsplan fra 2008* og hovedgrebet i *Midtbystrategien fra 2009* (se bilag 1 og 2).

Åboulevarden er især velegnet til en nyfortolkning af åen kombineret med pladسدannelse og rekreative grønne byrum, da afstanden mellem bygningerne på syd- og nordsiden er stor. Endvidere findes der her

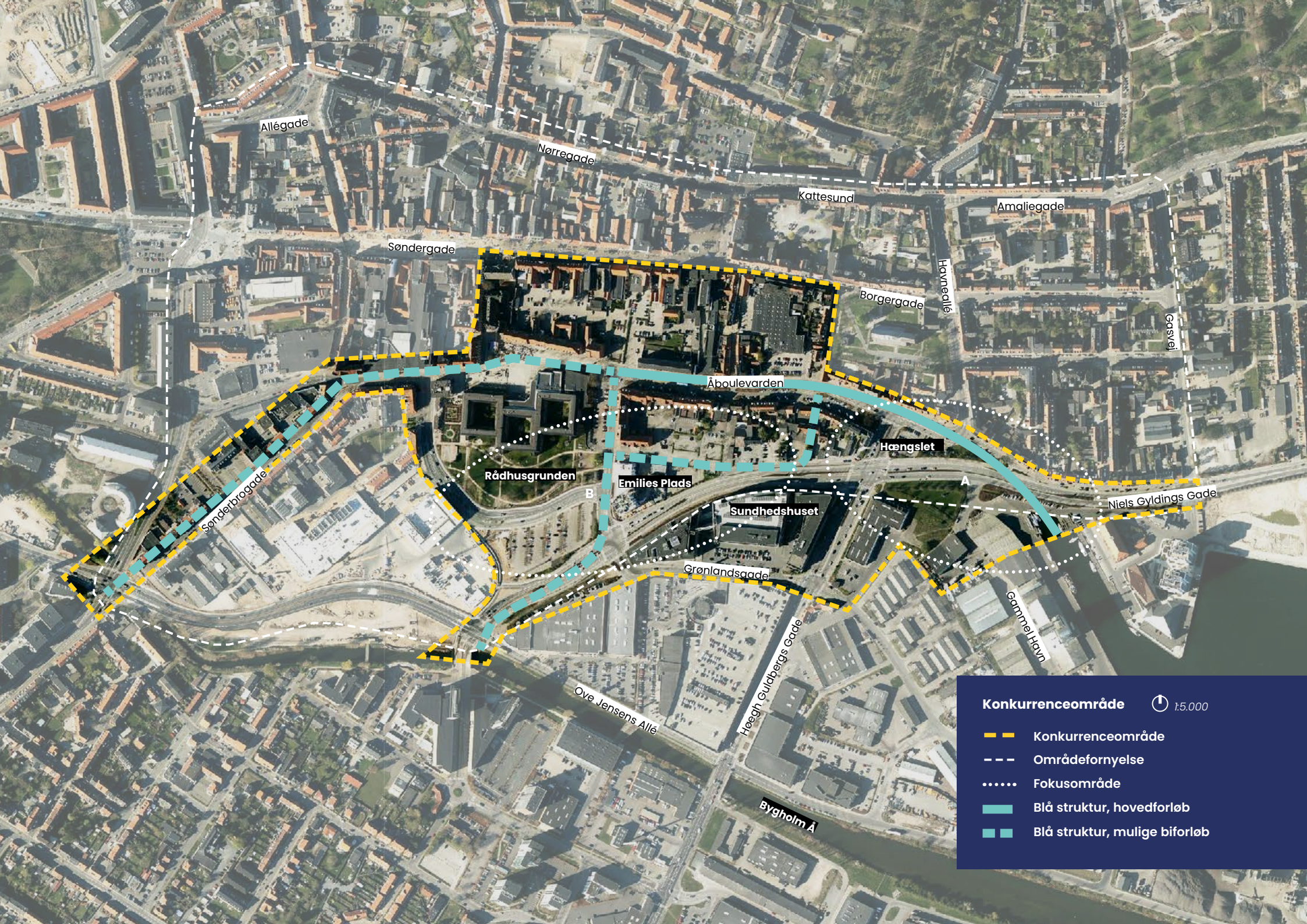
en række bevaringsværdige bygninger, som udgør et værdifuldt kulturmiljø, der fra starten vil skabe en særlig identitet.

Klimatilpasning udgør en vigtig del af behovet for og anledningen til udviklingen af en blå struktur i området, men det er samtidigt vigtigt at tænke på tværs af temaerne og på, hvordan nyfortolkningen af åen kan skabe merværdi for byen i bredeste forstand.

Videreførelse af åens hovedforløb og mulige biforløb

Det skal i konkurrencen undersøges, hvordan og i hvilken form åen kan videreføres fra Åboulevarden. Eksempelvis vil udviklingen af Rådhusgrunden og ejendommene på sydsiden af Åboulevarden få betydning for, hvor eventuelle sideløb forbinder Bygholm Å med det nye forløb. Mulig videreførelse af hovedforløb samt koblinger til Bygholm Å er vist med stiplede signatur på kortet på side 9.

Det skal i konkurrencen undersøges, hvorledes en videreførelse af hovedforløbet kan bidrage i forhold til konkurrencens fire temaer. Eksempelvis vil samspillet med udviklingen af Rådhusgrunden og ejendommene på sydsiden af Åboulevarden få betydning for, hvor eventuelle sideløb skal løbe. Mulig videreførelse af hovedforløb samt biforløb er vist med stiplede signatur på kortet på side 9.



Allégade

Nørregade

Kattesund

Amallegade

Søndergade

Borgergade

Havnedele

Gasvej

Åboulevarden

Hængslet

Sønderbrogade

Rådhusgrunden

Emilies Plads

Sundhedshuset

Niels Gyltings Gade

Grønlandsgade

Gammel Havn

Ove Jensens Allé

Høgh Guldbergs Gade

Bygholm Å

Konkurrenceområde 1:5.000

- - - Konkurrenceområde
- - - Områdefornyelse
- Fokusområde
- Blå struktur, hovedforløb
- - - Blå struktur, mulige biforløb

Hængslet

Fokusområde A

Hængslet: Koblingen af byen til havnen og fjorden

Koblingen mellem Åkvarteret og havnen er en klar forudsætning for en stærk sammenhæng mellem havnen og bymidten i øvrigt. Området er også udpeget som et centralt udviklingspunkt i masterplanen for havnen.

I dag er området ved Hængslet voldsomt domineret af trafikken fra Niels Gyldings Gade, Høegh Guldbergs Gade samt fra Åboulevarden. De primære funktioner i området er dermed afvikling af trafik og parkering. Der ligger en pølsebod i forbindelse med et parkeringsareal, men derudover har området ingen øvrige funktioner. De store vejudlæg bevirker, at området opleves som en markant barriere mellem by og havn, og den trafikale disponering gør det vanskeligt som gående eller cyklist, at færdes mellem byen og havnen.

I dag anvendes Havneallé og Åboulevarden i høj grad af uønsket gennemkørende og parkeringssøgende biltrafik. Den eksisterende vejstruktur i området understøtter derfor ikke målet om en trafikal fredeliggørelse af midtbyen. Den planlagte vejstruktur ses af kortet på modsatte side.

Området har gode solforhold og er med sin placering det oplagte koblingspunkt mellem by og havn. Størrelsen af området udgør desuden i sig selv et kæmpe potentiale for gentænkning af forbindelsen mellem by og havn på tværs af konkurrencens fire temaer. Derfor er denne "gordiske trafik-knude", udpeget som et helt centralt fokusområde i konkurrencen.



Set mod vest fra Niels Gyldings gade/Havneallé



Set mod vest fra havnen/Niels Gyldings Gade



Set mod nord fra Høegh Guldbergs Gade



Byudviklingsområde ved Niels Gyldings Gade

Fokusområde B

Byudviklingsområde ved Niels Gyldings Gade

Området rummer i dag én af midtbyens største trafikårer, Niels Gyldings Gade. Som følge af *Trafikplan 2030* vil delstrækningen af Niels Gyldings Gade syd for Rådhusgrunden og frem til Høeg Guldbergs Gade ved Hængslet blive nedlagt for biltrafik, som ses af kortet s. 13. Nedlæggelsen af vejstrækningen giver, sammen med omdannelsen af Rådhusgrunden og potentialerne omkring Emilies Plads, gode muligheder for byudvikling i området.

I dag er området primært præget af biltrafik og parkering, samtidig med at mange cyklister og gående færdes på tværs af området. Den resterende del af Rådhusparken ligger som det eneste rekreative grønne element i konkurrenceområdet.

Rådhusgrunden vil i de kommende år ændre karakter. Rådhusfunktionerne flytter ud og området skal omdannes til andre formål, herunder en kombination af offentlige funktioner (bibliotek og borgerservice), erhverv og boliger.

Området udgør også overgangen mellem to bytyper: Bymidten med den tætte og varierede randbebyggelse mod den mere opbrudte struktur med store volumener og store, åbne arealer mod syd.



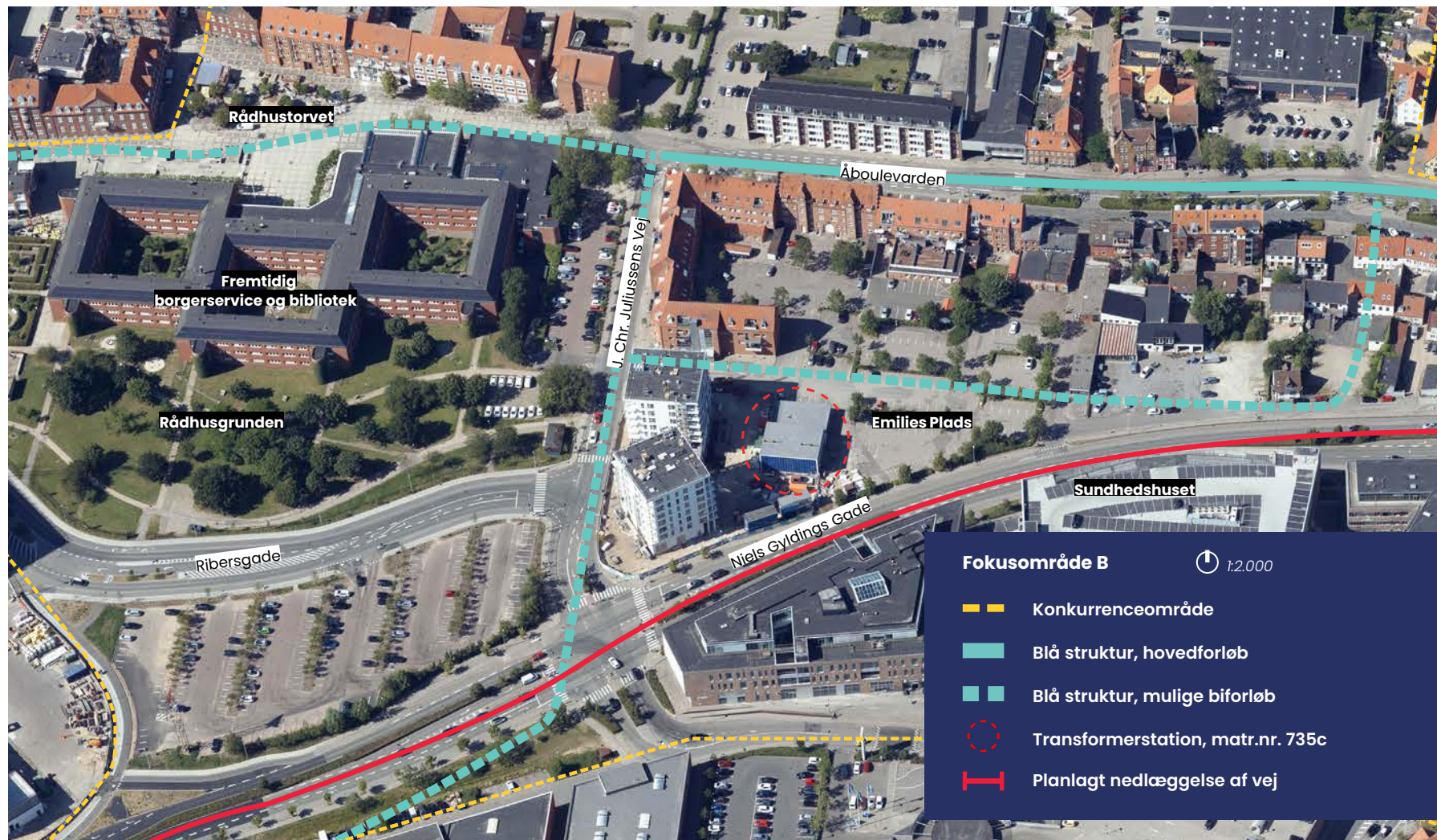
Set mod vest ad Ribersgade fra J. Chr. Juliusssens Vej



Set mod vest fra Hængslet



Set mod vest fra Niels Gyldings Gade



Opgaven

Der skal gennem parallelopdraget løses tre overordnede delopgaver, som hver skal belyses gennem de fire gennemgående temaer.

De fire temaer ønskes for hver af de tre delopgaver belyst gennem en række arbejdsspørgsmål, som forventes at fungere som rettesnor for både konkurrenceledtagere og Horsens Kommune gennem parallelkonkurrencen.

Arbejdsspørgsmålene er samlet i skemaet på side 15 og går igen i temaafsnittene fra side 16 og frem, hvor der også henvises grafisk til den samlede oversigt over arbejdsspørgsmålene.

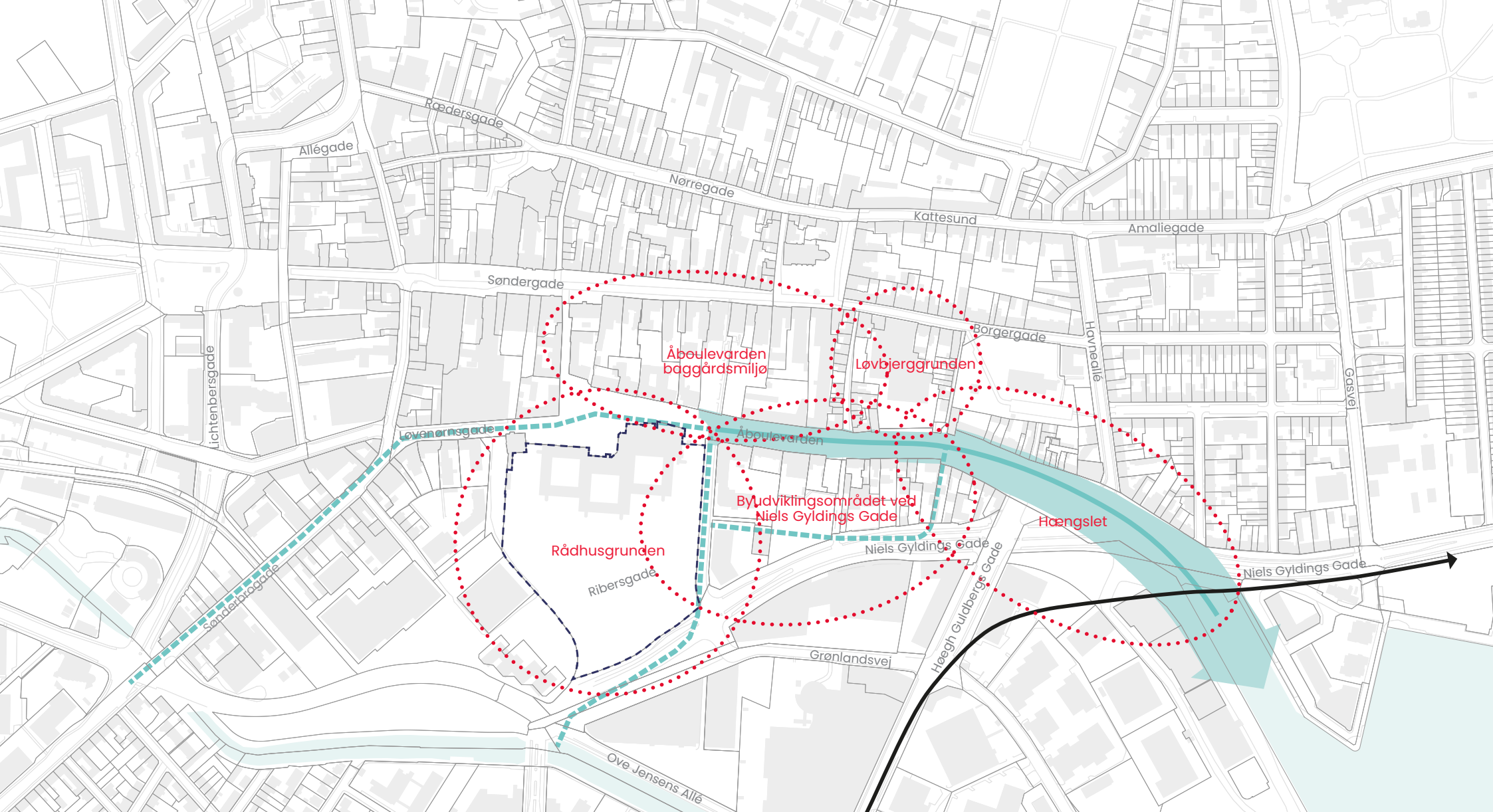
Overordnet set skal konkurrencen komme med kvalificerede bud på en overordnet idé til og principper for etableringen af en ny, blå struktur i konkurrenceområdet, herunder hvordan det kan ske i sammenhæng med de fire temaer:

Med hvilke bymæssige forandringer kan de politiske ambitioner for 'Åen tilbage til byen' forløses og understøtte byens ambitioner om at forvandle sig fra en provinsby til en stor by?



