



KULKRANSPORET

DOMMERBETÆNKNING

- 3** INDLEDNING
- 4** BEDØMMELSEN
- 7** KONKURRENCENS FORLØB

- 10** TRANSFORM – VINDERFØRSLAGET
- 20** KULBRO INC
- 28** CUBO ARKITEKTER
- 32** HENNING LARSEN ARCHITECTS
- 36** SLA
- 40** TEGNESTUVEN VANDKUNSTEN





— INDLEDNING

Kulkranen i Sydhavnen har været et aktiv i udviklingen af Aarhus til en moderne storby. Gennem et halvt århundrede flyttede kranen på sin høje betonbro kul til gasværket. Nu skal Kulkransporet i funktion igen. Denne gang som dynamo i udviklingen af Sydhavns kvarteret til en ny bydel kendetegnet ved erhverv, byliv og mangfoldighed.

Aarhus Kommune har udarbejdet en udviklingsplan for Sydhavns kvarteret og sideløbende afholdt en konkurrence om Kulkransporet. På den måde sikres Sydhavns kvarteret en flyvende start i dets udvikling som en levende og spændende sydligste etape i omdannelsen af de bynære havnearealer, som kommer til at give Aarhus nye centrale bydele, en ny skyline og en række ikoniske byggerier og byrum.

Det har været et spændende konkurrenceforløb med to finalister, der blev udvalgt blandt seks gode forslag. Aarhus Kommune kan nu afsløre vinderforslaget og de mange gode forslag til, hvordan Kulkransporet kan styrke sammenhængen i hjertet af Aarhus, knytte de kommende byggerier i Sydhavns kvarteret sammen og lade erhverv, byliv og social mangfoldighed berige hinanden omkring denne nye stærke og revitaliserede forbindelse.

BEDØMMELSEN

DE SEKS FORSLAG BLEV UDARBEJDET AF

- ▶ **CUBO Arkitekter** med underrådgivere Erik Brandt Dam arkitekter, Martin Zerlang og Ingeniørfirmaet Viggo Madsen.
- ▶ **HENNING LARSEN Architects** med underrådgiverne Andel, Gehl og Oluf Jørgensen samt konsulent Astrid Krogh Design.
- ▶ **KULBRO INC** bestående af TERROIR med Latz & Partner og ISC som underrådgivere og Steffen Rasmussen som konsulent.
- ▶ **SLA** med underrådgivere MVRDV, ÅF Infrastructure Planning og Midtconsult Rådgivende Ingeniører samt konsulenterne Bureau Detours med Institut for X.
- ▶ **TRANSFORM** med Dissing + Weitling, Lendager Group, VEGA landskab og Søren Jensen som underrådgivere
- ▶ **Tegnestuen VANDKUNSTEN** med underrådgiverne STED by og landskab, Stokvad Rådgivende Ingeniører, RAW Mobility, Smith Innovation samt DEM & Esbensen Rådgivende Ingeniører.

BEDØMMELSESKOMITEEN BESTOD AF

- ▶ Rådmanden for Teknik og Miljø, Aarhus Kommune
- ▶ Kenneth A. Balfelt med særlig kendskab til kunst og socialt udsatte (fagdommer)