Set mod nord fra havnen

DELOPGAVE				
		O: Det overordnede, bymæssige greb	A: Hængslet – byens og åens møde med havnen	B: Åens møde med byudviklingsområdet ved Niels Gyldings Gade
TEMA		Hvilke byudviklingsmæssige muligheder giver åen ved de foreslåede løb, og hvordan udnyttes disse bedst muligt?	Hvilke byudviklingsmæssige muligheder giver den foreslåede løsning på hængslet, og hvilke strategiske greb giver det anledning til at foreslå?	Hvilke byudviklingsmæssige muligheder og kvaliteter giver den foreslåede linjeføring af åen for udviklingen ved Niels Gyldings Gade, herunder Rådhusgrunden? Hvordan og med hvilke strategiske greb skal det virkeliggøres?
		Hvordan og med hvilke linjeføringer giver åen de bedst mulige forudsætninger for klimatilpasning – både ift. afledning af regnvand (skybrudshåndtering), ift. højvandsbeskyttelse og ift. håndtering af åvand?	Hvordan kan klimatilpasning (å, højvandsport og beskyttelseskote) indarbejdes på en relevant og attraktiv måde i Hængslet?	Hvordan kan klimatilpasning (afvanding af midtbyen) indarbejdes på en relevant og attraktiv måde i en blå struktur i byudviklingsområdet?
		Hvordan understøtter den blå struktur og byudviklingen omkring åen bedst muligt de infrastrukturmæssige muligheder og udfordringer omkring Horsens By og havn?	Hvordan indarbejdes ny infrastruktur bedst muligt i disponeringen og udformningen af Hængslet?	Hvordan skabes den bedst mulig sammenhæng mellem åens løb og de foreslåede ændringer i infrastrukturen i området?
		Hvilken karakter skal den blå struktur og dens omgivelser have, og hvordan kan åens løb gennem byen bruges til at skabe et attraktivt byliv til gavn for borgere og handlende, samt styrke forbindelserne på tværs af åforløbet og mellem bymidten og havnen?	Hvordan udvikles de byrumsmæssige kvaliteter omkring Hængslet bedst muligt? Hvordan kan en nyfortolkning af åen skabe en ny, stærk fortælling om forbindelsen mellem den gamle middelalderby og havnen?	Hvordan udvikles de byrumsmæssige kvaliteter omkring åen gennem byudviklingsområdet bedst muligt? Hvordan sikres attraktive forbindelser på tværs, og hvordan skabes den størst mulige kvalitet/merværdi for fx boliger og butikker i området?



Byudvikling

1:5.000

Overordnede byudviklingsområder

Forslag til overordnet vejforløb

Rådhusgrunden

Blå struktur, hovedforløb

Matrikelgrænse

Blå struktur, mulige biforløb

TEMA 1: Byudvikling

En af de politiske ambitioner er, at Horsens By skal fastholde sin positive udvikling med tilvækst i tilflytning, erhvervs- og kulturliv, turisme mv. Det indebærer helt overordnet, at der er brug for at omdanne og fortætte byen.

De nye forbindelser og byrumsmæssige kvaliteter giver anledning til en langsigtet forandring af området. Etableringen af en blå struktur, klimatilpasning og udvikling af infrastrukturen i Åkvarteret kan på den måde blive drivere for en ambitiøs omdannelse af hele området.

Konkurrenceområdet er af et patchwork af udviklingsområder. Nogle af dem er allerede under udvikling. Andre er på vej eller afventer den gode plan. Det er en vigtig del af opgaven at udvikle det eller de greb, som Horsens Kommune kan bruge til at styre byudvikling med kvalitet i Åkvarteret - med de ændrede infrastrukturelle forudsætninger og med åens løb gennem kvarteret som udgangspunkt.

Det er forventningen, at konkurrencedeltagerne både forholder sig til de langsigtede udviklingspotentialer og til helt konkrete idéer til områdernes anvendelse og udformning.

På de følgende sider introduceres de enkelte byudviklingsområder, som indgår i Åkvarteret og ses på s. 16.



Niels Gyldings Gade set mod vest

	O	A	B
T1			
T2			
T3			
T4			

Opgaven

- Hvilke byudviklingsmæssige muligheder giver åen ved de foreslåede løb, og hvordan udnyttes disse bedst muligt?
- Hvilke byudviklingsmæssige muligheder giver den foreslåede løsning på hængslet, og hvilke strategiske greb giver det anledning til at foreslå?
- Hvilke byudviklingsmæssige muligheder og kvaliteter giver den foreslåede linjeføring af åen for udviklingen ved Niels Gyldings Gade, herunder Rådhusgrunden? Hvordan og med hvilke strategiske greb skal det virkeliggøres?

Hængslet

Hængslet er området, hvor bymidten møder havnen. Med åbning af åen og et ændret vejforløb gennem området er der potentiale for byudvikling og fortætning langs Niels Gyldings Gade og omkring Hængslet.

Området er i *Midtbystrategien* udpeget som en del af 'den blå forbindelse' mellem bymidten og havneområdet. Det er vigtigt at etablere en ny, stærk sammenhæng mellem havn og bymidte, og det er oplagt at tydeliggøre byens historie i en ny stærk fortælling om forbindelsen mellem den gamle middelalderby og fjorden.

Bygningsmæssigt kan området oplagt ses som en forlængelse af Åboulevarden – med en moderne Åboulevard-arkitektur som komplementerer den historiske Åboulevard, jf. *Byrumsanalyse Horsens*, bilag 4.

Kvaliteter i området er bl.a. gode solforhold, udsigt over havnen – og måske med udeservering (den eneste plads i Horsens Midtby, hvor en restaurant har povet at placere sig ud til en plads).

Udviklingen af Hængslet er helt central i konkurrenceopgaven.

Baggårdsmiljø mellem Søndergade og Åboulevarden

Baggårdene og de uformelle forbindelser gennem dem udgør en vigtig del af forbindelsen mellem Søndergade og Åboulevarden – og dermed mellem bymidten og Åkvarteret.

Der er potentiale for fortætning af det sammenhængende baggårdsmiljø og for at styrke de historiske gårdmiljøer, fremme Middelalderbyens tæthed og udvikle de mangeartede rumlige oplevelser i området, jf. *Byrumsanalyse Horsens*.

Der er et stort potentiale i at udvikle i tråd med byens historie, hvor fortætning og fornyelse skal ske med udgangspunkt i bymidtens forskelligartede bygninger og bymidtens særpræg.

Det er meget vigtigt at fastholde og betone kontrasten mellem de brede gade- og pladsrum og de intime gårdrum, der er så karakteristiske for Horsens.

Løvbjerggrunden

Parallelt med baggårdsmiljøet mellem Søndergade og Åboulevarden, udgør Løvbjerggrunden et potentielt udviklingsområde, som også kan bringes i spil ift. at styrke forbindelserne mellem bymidten og Åkvarteret.

Området rummer i dag et supermarked og en parkeringsplads, men der ønskes forslag til, hvordan grunden vil kunne indgå i en samlet byudvikling.

Der stilles som udgangspunkt ikke konkrete krav til besvarelse af opgaven vedr. baggårdsmiljøet og Løvbjerggrunden, men der efterspørges forslag til og principper for, hvordan hele området kan udvikles og kobles sammen med resten af byen.

Rådhusgrunden

Horsens Kommune har for nyligt solgt Rådhusgrunden, som ud over selve rådhuset også omfatter Rådhusparken og parkeringsarealet syd for parken.

Rådhusgrunden vil derfor i de kommende år ændre karakter. Rådhusfunktionerne flytter ud og området skal omdannes til andre formål, herunder en kombination af offentlige funktioner (bibliotek og borgerservice), erhverv og boliger.

Der er overvejelser om at bevare dele af det eksisterende rådhus, og der er potentiale for fortætning mod syd langs Niels Gyldings Gade. Der er dog ikke truffet beslutning om områdets fremtidige anvendelse, herunder hvorvidt det eksisterende rådhus skal bevares helt eller delvist. Det skal konkurrencen her bidrage til at kvalificere.

Dog skal forslaget rumme ca. 33.000 etagemeter til blandet byformål, herunder også bibliotek og borgerservice.

Området er privat ejet, og det er ikke som sådan en del af konkurrenceopgaven at komme med konkrete forslag til udvikling af området. Der efterspørges dog en vision for og konkrete bud på, hvordan overgangen mellem Rådhusgrunden, åen og naboområderne kan udvikles, herunder hvordan åen kan være med til at sikre realiseringen af kommunens overordnede ambitioner for området og for udviklingen af bymidten.

Emilies Plads og området ved Niels Gyldings Gade

Emilies Plads er fornyligt blevet bebygget med boliger og restaurant. Der er potentiale for fortætning langs Niels Gyldings Gade, idet strækningen mellem Ove Jensens Allé og Høegh Guldbergs Gade planlægges lukket for biltrafik, jf. *Trafik 2030-planen*.

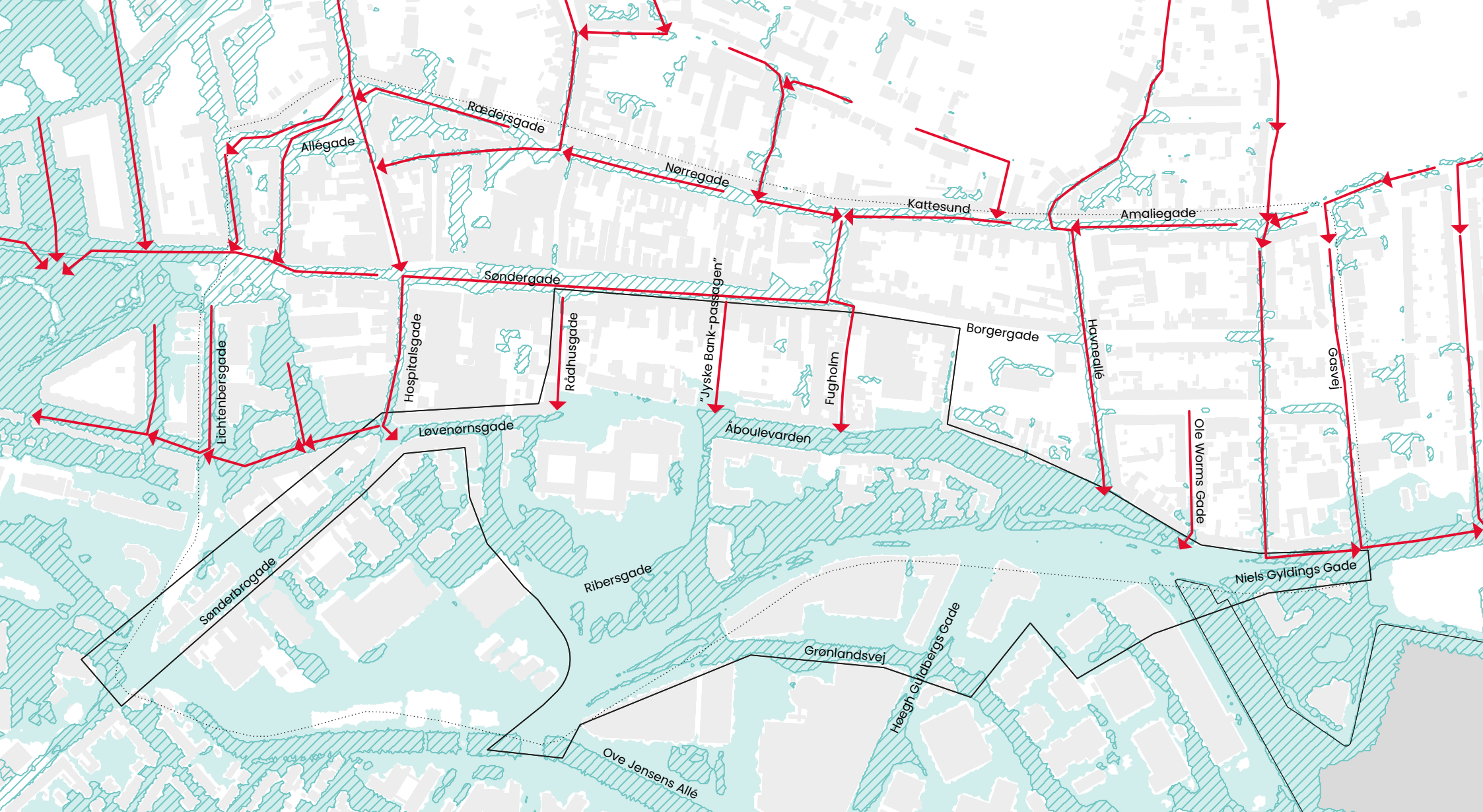
De omkringliggende karréer rummer muligheder for udvikling og omdannelse, og der efterspørges forslag til, hvordan og med hvilke kvaliteter området kan udvikles.

En vigtig del af denne opgave er at skabe en forbedring af sammenhængen mellem den historiske by mod nord og de nye byområder mod syd, herunder en belysning af potentialet i en fysisk sammenhæng med Horsens Centret og Sundhedshuset.

Sundhedshuset langs Niels Gyldings Gade er i gadeniiveau åbent med erhverv, mens de to overliggende etager, og penthousen rummer meget mere private funktioner med læger og behandlingsrum.

Guldberghus rummer butikker, restauranter, fitness og dagligvarebutikker.

Både Sundhedshuset og Guldberghus er nyere bygninger, som med udviklingen af Åkvarteret vil få en markant ny kontekst.



Oversvømmelser i dag og i fremtiden

1:5.000

- Stormflod, 100 års hændelse år 2110
- Skybrud min. 10 cm, 100 års hændelse år 2110
- Primære strømningsveje
- Konkurrenceområde

Note: Horsens Kommune deltager sammen med andre kommuner og Region Midt i EU-projektet C2C CC, som står for Coast to Coast Climate Challenge. C14-projektet omhandler Horsens Bycentrum, hvor der udarbejdes analyser og scenarier for klimatilpasning af Horsens Bycentrum.



TEMA 2: Klimatilpasning

Oversvømmelser i dag og i fremtiden

Horsens er en fjordby, hvis midtby er truet af havstigning og oversvømmelser ved ekstremt vejr. I de senere år har der således været flere oversvømmelser ved ekstrem regn og stormflod.

I Kommuneplan 2017 er der 4 risikoområder, som ud fra en samlet vægtning af risiko for oversvømmelse og værditab, er udpeget som prioritet A. Disse områder er prioriteret, da der er stor sandsynlighed for oversvømmelse og store værditab forbundet hermed. Horsens midtby er ét af disse risikoområder, som skal klimatilpasses løbende i forbindelse med havneomdannelse, trafikomlægning og udmøntning af midtbystrategien.

Ved at være på forkant med klimaforandringerne i form af mere nedbør, mere vand i vandløbene samt stigende grundvand og vandstand i fjorden, vil Horsens Kommune klimatilpasse bebyggelse og infrastruktur mod oversvømmelse og samtidigt skabe nye rekreative tilbud og nye naturområder.

Det er således et mål, at samfundets vigtigste funktioner gennem klimatilpasning og beredskabsplanlægning skal kunne opretholdes under oversvømmelser fra skybrud, vandløb og stormflod.

Politisk er der vedtaget et beskyttelsesniveau mod stormflod i kote 2,60 m (DVR90) svarende til en 100-års hændelse i år 2110. Store dele af Horsens Midtby ligger under kote 1,5 meter og det er politisk besluttet at ar-

bejde med et indledende sikringsniveau i kote 1,8 m. På sigt er målet at hæve beskyttelsesniveauet til kote 2,60 meter gennem hævnning af terræn og etablering af diger, højvandsporte og pumper ved Bygholm Å's og Dagnæs Bæks udløb til fjorden. Herved kan fjordvandet holdes ude af byen og vandløbene kan pumpes ud i fjorden ved sammenfald af højvande i fjorden og stor tilstrømning af regnvand fra opland og by.

Som led i byomdannelse skal mulighederne for håndtering af regnvandet på terræn undersøges. Konkurrenceområdet ligger lavt og kan modtage regnvand på terræn fra 56 ha fra byområderne mod nord. Målet er overordnet at undgå skader på bygninger og infrastrukturanlæg ved ekstremregn og stormflod sammenholdt med de nødvendige investeringer og den merværdi løsningerne kan give til hverdag. Vand i byrum er et værdiskabende element i udviklingen af robuste, levende og blå/grønne bymidter som borgerne til daglig kan glæde sig over.

Horsens arbejder indgående med kloakkerne, vandløbene, fjorden og regnafstrømning på byens overflader og vidensniveauet er konstant stigende. På kortet til venstre ses nogle af resultaterne herfra baseret på ekstremregn og på stormflod i år 2110, hvis der ikke gøres noget for at beskytte mod oversvømmelser. Den anvendte terrænmodel er korrigeret så den så vidt muligt tager hensyn til de planlagte infrastrukturprojekter.

	O	A	B
T1			
T2			
T3			
T4			

Opgaven

- Hvordan og med hvilke linjeføringer giver åen de bedst mulige forudsætninger for klimatilpasning – både ift. afledning af regnvand (skybrudshåndtering), ift. højvandsbeskyttelse og ift. håndtering af åvand?
- Hvordan kan klimatilpasning (å, højvandsport og beskyttelseskode) indarbejdes på en relevant og attraktiv måde i Hængslet?
- Hvordan kan klimatilpasning (afvanding af midtbyen) indarbejdes på en relevant og attraktiv måde i en blå struktur i byudviklingsområdet?



Taget den 15. juli 2016 hvor der faldt ca. 115 mm regn. (Horsens Folkeblad, fotograf Morten Pape)

Sådan hjælper en blå struktur på oversvømmelser i midtbyen

En blå struktur med gendannelse af å-forløb og nye kanaler i Åkvarteret kan være en vigtig brik i klimatilpasningen af Horsens Midtby. Kanalerne vil kunne aflede en stor del af det vand, der ved ekstremregn ellers kan medføre oversvømmelser og store skader. Kanalerne vil samtidig kunne give byen merværdi i form af nye rekreative og oplevelsesrige elementer i byrummet. Et nyt udløb fra Åkvarteret skal etableres med højvandsporte – og også pumpe hvis kanalsystemet ikke har forbindelse til Bygholm Å.

Adskillige linjeføringer er vurderet, som ses på figuren til højre, og disse vurderinger peger på et hovedforløb i Åboulevarden, som der under alle omstændigheder skal genetableres som en del af det gamle å-forløb. Dette hovedforløb er vist med sort og kan udvides i to retninger: den blå over Rådhusstræde og gennem Sønderbrogade, samt den gule ned af J. Chr. Juliusens Vej og Niels Gyldingsgade.

Der vil i både det gule og blå forslag stadig være udfordringer i forhold til oversvømmelser i området ved Parallelvej og Emilies Plads. Derfor kan der suppleres med det lille parallelløb omkring Åboulevarden 94 til Parallelvej og Emilies Plads. Dette område ligger lavt

og skal bysaneres, hvorfor en kanal hér dels vil gavne afvandingen af området yderligere, da linjeføringen ligger i det laveste terræn i konkurrenceområdet, og dels give bydelen et rekreativt løft. Områdets sårbarhed kan reduceres ved terrænhævning i forbindelse med byomdannelse.

På diagrammerne på s. 24 og 25 ses oversvømmelser ved forskellige linjeføringer. Linjeføringsforslagene er ikke bundne scenarier men kan kombineres frit. Dele af linjeføringerne kan også udføres som skybrudskorridorer som er tørre til daglig i stedet for kanaler. Med grønt er markeret, hvor oversvømmelsesproblemer forventes løst, mens der med lyseblå vises, hvor de forventes at bestå. Der er desuden angivet skravering af områder hvor løsningen vurderes at have en positiv effekt.

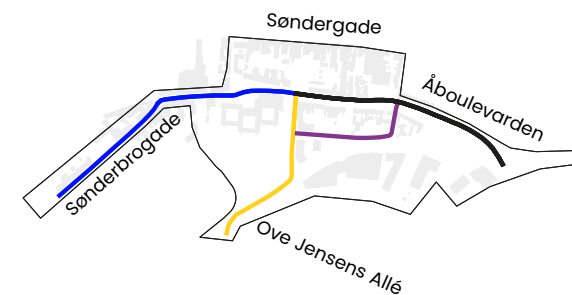
På kortet s. 20 er vist, hvor de primære tilløb under ekstremregn vil komme på terræn og hvor det skal sikres at vandet kan strømme på tværs af veje og i kanalen/havnen. Der er således primære udløb ved Ole Wormsgade, Havne Allé, Jyske Bank-passagen og Hospitalsgade. Det sidstnævnte tilløb kan komme i spil ved den blå linjeføring, hvor kanalen kan modtage vand fra en eksisterende ledning og afstrømmende regnvand på overfladen fra Søndergade.

Det er ønskeligt at have en så god vandkvalitet i kanalerne som muligt. Valget af linjeføring giver forskellige muligheder for opnå dette. Dels ved at fokusere på saltindholdet og dels at fokusere på vandskiftet.

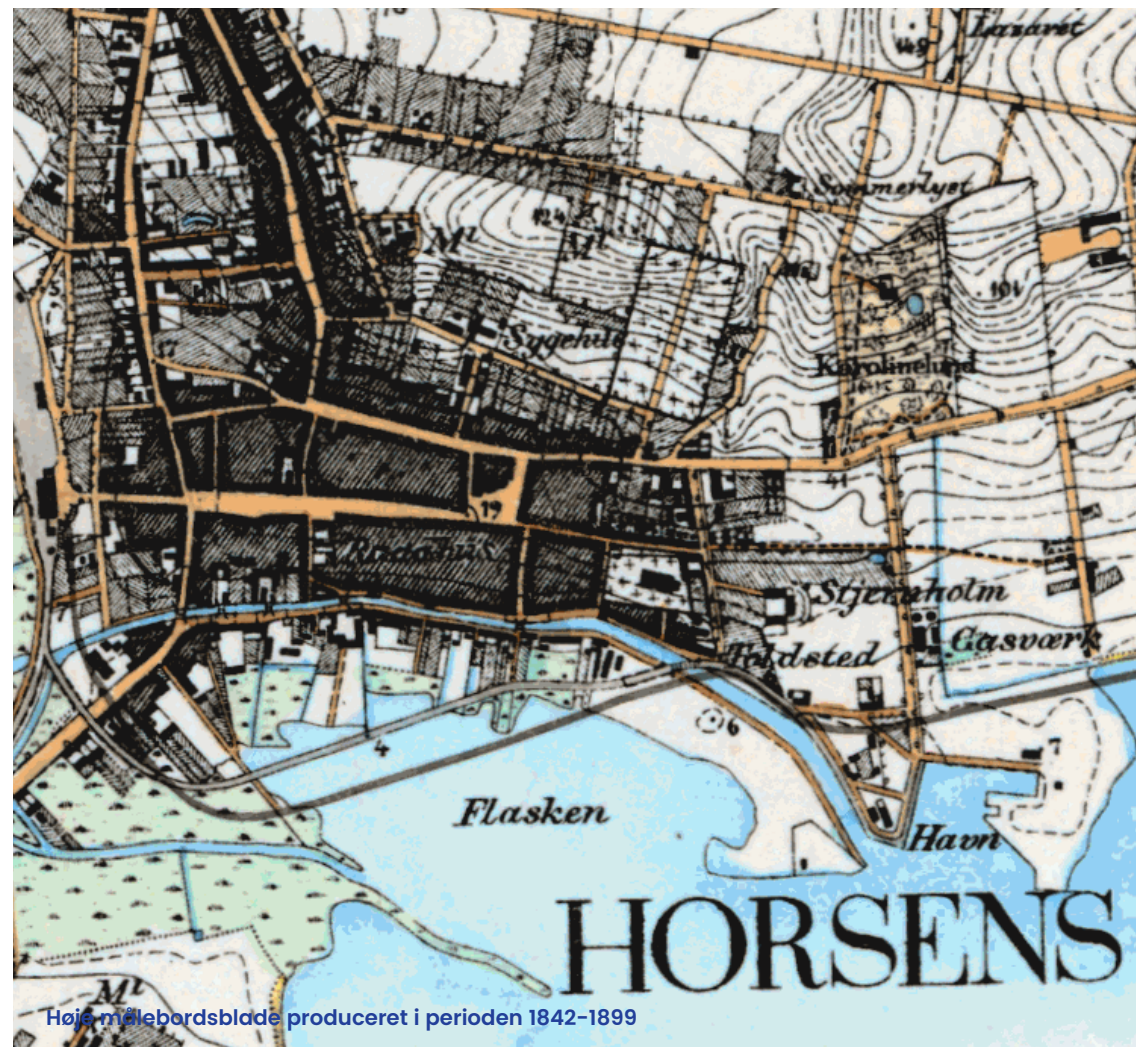
Den daglige vandstand er en væsentlig ramme at arbejde sammen med og i tabellen herunder ses tidevandsvariationerne i dag og som de forventes at se ud i fremtiden

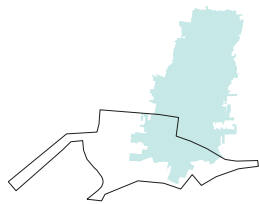
Maksimal daglig tidevand

År	Vandstand
2020	fra -0,30 til +0,30 m
2110	fra +0,30 til +0,90 m

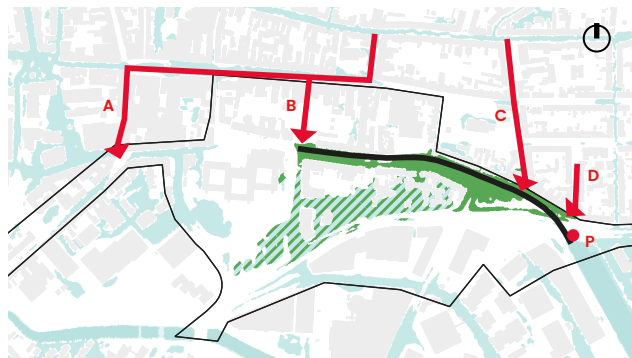


Mulige linjeføringer



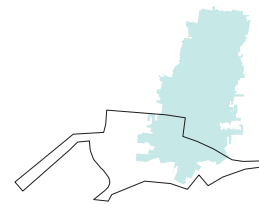


Opland

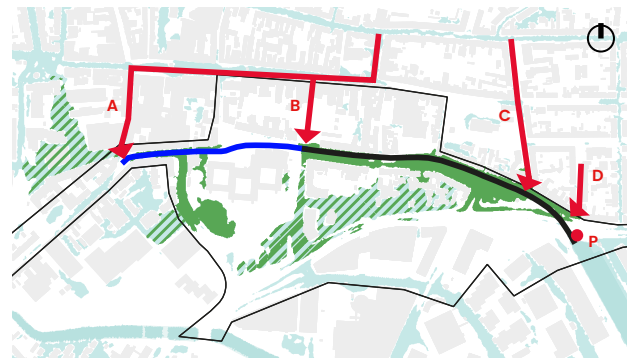


01. Hovedforløb

Hovedforløbet i Åboulevarden skal under alle omstændigheder genetableres som en del af det gamle å-forløb. Hovedforløbet er vist med sort og løber fra Hængslet til Jens Chr. Juliussens Vej før Rådhuset. I forhold til afledning af regnvand på terræn vil hovedforløbet og evt. forlængelser heraf afskære strømningsveje fra nord og derved reducere risikoen for oversvømmelse af området ved Åboulevarden og videre ned i det lavereliggende område mod Niels Gyltings Gade. Hovedforløbet kan modtage ekstremregn på overfladen fra det opstrømsliggende opland ved Ole Wormsgade, Havne Allé og Jyske Bank passagen. Ved Hængslet skal der etableres pumpestation som supplement til højvandsportene for at kunne pumpe regnvand ud ved højvande.

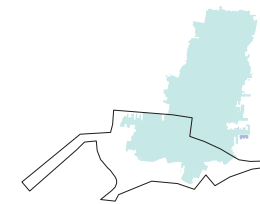


Opland

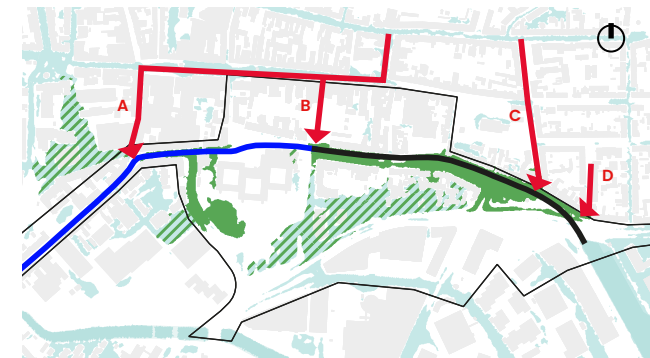


02. Hovedforløb med forlængelse til Hospitalsgade

Hovedforløbet i Åboulevarden kan forlænges over rådhuset og Løvenørns-gade til Hospitalsgade. Forlængelsen er vist med blå. Rådhuset er et terrænmæssigt højdepunkt, og der er derfor behov for betydelige terrænændringer af torvet ved etablering af en åben kanal. Forlængelsen skaber mulighed for at kunne modtage ekstremregn fra Hospitalsgade og derved bidrage til en forbedring omkring oversvømmelserne vest herfor ved Netto. Der skal stadig etableres en pumpestation ved Hængslet.

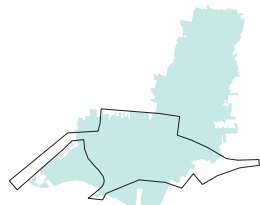


Opland

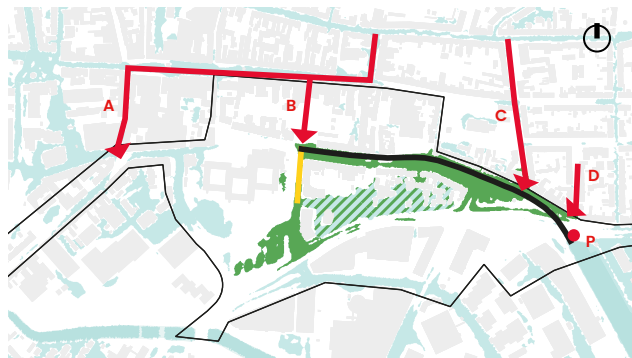


03. Hovedforløb med forlængelse til Bygholm Å

Den blå forlængelse kan udvides ned gennem Sønderbrogade til Bygholm Å. Pladsforholdene i Sønderbrogade er dog udfordrende da gaden er smal og trafikken forventes opretholdt. Denne forlængelse bidrager ikke til at kunne håndtere mere ekstremregn, men giver mulighed for at Bygholm Å delvist kan ledes gennem konkurrenceområdet. Der skal ikke etableres en pumpestation ved Hængslet da regnvand kan pumpes ud via Bygholm Å.

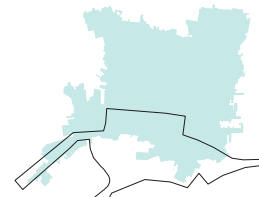


Opland

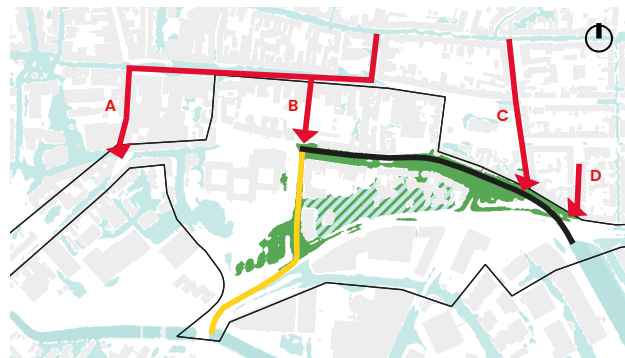


04. Hovedforløb med kanal ned gennem J. Chr. Juliussens Vej

Hovedforløbet i Åboulevarden kan suppleres med en kanal ned gennem J. Chr. Juliussens Vej, som vil kunne medvirke til at aflede ekstremregn i denne østligste del af det laveste område. Denne er vist med gul. Linjeføringen følger i højere grad terrænet end den blå og afstanden fra terræn til vandet vil være mindre. Der skal stadig etableres en pumpestation ved Hængslet.

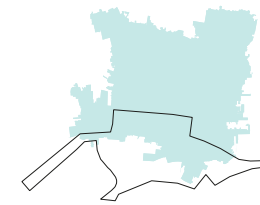


Opland

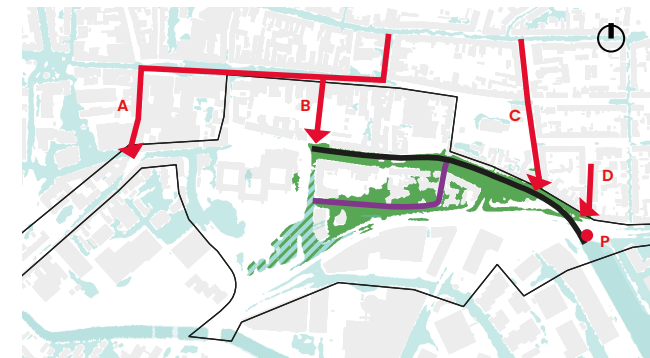


05. Hovedforløb med kanal ned gennem J. Chr. Juliussens Vej til Bygholm Å

Den gule linjeføring kan udvides ad Niels Gyldings Gade og krydse Ove Jensens Allé til Bygholm Å. Denne forlængelse bidrager ikke til at kunne håndtere mere ekstremregn, men giver mulighed for at Bygholm Å delvist kan ledes gennem konkurrenceområdet. Der skal ikke etableres en pumpestation ved Hængslet da regnvand kan pumpes ud via Bygholm Å.



Opland



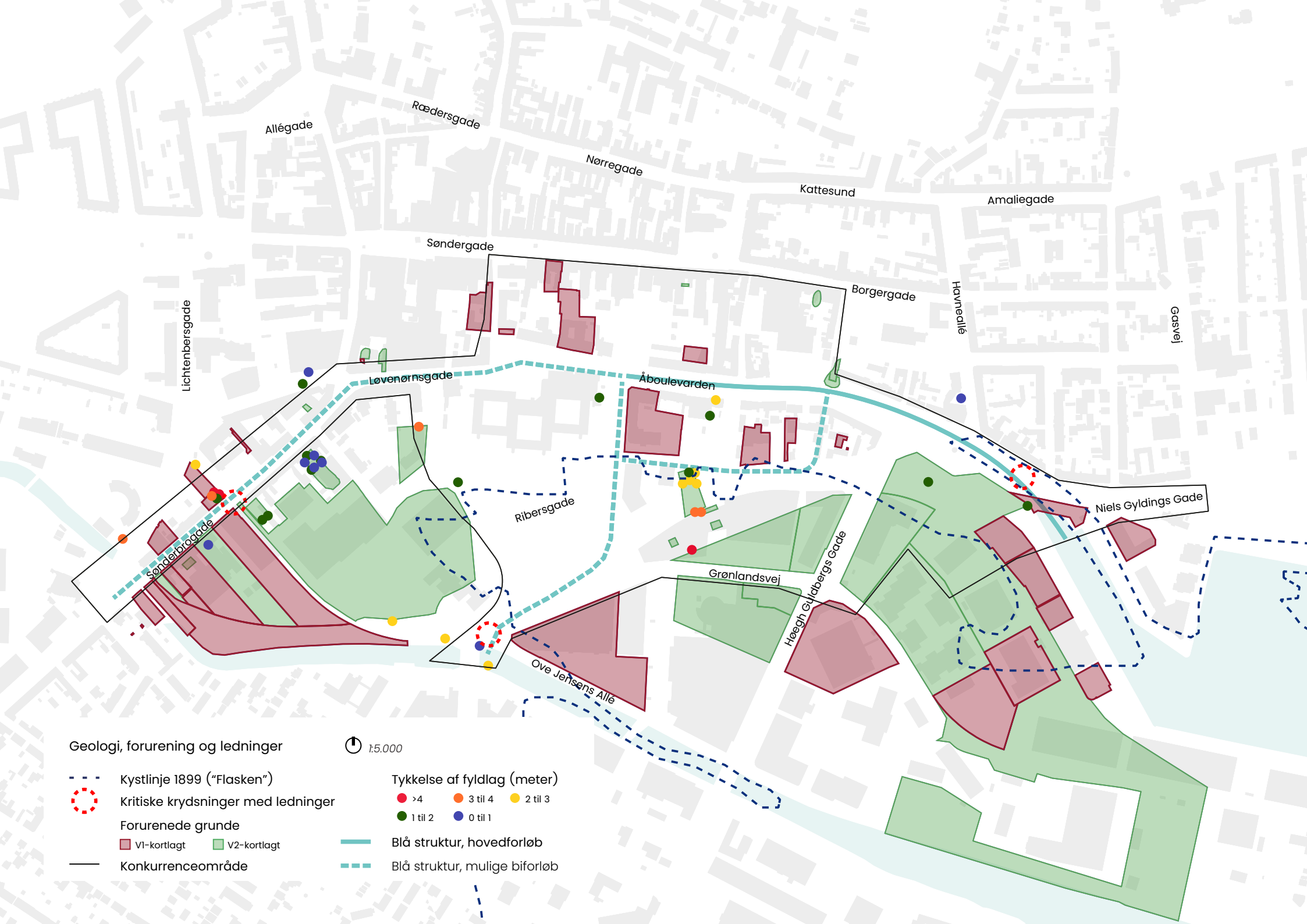
06. Kanaler i Parallelvej og Emilies Plads

Både den blå og den gule linjeføring samt basisløsningen kan suppleres med det lille parallelløb ad Åboulevarden 94 til Parallelvej og Emilies Plads. Dette område ligger lavt og skal bysaneres, hvorfor en kanal hér dels vil gavne afvandingen af området yderligere, da linjeføringen ligger i det laveste terræn i konkurrenceområdet, og dels give bydelen et rekreativt løft. Områdets sårbarhed kan også reduceres ved terrænhævning i forbindelse med byomdannelse.

Signatur

- Skybrud min. 10 cm, 100 års hændelse år 2110
- ➔ Primære strømningsveje
- A Hospitalsgade B "Jyske Bank-passagen"
- C Havneallé D Ole Worms Allé

- Oversvømmelsesproblemer forventes løst
- ▨ Gunstig effekt på oversvømmelse
- P Højvandsport



Geologi, forurening og ledninger

1:5.000

- - - Kystlinje 1899 ("Flasken")
- ⊙ Kritiske krydsninger med ledninger
- Forurenede grunde
- VI-kortlagt
- V2-kortlagt
- Konkurrenceområde

- Tykkelse af fyldlag (meter)
- >4
- 3 til 4
- 2 til 3
- 1 til 2
- 0 til 1
- Blå struktur, hovedforløb
- - - Blå struktur, mulige biforløb

Geologi, historie, forurening og kritiske krydsninger

Horsens er som flere af de større østjyske kystbyer beliggende i gammelt istidslandskab. Landskabet er kuperet og domineret af bakker og dale. Horsens By blev oprindeligt anlagt i bunden af Horsens Fjord og tæt på Bygholm Å som oprindeligt har givet læ til en åhavn. Gennem mere end 1.000 år har byen vokset sig stor omkring Bygholm Å.

Den oprindelige lavtliggende fjordbund og aflejringer omkring det gamle å-forløb genfindes i dag i boreriger som blødbundsaflejringer. Disse er alle aflejret efter seneste istid, og genfindes under den lavtliggende del af Horsens midtby.

Den tidligste bebyggelse skete i morænelandskabet på nordsiden af det daværende å-forløb. De geotekniske forhold tættest på åen var dog ustabile og nogle af de ældste bygninger i Horsens er således funderet på træpæle. Arealerne syd for åen henlå forsat enten som vådområder eller den inderste lavvandede del af Horsens Fjord. Inddæmningen af arealet benævnt "Flasken" påbegyndtes sidst i 1600 - årene, mens de første udbygninger af havnen startede i slutningen af 1850'erne. Det fremgår af de høje målebordsblade, på side 26, udarbejdet i perioden 1842-1899, at åen både har det velkendte oprindelige forløb gennem byen og et kortere forløb ud i fjorden til "Flasken".

I 1902 blev det besluttet at opfylde åens nordlige forløb, og i 1904 var selve fyldningsarbejdet færdiggjort. Herefter blev selve gadeanlæggelsen påbegyndt.

Åen eksisterer således ikke under Åboulevarden,

Rådhusstorvet og Løvenørnsgade, men er fyldt op. Den første opfyldning skete ved at man tog jorden fra udgravningen til Svaneapoteket, på hjørnet af Borgergade og Torvet, men der foreligger ikke klare vidnesbyrd om opfyldningsmaterialet i øvrigt.

Området har siden gennemgået en omfattende forandring gennem opfyld og udbygning af havnen. Det sydlige forløb af Bygholm Å består i dag, men med et udløb til fjorden, der således ligger næsten 1 km længere mod øst end oprindeligt.

I den centrale del af Horsens, der også omfatter de nu opfyldte arealer, er der i nyere tid undersøgt for jordforurening og geotekniske forhold gennem en lang række undersøgelser. Herunder er der tidligere udført et større antal kortere boreriger til maksimalt 5 meters dybde og enkelte dybe boreriger. Ved gennemgang af indberettede og umiddelbart tilgængelige boringsoplysninger, er der opnået et vist overblik over de fyldlagstykkelser som kan forventes. I hovedparten af borerigerne er der ramt et blødbundslag, der beskrives som gytje og tørv, men oplysninger om disse lags tykkelse er sparsomme. Bedømt alene ud fra indberettede boreriger, synes tykkelsen af blødbundslagene at variere fra mindre end 2 meter til godt 13 meter. Dybden til toppen af bæredygtige lag er dog muligvis større, da der i en enkelt boring er fundet en samlet lagfølge på mere end 20 meters tykkelse aflejret oven på istidslag af smeltevandssand og moræneler.

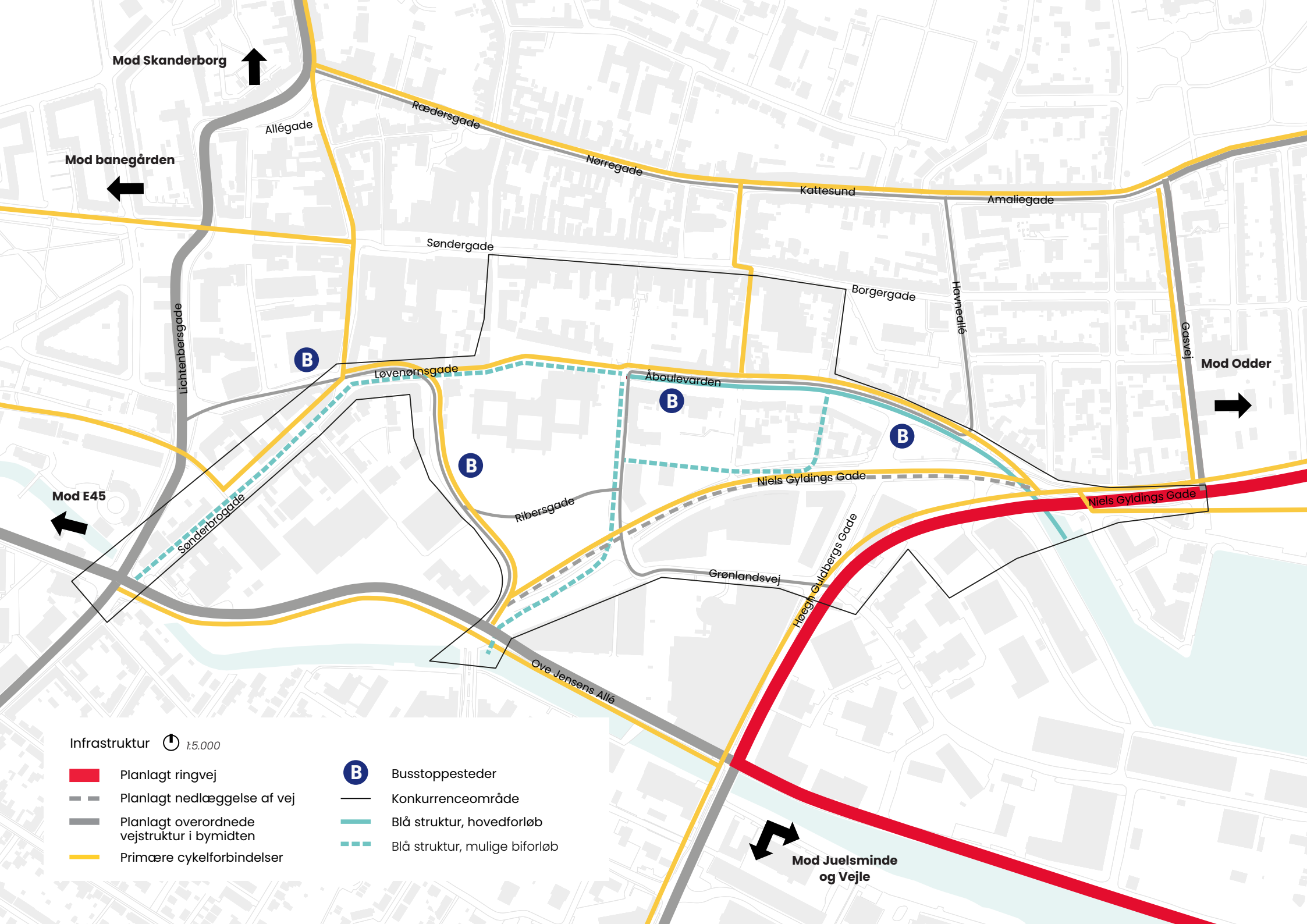
Det skal forventes, at vandspejlet træffes tæt under overfladen. Pejlinger udført i boreriger gennem tiden indikerer at grundvandsspejlet ligger 0,5 - 3 meter

under terræn svarende til koter omkring 0 - 1,5 DVR90.

Kombinationen af de udbredte blødbundslag og nødvendigheden af midlertidig grundvandssænkning i en tæt infrastruktur vil udgøre en særlig og væsentlig anlægsmæssig ramme for gennemførelse af projektet og vil kræve yderligere undersøgelser af bundforholdene. Den nutidige og ikke mindst fremtidige forventning til grundvandsstanden i området bør være i fokus og særligt dennes påvirkning af ældre pælefunderede og bevaringsværdige bygninger.

Der er registreret et stort antal grunde med mulig og konstateret jordforurening, der vidner om mange mindre og større virksomheders tilstedeværelse gennem tiden. Det drejer sig om tidligere servicestationer, autolakering, garverier og metalvirksomheder. Der er kortlagt både på vidensniveau V1 og vidensniveau V2 på de arealer, der støder op til de påtænkte å forløb. De tilstødende viste grunde er således måske forurenede iflg. viden om tidligere aktiviteter (V1) eller har en dokumenteret jordforurening (V2) på nuværende tidspunkt. Kortlægningen indikerer overordnet at der ved jordhåndtering skal tages højde for forurening med tungmetaller, olie- og tjæreprodukter samt chlorerede opløsningsmidler.

I jorden ligger også mange ledninger som vil være nødvendige at forlægge ved etablering af kanaler. De fleste vil være "bløde" ledninger, men der er også nogle kritiske krydsninger hvor der er større kloakledninger. Disse er markeret 3 steder på kortet s. 26, der viser, hvor det kan blive nødvendigt at etablere pladskrævende bygværker eller pumpestationer.



Mod Skanderborg



Mod banegården



Mod E45











Mod Odder



Mod Juelsminde og Vejle



Infrastruktur 1:5.000

- | | | | |
|---|---|---|-------------------------------|
|  | Planlagt ringvej |  | Busstoppesteder |
|  | Planlagt nedlæggelse af vej |  | Konkurrenceområde |
|  | Planlagt overordnede vejstruktur i bymidten |  | Blå struktur, hovedforløb |
|  | Primære cykelforbindelser |  | Blå struktur, mulige biforløb |

TEMA 3: Infrastruktur

Trafikbetjening

I forbindelse med vedtagelsen af *Trafik 2030-planen* planlægges der målrettet for at det skal være attraktivt for den gennemkørende trafik at køre uden om midtbyen. Dette sker ved at etablere en ringvejsforbindelse, hvor fremkommeligheden skal være i højsæde. Konkret betyder det, at den gennemkørende trafik skal fjernes fra bl.a. Åkvarteret. Det er planlagt, at ringforbindelsen skal realiseres ved en forlængelse af Ringvej Syd fra Bjerrevej til Ove Jensens Allé, hvor den kobles på i et udvidet kryds med Høegh Guldbergs Gade. Det forslås, at ringforbindelsen fortsætter ad Høgh Guldbergs Gade til Strandpromenaden i et direkte vejforløb – som en del af Hængslet. Dette ses på figuren til højre.

Midtbyen skal fredeliggøres, hvilket betyder færre biler og bedre forhold for de lette trafikanter. De trafikale løsninger for udviklingsplanen af Åkvarteret skal understøtte denne vision. Der kan arbejdes med forskellige virkemidler som fx ensretning, lukning af vejen eller på anden vis neddrogning, der hjælper til en fredelig-gørelse af biltrafik og fremmer et attraktivt bymiljø.

Det skal være tilgængeligt for bilister at komme til midtbyen, men ikke oplagt at køre gennem den. I takt med tilpasning af Langmarksvej, som en del af den

overordnede ringstruktur rundt om midtbyen, arbejdes der sideløbende med en neddrogning af Nørregade. Denne skal i fremtiden indrettes på de lette trafikanters præmisser, hvorfor en neddrogning af biltrafikken i denne gade er en nødvendighed. De fremtidige planer for Nørregade er endnu ikke klarlagt, men der må ikke indarbejdes løsninger, der genererer mere trafik på Nørregade i fremtiden.

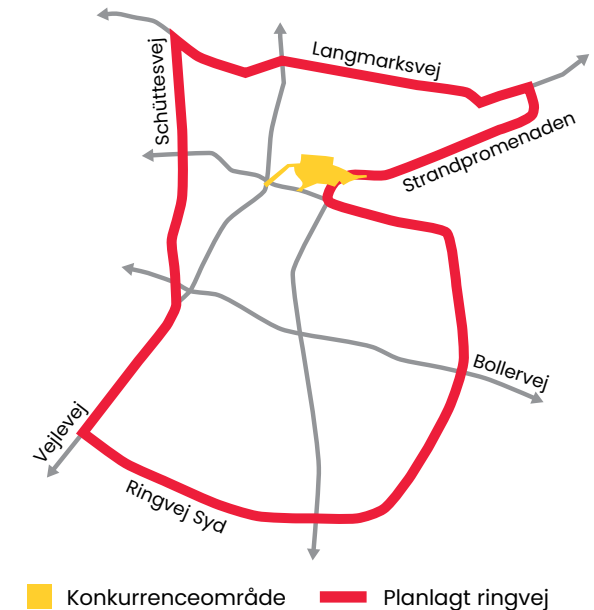
De trafikale koncepter i udviklingsplanen skal understøtte planerne for Nørregade.

I forbindelse med den fremtidige ringforbindelse rundt om Horsens vil der komme en stor trafikal barriere i Hængslet mellem midtbyen og havnen. Der skal arbejdes med en realistisk trafikal løsning, der både kan håndtere den gennemkørende trafik langs strækningen og den potentielle voksende mængde af lette trafikanter på tværs.

	O	A	B
T1			
T2			
T3			
T4			

Opgaven

- Hvordan understøtter den blå struktur og byudviklingen omkring åen bedst muligt de infrastruktur-mæssige muligheder og udfordringer omkring Horsens By og havn?
- Hvordan indarbejdes ny infrastruktur bedst muligt i disponeringen og udformningen af Hængslet?
- Hvordan skabes den bedst mulige sammenhæng mellem åens løb og de foreslåede ændringer i infrastrukturen i området?



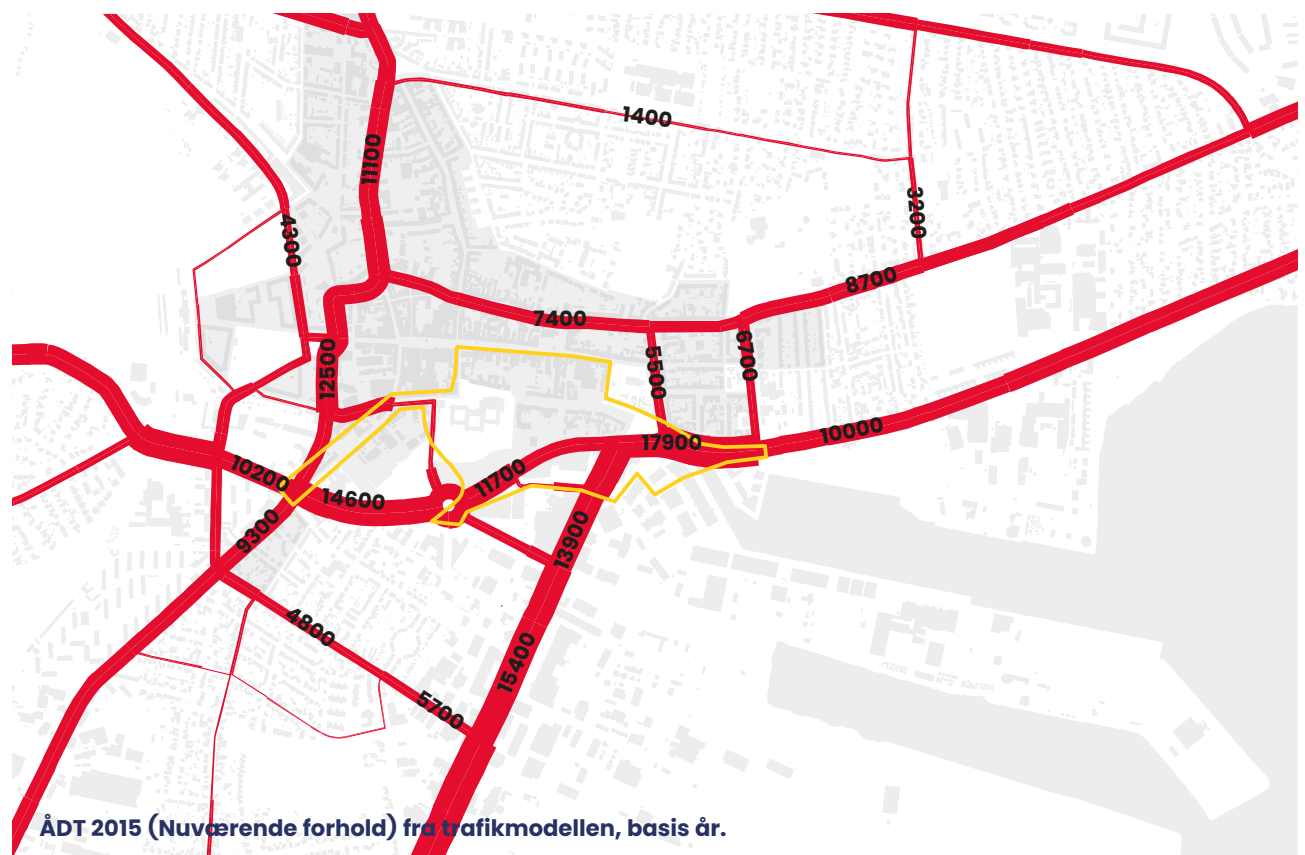
Fremtidig trafikbelastning

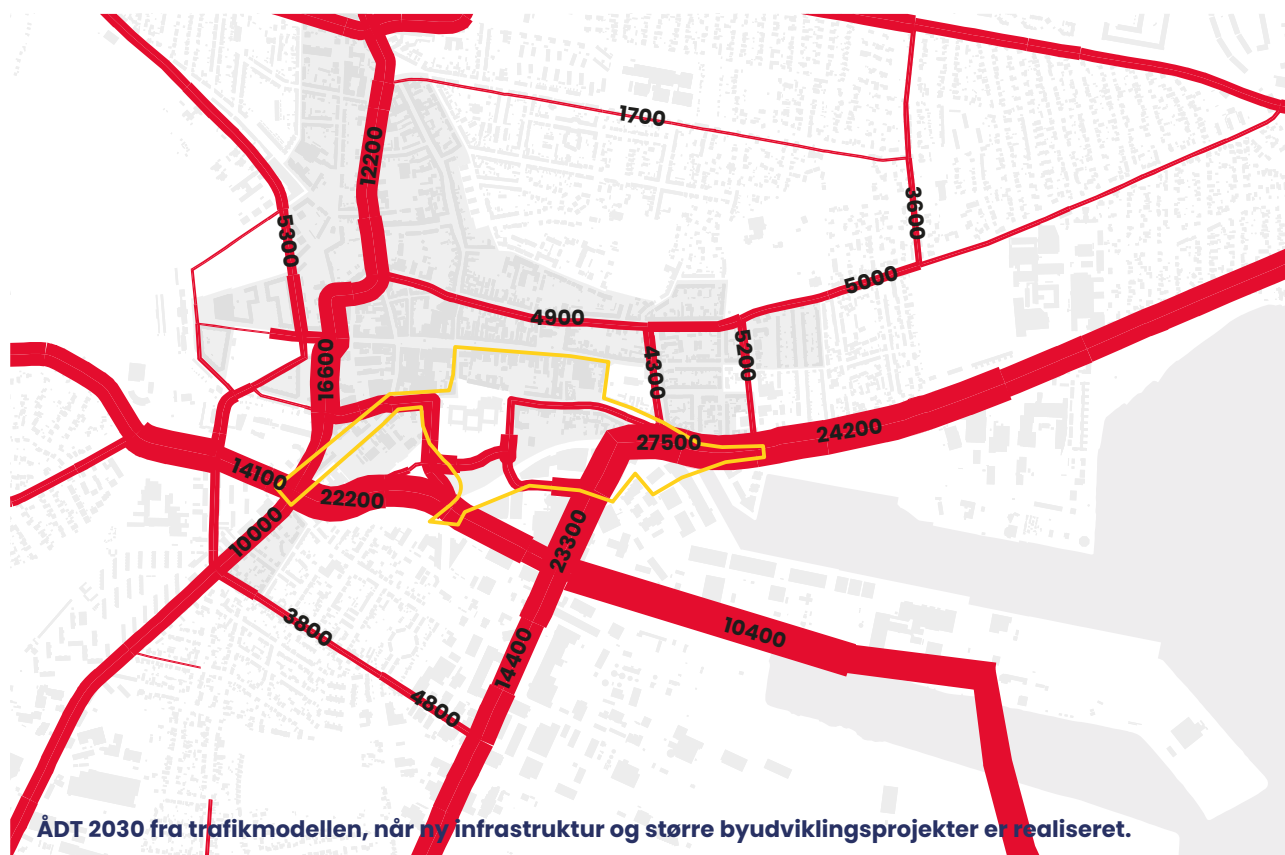
I dag afvikles der i størrelsesordenen 17.000 biler hvert døgn omkring Hængslet. I takt med byudviklingen af bl.a. hele Nordhavnen og etablering af den nye ringvejsstruktur, forventes denne trafikmængde at stige til omkring 27.500 biler i døgnet i år 2030.

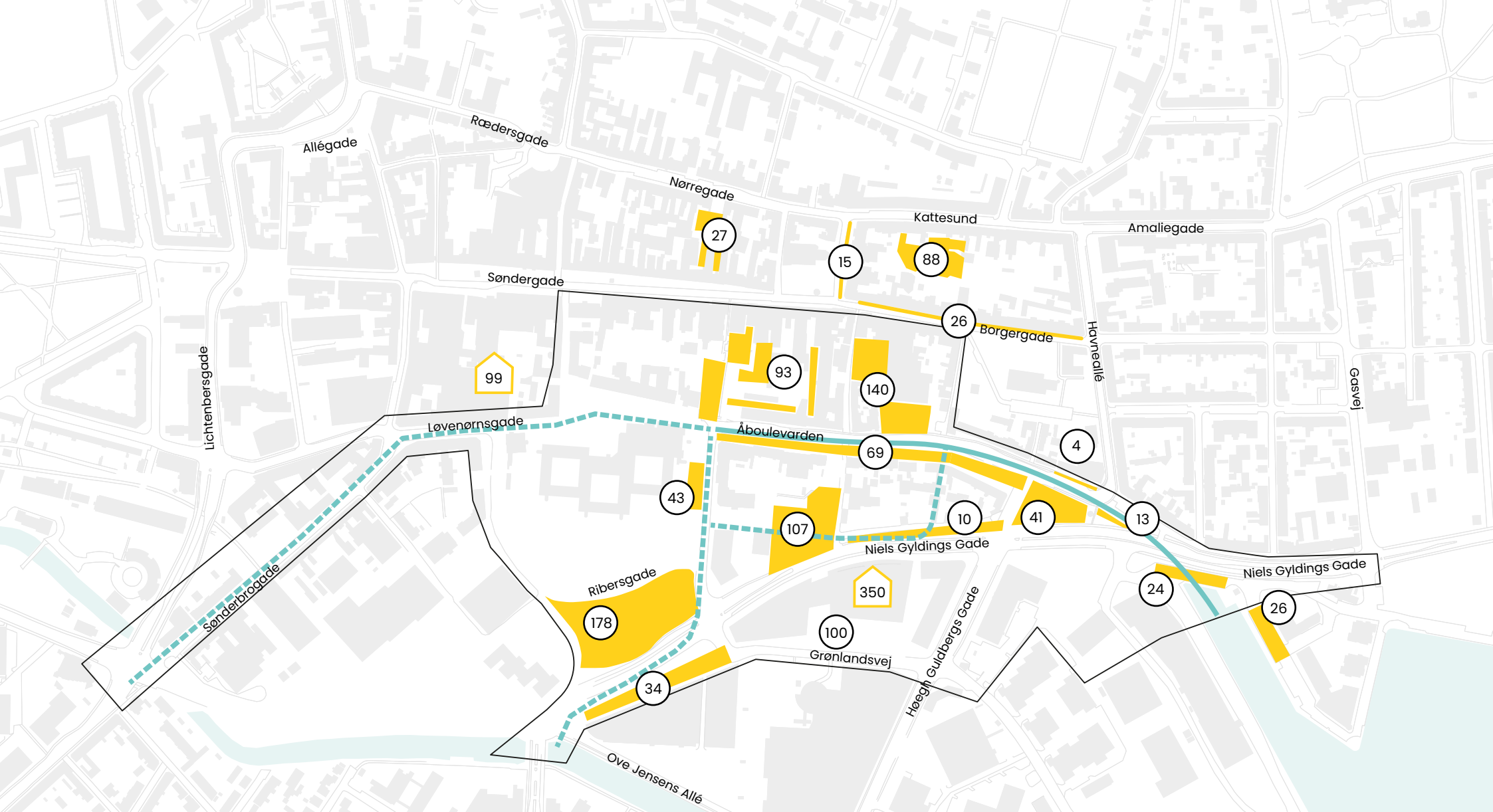
Generelt stiger trafikken betydeligt de kommende år i og omkring Horsens. Dette er særligt pga. realisering af store byudviklingsprojekter som bl.a. omdannelse af Nordhavnen, Campus ved banegården, samt området omkring Rådhuset og Lilli Gyldenkilde Torv.

Den trafikale barriere mellem midtbyen og havnen forventes dermed at blive større med den foreslåede ringvejsstruktur. Derfor åbnes der i konkurrencen op for alternative bud på, hvorledes trafikken kan flyttes fra Hængslet, således at forbindelsen mellem midtbyen og havnen styrkes.

Løsningen skal imidlertid stadig håndtere den gennemkørende trafik på et samlet ringvejssystem. En alternativ løsning skal altså både kunne fredeliggøre overgangen mellem Åkvarteret og havnen, og afvikle de forventede fremtidige trafikmængder.









Parkering  1.5.000

 Offentlige tilgængelige parkeringspladser

 Blå struktur, Hovedforløb

 Blå struktur, mulige biforløb

 Konkurrenceområde

Note: Kortet viser udelukkende de offentlig tilgængelige p-pladser, både private og kommunale. De private ikke offentlige tilgængelige p-pladser er ikke registreret.

Cyklister og fodgængere

Både cykler og fodgængere skal have gode forhold i midtbyen. Med visionen og at få flere til at cykle er det essentielt, at der sikres gode sammenhængende cykelforbindelser i midtbyen. Dette gælder både langs det overordnede vejnet og ad mindre veje i midtbyen. I forbindelse med udvikling af Åkvarteret er det vigtigt, at eksisterende eller planlagte stier forsat sikres som sammenhængende stier gennem området. Det er muligt at ændre deres eksisterende/planlagte forløb gennem området, når blot der forsat er et sammenhæng cykelstinet.

Fodgængere skal kunne bevæge sig rundt i midtbyen uden at opleve infrastrukturen som en barriere i deres færden. Infrastrukturen skal understøtte de naturlige flows, som er mellem de rum og attraktioner, der naturligt er i midtbyen. Se under tema Byudvikling s. 12.

Kollektiv trafik

Åkvarteret er centralt beliggende, hvorfor der er busruter gennem og omkring Åkvarteret. Ruterne er ikke fastlåste, men det skal sikres, at vigtige destinationer busbetjenes. Herunder som ses på kortet s. 28:

- Bytorv
- Rådhuset (kommende bibliotek + borgerservice)
- Sundhedshuset

Parkering

Tilgængeligheden til parkeringspladserne i midtbyen er essentiel for at skabe en god adgang til midtbyen og dermed også være med til at sikre et godt byliv. Målet er, at der skal være god og direkte adgang til større parkeringsanlæg i periferien af midtbyen. Placeringen og adgangen til parkeringsanlæggene skal planlægges på en sådan måde, at det ikke er oplagt at bruge vejnettet som smutvej gennem midtbyen uden ærinde.

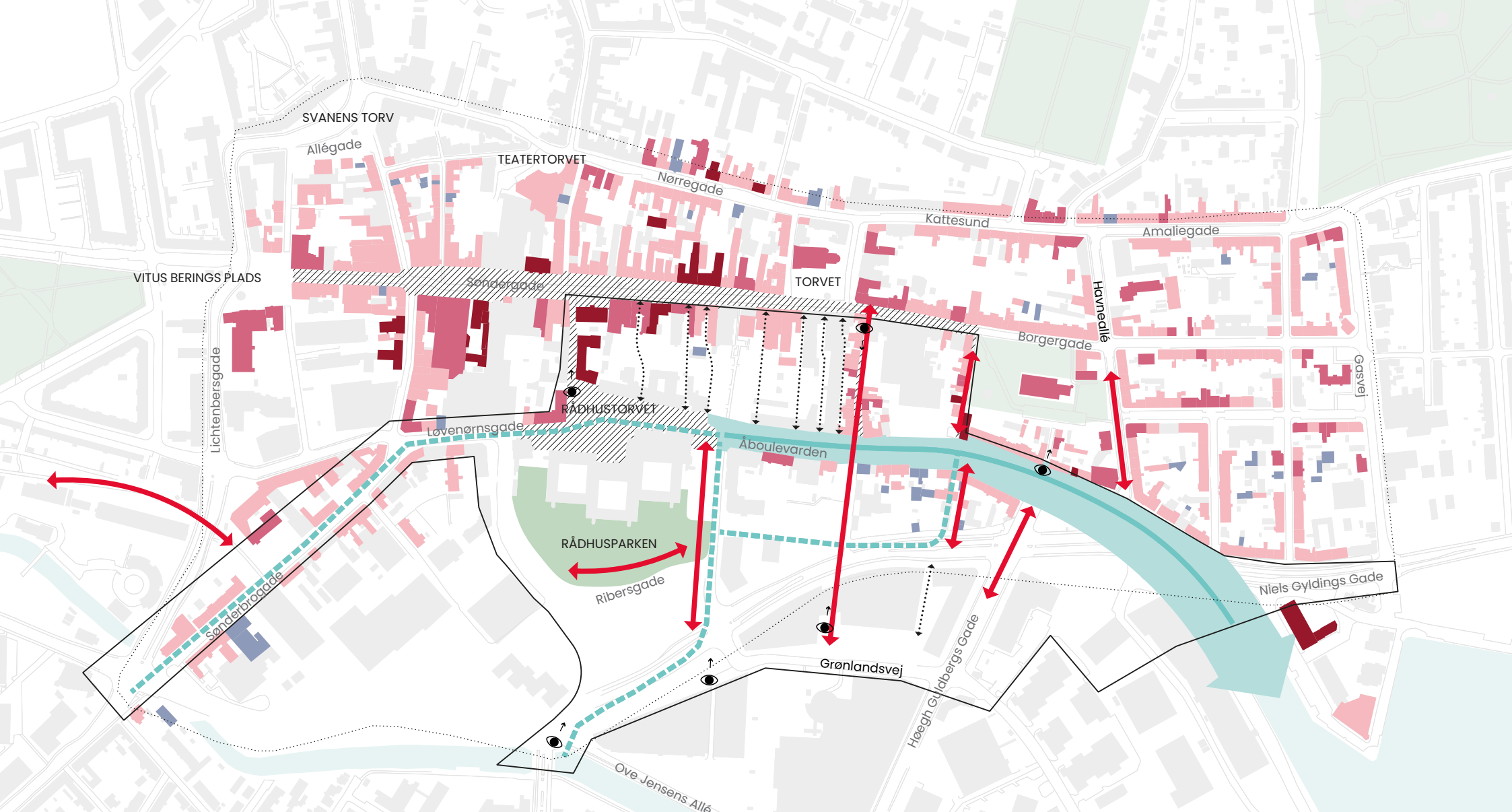
Det er målet at fjerne den parkeringssøgende trafik, hvorfor større p-pladser skal anlægges på strategiske lokaliteter. Se eksisterende parkeringspladser på s. 32.

Det er politisk enighed om, at der skal være gode parkeringsforhold for borgere, handlende samt at gadeparkering i midtbyen er afgørende for detailhandlen. Derfor er det politisk vedtaget, at der skal sikres nye erstatningspladser, når parkeringsmuligheder nedlægges. Dette gælder også for den gadeparkering, der måtte være.

Der bør desuden overvejes muligheden for midlertidige parkeringsarealer i midtbyen, indtil de planlagte parkeringshuse står klar. Det kan f.eks. være ved at etablere parkeringsarealer på arealer, som midlertidigt står tomme efter nedrivning.



Åboulevarden set mod øst



Byrum og forbindelser 1:5.000

- 'Den blå forbindelse'
- Byens hovedstrøg
- Forbindelser
- Passager

Kig

Bevaringsværdi af bygninger

- lav
- medium
- høj
- fredede

- Blå struktur, hovedforløb
- Blå struktur, mulige biforløb
- Konkurrenceområde



TEMA 4: Byrum og forbindelser

Horsens opstod i Vikingetiden, hvor den østligste del af Åboulevarden fungerede som havn. Senere da byen udviklede sig i Middelalderen, blev havnen også udvidet og gik helt frem til Hestedamsgade. Åhavnen opstod altså hvor Bygholm å havde sit udløb i fjorden.

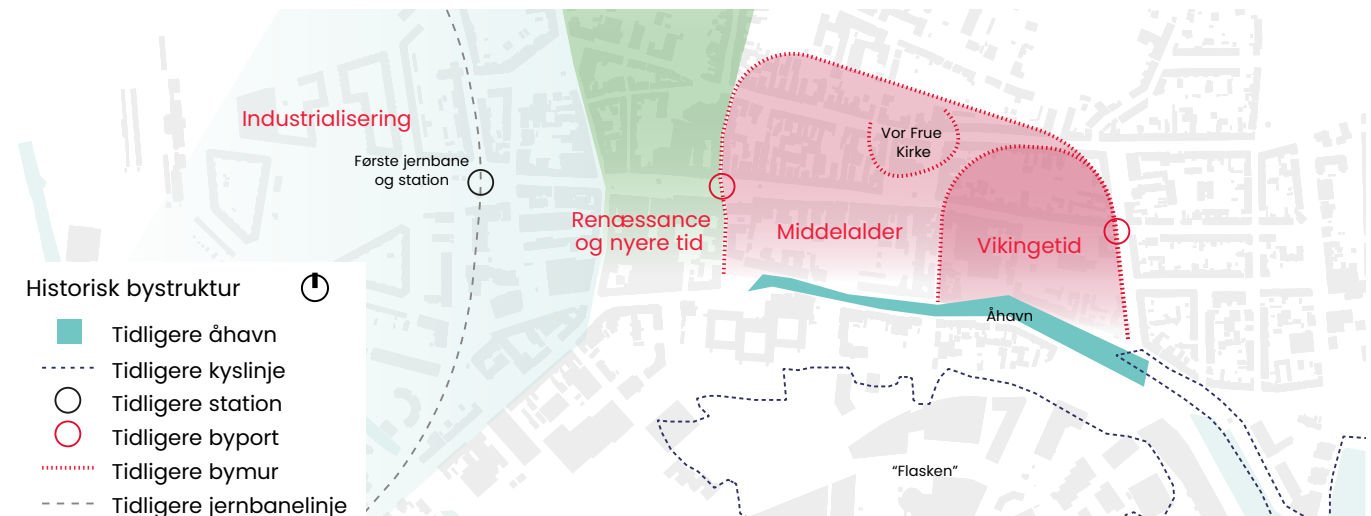
Middelalderbyen i Horsens er opbygget omkring de parallelt løbende gader, Nørregade, Søndergade (gågaden) og den gamle vandvej Åboulevarden. Denne del af byen er centrum for handel og byliv, og her findes også de fineste eksempler på bevaringsværdige bygninger.

I 1902 blev det besluttet at fylde åen op og omdirigere Bygholm å til en sydligere linjeføring. Herved mistede Åboulevarden meget af sin kulturhistoriske værdi, som en af byens mest identitetsbærende og historisk vigtige byrum.

Midtbyforbindelsen, som strækningen fra banegården til havnen kaldes i dag, er det centrale strøg gennem midtbyen. Forbindelsen gennem byen og til havnen rummer et netværk af passager, der forbinder byens hovedstrøg med sidegaderne og de omkringliggende pladser, store og små byrum. Horsens Kommune har de seneste 10 år arbejdet målrettet med en fornyelse af Midtbyforbindelsen fra Banegården og frem til Torvet, jf. bilag 9. Der er renoveret pladser, gader og handelsstrøg. Derfor bliver udviklingsplanen for Åkvarteret startskuddet til at gennemføre den sidste del af Midtbyforbindelsen.

Der skal skabes flere aktive forbindelser, og flere strækninger i området skal omdannes til rekreative byrum med udgangspunkt i forbindelsen til vandet. Der skal udvikles et godt fodgængernetværk som er attraktivt og tilgængeligt for alle.

Åkvarteret skal opleves som et trygt og spændende sted om aftenen – en bydel som lever videre efter butikernes lukketid. Der skal etableres trygge forbindelser gennem byen, så den fri bevægelighed i forhold til de nødvendige aktiviteter sikres. Der bør arbejdes for at skabe størst mulig visuel og fysisk kontakt mellem livet i bygningerne og i det offentlig rum.



	O	A	B
T1			
T2			
T3			
T4			

Opgaven

- Hvilken karakter skal den blå struktur og dens omgivelser have, og hvordan kan åens løb gennem byen bruges til at skabe et attraktivt byliv til gavn for borgere og handlende, samt styrke forbindelserne på tværs af åforløbet og mellem bymidten og havnen?
- Hvordan udvikles de byrumsmæssige kvaliteter omkring Hængslet bedst muligt? Hvordan kan en nyfortolkning af åen skabe en ny, stærk fortælling om forbindelsen mellem den gamle middelalderby og havnen?
- Hvordan udvikles de byrumsmæssige kvaliteter omkring åen gennem byudviklingsområdet bedst muligt? Hvordan sikres attraktive forbindelser på tværs, og hvordan skabes den størst mulige kvalitet/merværdi for fx boliger og butikker i området?

Åboulevarden og Hængslet

Åboulevarden og Hængslet giver mulighed for at etablere en ny stærk forbindelse fra midtbyen til fjorden for de bløde trafikanter. Åboulevardens bredde giver mulighed for at skabe en grøn nyfortolkning af det gamle åløb på strækningen mod havnen. Forbindelsen har gode forudsætninger med en interessant bygningskant særligt mod nord med små enheder og en god menneskelig skala, som kan tilbyde et godt mikroklima med beplantninger og eftermiddagssol.

Hængslet er bindeleddet mellem midtbyen og havnen, og derfor er der brug for et stærkt arkitektonisk greb og markante grønne strukturer. Hængslet opleves i dag ofte som et stort, udflydende, vindblæst område, hvilket kan tænkes ind i den fremtidige disponering af torvet. Konkurrencebesvarelsen skal tydeligt beskrive hvordan dette sted skal udformes i fremtiden.

Rådhus torvet

Rådhus torvet har potentiale til at udvikles til et grønt byrum der inspirerer til leg og inviterer til at nyde eftermiddagen på en bænk i solen. Rådhus torvets store potentiale skal udnyttes bedre i fremtiden, så torvet komplementerer den nyrenoverede Søndergade. Torvet danner i dag ramme om skøjtebanen om vinteren og den midlertidige skaterbane. Fremover skal der sikres et aktivt torv, hvor der arbejdes med fleksibiliteten i byrummet. Rådhus torvet har en potentiel attraktiv bygningskant på nordsiden, som har gavn af eftermiddagssolen. Rådhus torvet opleves i dag ofte som et vindblæst område, hvilket kan tænkes ind i den fremtidige disponering af torvet.

På Rådhus torvet er der flere muligheder for hvordan den blå og grønne struktur kan indarbejdes. Rådhus torvet er vigtig i forhold til at skabe en stærkere kobling fra midtbyen til vandet via Åboulevarden. Et vandtema, i stærk kombination med beplantning, kan dermed blive en stærk identitet for Rådhus torvet. Vandet kobler mentalt til havnen og inviterer til leg, og giver samtidig ro og sanselige oplevelser, når det integreres med beplantning.

Grønlandsvej

Området ved Grønlandsvej med Guldberghus og Sundhedshusets byggeri er præget af en meget åben struktur, store enheder og ensidig brug. Der er store parkeringsflader, som kan gentænkes, så de i højere grad bidrager til en aktiv og grøn by. Der skal skabes en smukkere oplevelse, når man passerer gennem området. Der skal i høj grad arbejdes med en bedre tilgængelighed for cykel og fodgænger, så man føler sig tryk i området. Der bør arbejdes med, hvordan de eksisterende passager kan styres og gøres mere attraktive.

Området omkring Grønlandsvej er af og til plaget af oversvømmelse, hvorfor det også er vigtigt, at have klimatilpasning for øje i udviklingen af området.

Niels Gyldings Gade og Emilies Plads

Niels Gyldings Gade og Emilies Plads har en fragmenteret karréstruktur, som især mod syd er helt opløst med nedslidte åbne baggårde, som primært benyttes til parkering. Der skal i konkurrencen arbejdes med, hvordan Niels Gyldings Gade og området omkring Emilies Plads kan bidrage til at skabe nye forbindelser og sammenhænge mellem Åboulevarden og området ved Sundhedshuset og Guldberghus.

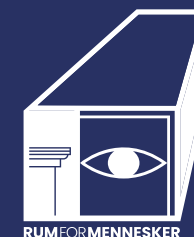
Der skal sikres attraktive grønne forbindelser for de bløde trafikanter – både på langs og på tværs af området. Samtidig skal der i arbejdet med byudvikling, grønne strukturer og klimatilpasning sikres, at der skabes en merværdi i området, som bidrager til nye styrkede byrum, baggårde og passager. Der skal være forskellige typer af oplevelser, når man opholder sig i eller passerer gennem området. Forbindelsen mellem de to forskellige bydele på hver sin side af Niels Gyldings Gade skal etableres og nedlægges af Niels Gyldings Gade som vejareal, skal optages i disponeringen af området og flettes sammen med planlægningen af hele Åkvarteret.

Bevaringsværdige bygninger

Bygningsmæssigt opleves Åkvarteret i dag som fragmenteret og usammenhængende. Der er stor variation i bygningsmassen og der findes forskellige former for boliger, dog primært lejligheder, blandet erhverv og små virksomheder, side om side med store "box"-butikker. Der findes i dag en række facader i området, som ikke er attraktive set i forhold til oplevelse og byliv i Åkvarteret.

Efter 1902, hvor åen blev fyldt op, mistede Åboulevarden meget af sin kulturhistoriske værdi. Åboulevardens relation til historien findes i dag kun fragmentarisk – et 1700-tals pakhuis, samt en håndfuld huse er de eneste tilbageværende spor efter den gamle Åhavn. Det er omkring Åboulevarden og i baggårdsmiljøet syd for Søndergade, at de gamle bevaringsværdige bygninger bidrager bedst til bymiljøet.

I konkurrencen skal historien tydeliggøres i en ny stærk fortælling om forbindelsen mellem den gamle midaldersby og fjorden med respekt for de historiske og bevaringsværdige bygninger i området.



Arkitekturpolitik

Horsens Kommunes kommende arkitekturpolitik "Rum for mennesker", handler om, hvordan vi bygger de fysiske rum i byen, hvor vi bor og lever. Men arkitektur handler også om, hvordan vi bygger de sociale rum mellem bygningerne, hvor mennesker mødes. For os handler god arkitektur om det nære og det menneskelige. Det handler om at bygge gode byrum, hvor mennesker har rammerne for det gode liv. Det handler om at skabe mellemrum mellem bygningerne, hvor man har lyst til at opholde sig, færdes, være aktiv eller tage en pause. Det handler om at bygge være-rum, hvor der er plads til alle, og mangfoldigheden kan blomstre. Det handler om at skabe uderum, hvor man naturligt søger hen for at trække vejret, koble af og være i nuet. Alt i alt handler det om at skabe de fysiske rum, der berører os alle og giver plads til hjerterum.

I konkurrencen skal der også tænkes i rum for mennesker, da oplevelsen af Åkvarteret i høj grad skal styrkes i forhold til den menneskelige skala i bymiljøet.

MÆRK byen

MÆRK Byen er Horsens Kommunes bylivsindsats, der har været med til at udfolde hvad byens rum bruges til. Det er planen, at MÆRK Byen fortsætter i de kommende år. Målet med MÆRK Byen er, at skabe midlertidige aktiviteter og projekter af kulturel og kunstnerisk karakter i byrummet, så Horsens bymidte og Åkvarteret fremover bliver et endnu mere levende og spændende sted at være.

Konkurrencetekniske betingelser

Konkurrenceudskriver

Konkurrenceudskriver er Horsens Kommune. Ansvarlig for konkurrencens gennemførelse er Afdeling for Plan, Teknik & Miljø ved projektleder for klima- og byudvikling Susanne Borgvardt Jensen

Konkurrencerådgiver

Horsens Kommune bistås af et konkurrencerådgiverteam bestående af BISGAARD|EJSING, CFBO & ORBICON.

Konkurrenceform

Konkurrencen gennemføres som en nationalt udskrevet parallelkonkurrence med forudgående prækvalifikation. Konkurrencen blev annonceret den 11. december 2019. Blandt 11 indkomne ansøgninger blev der valgt tre rådgiverteams. Konkurrenceprogram med bilag er udsendt den 31. januar 2020.

Konkurrencen vil forløbe over i alt 9 måneder med to koncentrerede forløb. Første fase i perioden februar - maj 2020 og anden fase august - november 2020.

Bedømmelsesudvalget vil herefter udpege én vinder som vil blive indbudt til et udbud med forhandling med henblik på, at det vindende team udarbejder en udviklingsplan og et overordnet anlægsprogram og dispositionsforslag. Grundlaget for en sådan forhandling fremgår af nærværende konkurrencetekniske betingelser.

Konkurrencesprog

Konkurrencens sprog er dansk. Det betyder, at alle dele af konkurrencebesvarelsen skal være på dansk. Efter konkurrenceforløbet vil kontrakt-, forhandlings- og arbejdsproget være dansk.

Konkurrencematerialet

Konkurrencematerialet kan findes i iBinder.

Konkurrencematerialet består af:

1. Konkurrenceprogram af 31. januar 2020
2. Bilag
 - Bilag 1: Midtbystrategien (2016)
 - Bilag 2: Horsens Byrumsplan (2008)
 - Bilag 3: Trafikplan 2030 (2017)
 - Bilag 4: Byrumsanalyse Horsens (2008)
 - Bilag 5: Sikring af Horsens Midtby mod oversvømmelse, Life IP Coast To Coast (2019)
 - Bilag 6: Byfornyelsesprogram – Horsens Midtby (2016)
 - Bilag 7: Hvidbog – Midtbystrategien (2016)
 - Bilag 8: Masterplan – Horsens Havn (2010)
 - Bilag 9: Midtbyforbindelsen i Horsens (2009)

- Bilag 10: Åen tilbage til byen – baggrundsrapport (2019)
- Bilag 11: Kommuneplan (2017)

3. Udkast til rådgiveraftale om udviklingsplan m.v.
4. Ydelsesbeskrivelse for Anlæg 2019 med Horsens Kommunes tilføjelser og fravigelser.

Konkurrencedeltagere

Hvert team er repræsenteret ved en teamleder, som er teamets kontraktpart og som er ansvarlig for teamets fremdrift og performance.

De prækvalificerede konkurrencedeltagere er:

Team Vandkunsten

- Teamleder Jan Albrechtsen, Vandkunsten
- Projektleder Morten Kjer Jeppesen, Vandkunsten
- Mogens Dueholm, Skaarup Landskab
- Peter Stanley Andersen, Via trafik
- Gert Schneider, Bactocon
- Lars Frost Larsen, Etos

Team Transform

- Teamleder Lars Bendrup, Transform

- Jacob Fischer, GHB Landskab
- Mogens Lynghus, Viggo Madsen
- Peter Søndergaard, Trafikplan

Team Werk

- Teamleder Henrik Thomas Fauriskov, Werk
- Signe Herzum, Werk
- Per Lorenzen, Kruger
- Preben Kristensen, Hundsbæk & Henriksen
- Pablo Celis, Celis Consult
- Nikolaj Pfeiffer, Exometric

De ovennævnte ved prækvalifikationen tilbødte teamledere og nøglepersoner forventes at medvirke i konkurrencen. Deltagerne kan efter forudgående aftale og godkendelse hos konkurrenceudskriver supplere sit team.

Bedømmelsesudvalg

Bedømmelsen vil blive varetaget af et bedømmelsesudvalg bistået af rådgivere. Bedømmelsesudvalget har følgende medlemmer:

- Peter Sørensen (A) – Borgmester, Horsens Kommune
- Martin Ravn (V) – Formand, Plan- og Miljøudvalget, Horsens Kommune

- Niels Peter Bøgballe (A) – Næstformand, Plan- og Miljøudvalget, Horsens Kommune
- Jakob Bille (LA) – Formand, Kultur- og Civilsamfundsudvalget, Horsens Kommune
- Paw Amdisen (F) – Formand Grøn Ressource & Omstilling, Horsens Kommune
- Ellen T. Schmidt (A) – Formand, Velfærds- og Sundhedsudvalget, Horsens Kommune
- Anne Lene Løvbjerg (V) – Næstformand, Velfærds- og Sundhedsudvalget, Horsens Kommune
- Lisbeth Torfing (Ø) – Formand, Beskæftigelses- og Integrationsudvalget

Rådgivere for bedømmelsesudvalg

Følgende personer vil fungere som rådgivere for bedømmelsesudvalget:

- Charlotte Lyrskov, Direktør, Teknik & Miljø, Horsens Kommune
- Allan Lyng Hansen, Afdelingschef Affald & Trafik, Horsens Kommune
- Flemming Larsen, Afdelingschef Natur & Miljø, Horsens Kommune
- Anne Schmidt Andersen, Afdelingschef Plan & By, Horsens Kommune
- Randi Vuust Skall, Teamleder for Plan & By, Horsens

Kommune.

- Brian Ingvar Christianesen, Projektchef, By- og Havneudvikling, Horsens Kommune
- Susanne Borgvardt Jensen, Projektleder for klima- og byudvikling, Horsens Kommune
- Rasmus Rønde Møller, Medarbejder, Natur & Miljø, Horsens Kommune
- Lene Holmgaard, Medarbejder, Plan & By, Horsens Kommune
- Trine Fog Jakobsen, Medarbejder, Affald & Trafik, Horsens Kommune
- Peter Frost Møller, Partner, CFBO
- Tue Bisgaard Jensen, Partner, BISGAARD|EJSING
- Peter Bassø Duus, ORBICON

Rettigheder

Ejendomsretten til konkurrencedeltageres materiale afleveret i forbindelse med konkurrencen tilhører konkurrenceudskriveren. Ophavsretten forbliver dog altid hos konkurrencedeltageren.

Konkurrenceudskriveren har ret til at udstille indkomne forslag samt bruge ideer fra samtlige forslag ved udarbejdelse af afsluttende udviklingsplan samt overordnet anlægsprogram og dispositionsforslag.

I øvrigt henvises til ABR18 paragraf 54.

Vederlag

Samtlige konkurrenceteams, som deltager i konkurrencens fase 1, modtager et vederlag på kr. 185.000. Samtlige konkurrenceteams der deltager i konkurrencens fase 2, modtager yderligere et vederlag på kr. 185.000. Der udbetales ikke præmie til vinderen. Derimod forventes det, at der efter forhandling vil blive indgået aftale med vinderen om udarbejdelse af udviklingsplan samt overordnet anlægsprogram og dispositionsforslag.

Konkurrencevederlaget vil blive reduceret med kr. 75.000 ved udskiftning af teamleder og med kr. 10.000 pr. medarbejder ved udskiftning af øvrige nøglepersoner.

De anførte beløb er ekskl. moms.

Tavshedspligt

Deltagerne forpligter sig til at vente med at offentliggøre deres konkurrenceforslag eller dele heraf, før den samlede konkurrence er afsluttet og vinderen er udpeget.

Både bedømmelsesudvalg, konkurrencerådgiver, rådgivere for bedømmelsesudvalget samt konkurrencedeltagere er underlagt tavshedspligt i hele konkurrenceperioden.

Konkurrenceforløb

Konkurrencen er struktureret omkring 2 faser som vist på s. 41. Fase I er den åbne fase, hvor de 3 teams forventes at dele ideer og tanker åbent med hinanden. Fase II er den mindre åbne fase, hvor hver enkelt konkurrenceteam kun har dialog med konkurrenceudskriver.

Der skal gennem parallelopdraget løses tre overordnede delopgaver:

- O. Det overordnede, bymæssige greb
- A. Hængslet – byens og åens møde med havnen
- B. Åens møde med byudviklingsområdet ved Niels Gyltings Gade

som hver skal belyses gennem de fire gennemgående temaer,

1. Byudvikling
2. Klimasikring

3. Infrastruktur
4. Byrum og forbindelser

Fase I

I parallelkonkurrencens åbne første fase er målet i forhold til alle 4 gennemgående temaer,

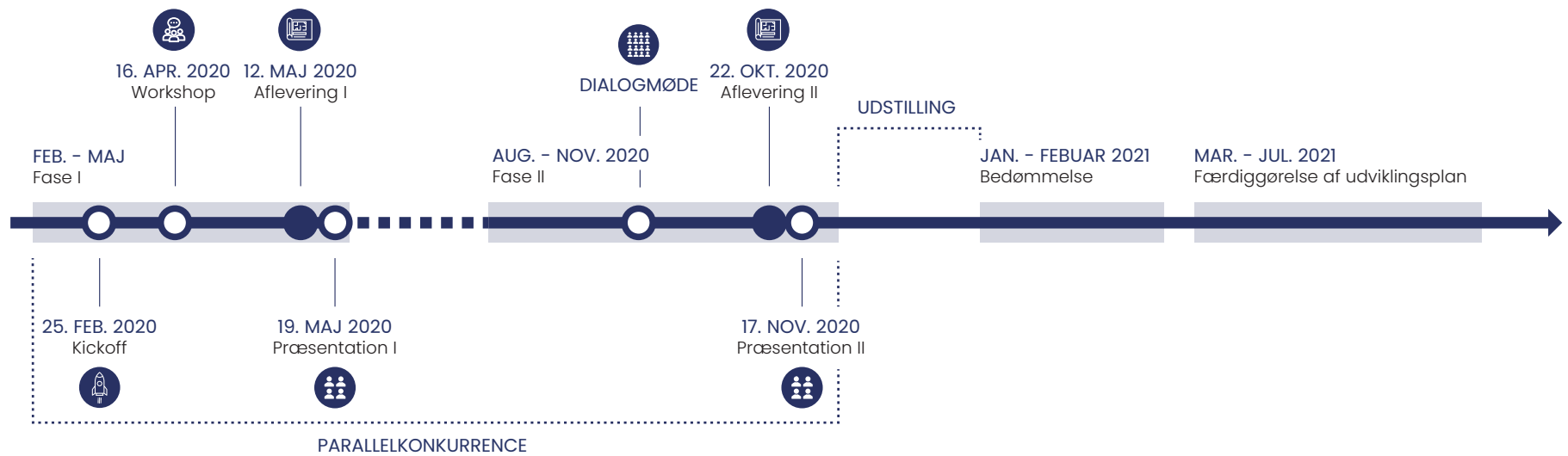
- at udarbejde et forslag til vision, hovedgreb, overordnet fysisk plan samt overordnede strategier for de 4 gennemgående temaer i forhold modellen s. 43.
- at give et konkret forslag til et bymæssigt hovedgreb, herunder en om åens foreslåede forløb samt de trafikale løsninger i delområde A og B.

Det primære fokus vil være på delopgave O. Besvarelsen forventes dog også at indeholde foreløbige bud på besvarelse af delopgave A og B.

Besvarelsen skal gøre Horsens Kommune i stand til efter fase I at træffe principielle beslutninger om åens forløb og de trafikale løsninger som grundlag for en afgrænsning af opgaven i fase II.

Fasen indledes med en kick-off workshop, som afholdes den 25. februar 2020.

På kick-off workshoppen vil Horsens Kommune samt dennes konkurrencerådgivere præsentere formål og temaer for konkurrencen samt afleveringskrav for fase I. Ligeledes vil de mere tekniske baggrundsdata blive forklaret.



Konkurrenceproces

Der vil også være en byvandring i konkurrenceområdet, hvor der er mulighed for at stille spørgsmål til – og drøfte opgaven med Horsens Kommune.

I fase I vil de deltagende teams endvidere blive indbudt til at deltage i en fælles workshop. Denne afholdes torsdag den 16. april 2020. På workshoppen får de 3 teams lejlighed til at præsentere og drøfte foreløbige idéer med hinanden og med Horsens Kommune, få afklaret spørgsmål og i øvrigt få sparring på opgaven.

Fase I afsluttes med en aflevering tirsdag den 12. maj 2020 samt en præsentation for bedømmelsesudvalg, konkurrencerådgivere og øvrige konkurrencedeltagere. Præsentationen forventes afholdt tirsdag den 19. maj 2020.

Afleveringskrav i fase I:

Til workshoppen stilles ikke specifikke afleveringskrav.

Ved afslutning af fase I afleveres der et gennemarbejdet og let kommunikerbart materiale i form af en digital PowerPoint- eller PDF-præsentation. Præsentationen skal egne sig til print og skal indeholde den nødvendige information/redegørelse til, at den kan læses for sig selv i forbindelse med den efterfølgende mellemevaluering.

Fase I afsluttes med en åben præsentation for bedømmelsesudvalg, konkurrencerådgivere og øvrige konkurrencedeltagere. Det forventes at præsentationen som

minimum indeholder følgende:

- En udpegning af og redegørelse for konkurrenceområdets potentialer knyttet til de fire gennemgående temaer.
- Forslag til åens overordnede linjeføring samt til strategier for de fire gennemgående temaer knyttet til hovedgrebet for åen.
- Teamets forslag til udpegning/afgrænsning af nedslagsområder i fase II med udgangspunkt i opgave A og B.
- En redegørelse for arbejdet med vision, hovedgreb, overordnet fysisk plan og strategier og et konkret forslag til vision og hovedgreb samt et overordnet forslag til disponeringen af delområde A og B i relation til de fire gennemgående temaer.
- Teamets anbefalinger til det videre arbejde.

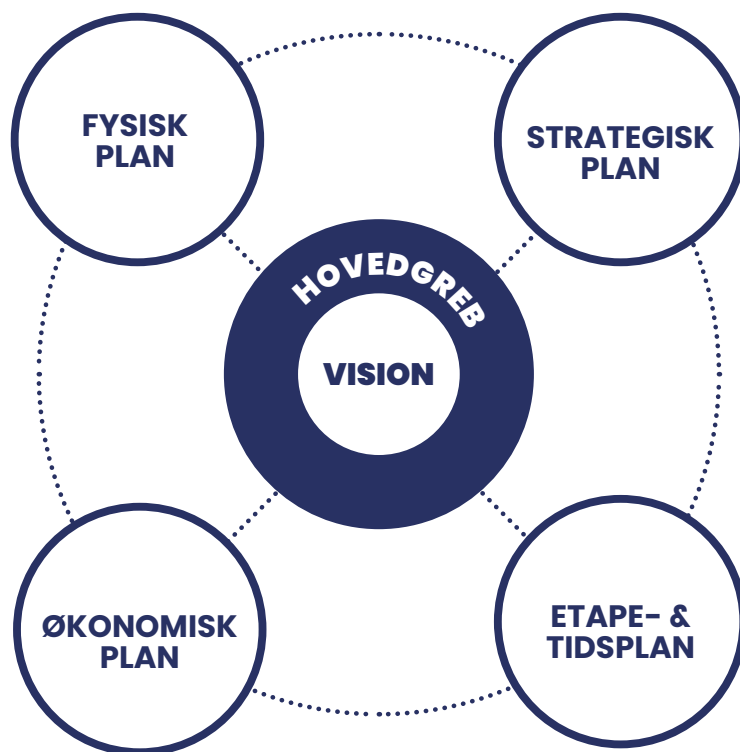
Evaluering af fase I

Efter fase I vil konkurrencerådgiver og rådgiver for bedømmelsesudvalg på baggrund af drøftelserne i bedømmelsesudvalget evaluere fase I samt vurdere de enkelte konkurrenceteams præstation. Evalueringen sker på en måde som er let at formidle, eventuelt ved figurer som på s. 45:

På baggrund af evalueringen udarbejder og udsender

konkurrenceudskriver et supplementsblad til konkurrenceprogrammet samt iværksætter fase II efter dialog med bedømmelsesudvalget. Forventningen er, at supplementsbladet præciserer opgaven yderligere ift. nærværende betingelser.

Konkurrenceudskriver har mulighed for efter fase I at fravælge ét af de 3 teams med baggrund i mangelfuld performance i fase I.



Model for udviklingsplan

Model for udviklingsplanen.

I fase I forventes hovedvægten lagt på vision, hovedgreb og fysisk plan for hele projektområdet og de to delområder samt på overordnede strategier for de fire gennemgående temaer. I fase II forventes forslaget udbygget og kvalificeret, så det omfatter et gennemarbejdet forslag til alle delelementer i udviklingsplanen.

Fase II

I parallelkonkurrencens anden individuelle fase er målet,

- at udarbejde et bud på en samlet udviklingsplan for Åkvarteret, som kan danne grundlag for kommunens videre planlægning,
- at arbejde videre med udviklingsplans-modellen med en fysisk plan, delstrategier, tids- og etapeplan, overordnet økonomisk plan og evt. plan for organisation og samarbejde
- at få formuleret konkrete og operationelle strategier for de fire forskellige gennemgående temaer på niveau af det fysiske nedslag,
- at der skal udarbejdes konkrete billeder, som visualiserer og kommunikerer idéerne og
- at omsætte hovedgrebet til helt konkrete idéer til udviklingen af byen omkring åen.

I parallelopgavens fase II vil fokus nu være mere på delopgave A og B.

Fase II indledes med udsendelse af et revideret konkurrencegrundlag i form af et supplementsblad torsdag den 20. august 2020 baseret på erfaringerne fra konkurrencens fase I, og den afsluttes med en aflevering torsdag den 22. oktober 2020 samt en præsentation for bedømmelsesudvalg og konkurrencerådgivere tirsdag den 17. november 2020.

I fase II forventes de deltagende teams at blive indbudt til individuelle dialogmøder. Der forventes ikke afholdt fælles workshops i fase II.

Afleveringskrav i fase II:

Krav til aflevering fastlægges endeligt på baggrund af fase I, men forventes at omfatte:

- Vision, hovedgreb og strategier for de fire gennemgående temaer knyttet til hovedgrebet for åen.
- Et gennearbejdet forslag til åens overordnede linjeføring.
- Konkrete, rumligt illustrerede forslag den tekniske og landskabsarkitektoniske løsning for de to udpegede fokusområder inkl. redegørelse for de realiseringsmæssige forudsætninger (anlægsøkonomi, ledningsforhold, etableringsrækkefølge m.v.).
- Redegørelse for, hvordan forslagene for de to fokusområder understøtter de politiske ambitioner.
- En sammenfattende redegørelse for teamets analyser, kortlægninger og udpegning af potentialer
- En kortfattet redegørelse for klimatilpasning, herunder for den effekt af den foreslåede løsning på de beskrevne problematikker vedr. skybrud, oversvømmelsesrisici, åvand og vandkvalitet.

Al materiale skal uploades på iBinder, og der udarbejdes

3 A0 plancher, som kan formidle forslaget til præsentationen d. 17. november 2020. Plancherne skal desuden kunne anvendes i forbindelse med en offentlig udstilling af de tre forslag frem mod bedømmelsen i starten af 2021.

Evaluering af fase II

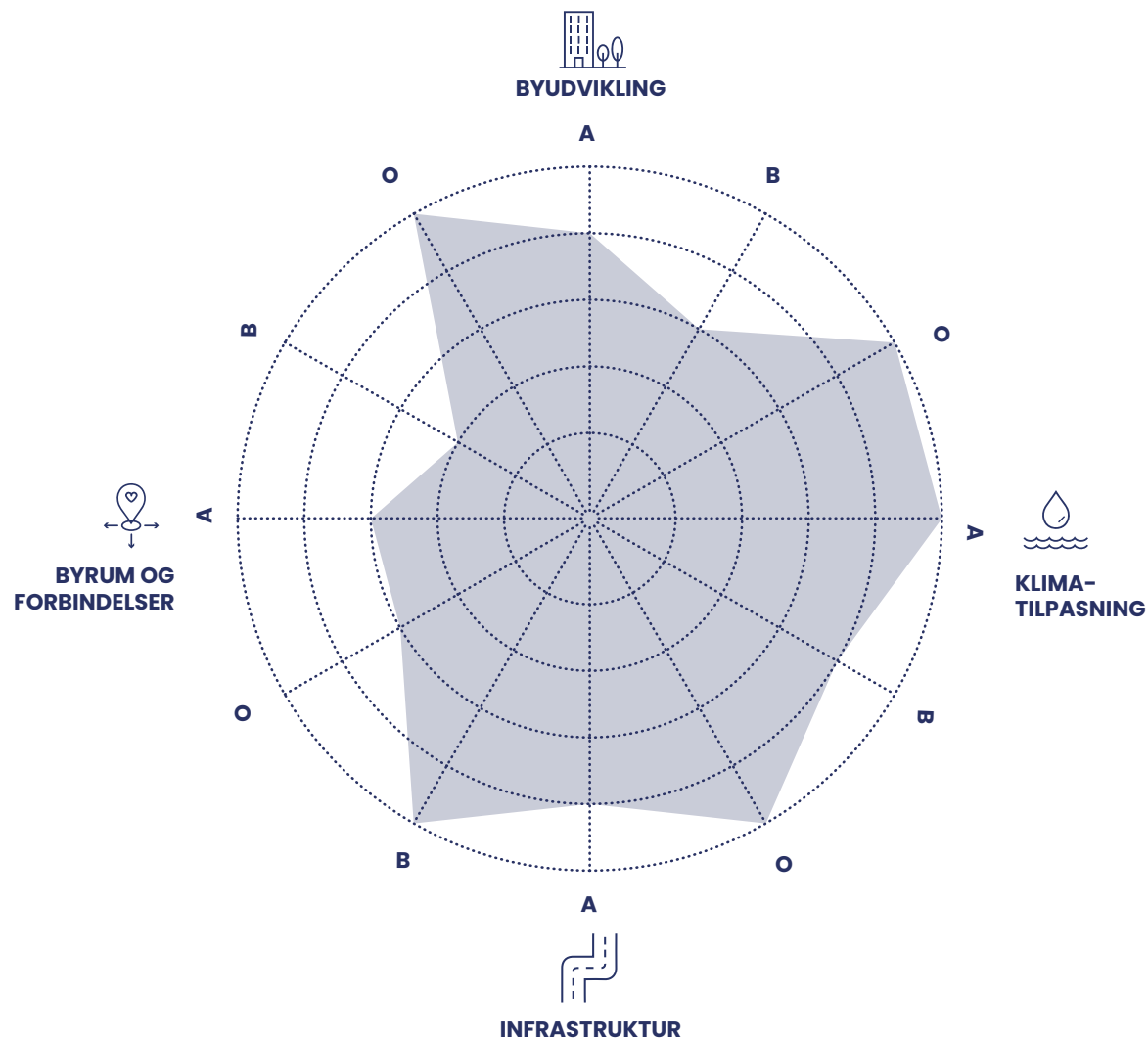
Inden bedømmelsen går i gang, bliver alle forslag vurderet med henblik på at konstatere, om de er konditionsmæssige. Kun konditionsmæssige forslag tages til bedømmelse.

På baggrund af præsentationen og det afleverede konkurrencemateriale vil der blive foretaget en evaluering af de tre konkurrenceforslag.

Konkurrencedeltagerne vil blive bedømt på løsningen af den stillede konkurrenceopgave og de strategiske, byplanmæssige, arkitektoniske og tekniske kvaliteter af teamets besvarelse af de tre delopgaver i forhold til alle de fire gennemgående temaer samt projektets økonomiske og tekniske realiserbarhed.

Bedømmelsen vil tage afsæt i: (ikke prioriteret rækkefølge)

- Kvaliteten af konkurrencedeltageres bud på det overordnede, bymæssige greb og teamets forslag til delstrategier for de fire gennemgående temaer.
- Kvaliteten og robustheden af konkurrencedeltageres konkrete forslag til de to fokusområder.



Evaluering

Figuren bruges ved afslutning af både fase I og II.

De enkelte teams skal ved aflevering selv vurdere deres arbejde ud fra de fire konkurrencetemaer (1- 4) og med afsæt i de tre delopgaver O, A og B.

Ligeledes vil rådgiverne for bedømmelsesudvalget også anvende figuren som hjælp til formidling af den faglige vurdering af forslagene ved afslutningen af konkurrencens to faser.

Signatur

- O:** Det overordnede, bymæssige greb
- A:** Hængslet – byens og åens møde med havnen
- B:** Åens møde med byudviklingsområdet ved Niels Gyldings Gade

Konkurrencedeltagerne bedømmes ud fra, hvor overbevisende opgaven er løst i forhold til konkurrenceopgaven. Vinderforslaget udvælges på baggrund af en samlet bedømmelse af kvaliteten af de tre forslagsstilleres konkurrenceforslag og besvarelse af konkurrenceopgaven.

I bedømmelsen af de endelige forslag vil bedømmelsesudvalget være opmærksomme på at kigge efter løsninger, som opfylder krav og ønsker, der formuleres på baggrund af erfaringer fra dialogmødet og præsentationen efter fase 1 samt de baggrundsanalyser, som ligger til grund for projektet og konkurrenceprogrammet.

Overordnet vil bedømmelsesudvalget fokusere på, om konkurrencedeltagerne har forstået den politiske ambition og evnet at omsætte den til et relevant hovedgreb og relevante forslag til, hvordan åen kan komme tilbage til byen. Derudover vil bedømmelsesudvalget have et overordnet fokus på forslagens helhedsindtryk, konkurrencedeltagerne forståelse af opgavens kompleksitet, og om forslagene præsenterer en overbevisende og ambitiøs hovedidé og løsning. Der vil også være et særligt fokus på forslagsstillers evne til at kommunikere og gøre komplekse problemstillinger forståelige for bedømmelsesudvalget og byens borgere.

Bedømmelsesudvalget foretager den endelige bedømmelse af de tre indkomne forslag, og vælger på baggrund heraf hvilket vinderforslag, eller dele af vinderforslag, der

skal bearbejdes videre. Bedømmelsesudvalget bedømmer forslagene på baggrund af skriftlige vurderinger og mundtlige input fra bedømmelsesudvalgets rådgivere.

Bedømmelsesudvalget forventer at udpege én vinder men forbeholder sig ret til ikke at udpege en vinder eller at udpege flere vindere.

Bedømmelsesudvalget forholder sig retten at stille krav til tilretninger, udvælge projekter, indsatser, idéer og andet fra de øvrige forslag til indarbejdelse i vinderforslaget.

Spørgsmål i konkurrencefasen

Konkurrencedeltagerne kan under hele konkurrenceforløbet uploade spørgsmål til konkurrenceudskriver på iBinder. Spørgsmål vil blive besvaret løbende indenfor 5 arbejdsdage. Frist for fremsættelse af spørgsmål er 15 dage før afleveringsfrist i henholdsvis fase I og II. Svar på spørgsmål samt supplerende oplysninger vil blive udsendt senest 10 dage før afleveringsfrist i henholdsvis fase I og II.

Den efterfølgende rådgivningsopgave

Vinderen forventes – med udgangspunkt i eget samt øvrige konkurrencedeltageres forslag – at skulle udarbejde en endelig udviklingsplan og overordnet anlægsprogram og dispositionsforslag indenfor en økonomisk ramme på kr. 500.000.

Rådgivers ydelse vil blive nærmere præciseret ved forhandling.

Forhandlingsprocedure og -temaer fastlægges endeligt, når vinderen af konkurrencen er fundet, idet indholdet af vinderforslaget har betydning herfor. Forhandlingerne vil også tage udgangspunkt i bedømmelsesudvalgets kommentarer.

Efter aftale med Horsens Kommune vil rådgiveren få mulighed for at supplere sin bemanding under udarbejdelse af udviklingsplan m.v.

Rådgiveren vil få 3 måneder til at færdiggøre opgaven.

Den **strategiske udviklingsplan** forventes at omfatte:

- En bearbejdning af vision og mål for projektet.
- Et hovedgreb (overordnet koncept) for åens forløb gennem byen
- En fysisk plan for både den overordnede løsning (delopgave 1) og for de to nedslag (delopgave 2 og 3)
- En strategisk plan omfattende strategier for de fire gennemgående temaer
- En overordnet projektøkonomi for alle delprojekter
- En tids- og etapeplan for realisering af projektet, herunder principper for håndtering af tidsmæssige afhængigheder på tværs af forskellige elementer af byudviklingen.

Udviklingsplanen skal endvidere indeholde overordnede elementer fra anlægsprogram og dispositionsforslag med henvisning til Ydelsesbeskrivelse for Anlæg 2019. Dette for åens løb gennem byen (principiell løsning) samt for de to udvalgte delområder. Omfanget præciseres nærmere efter forhandlinger med vinderen.

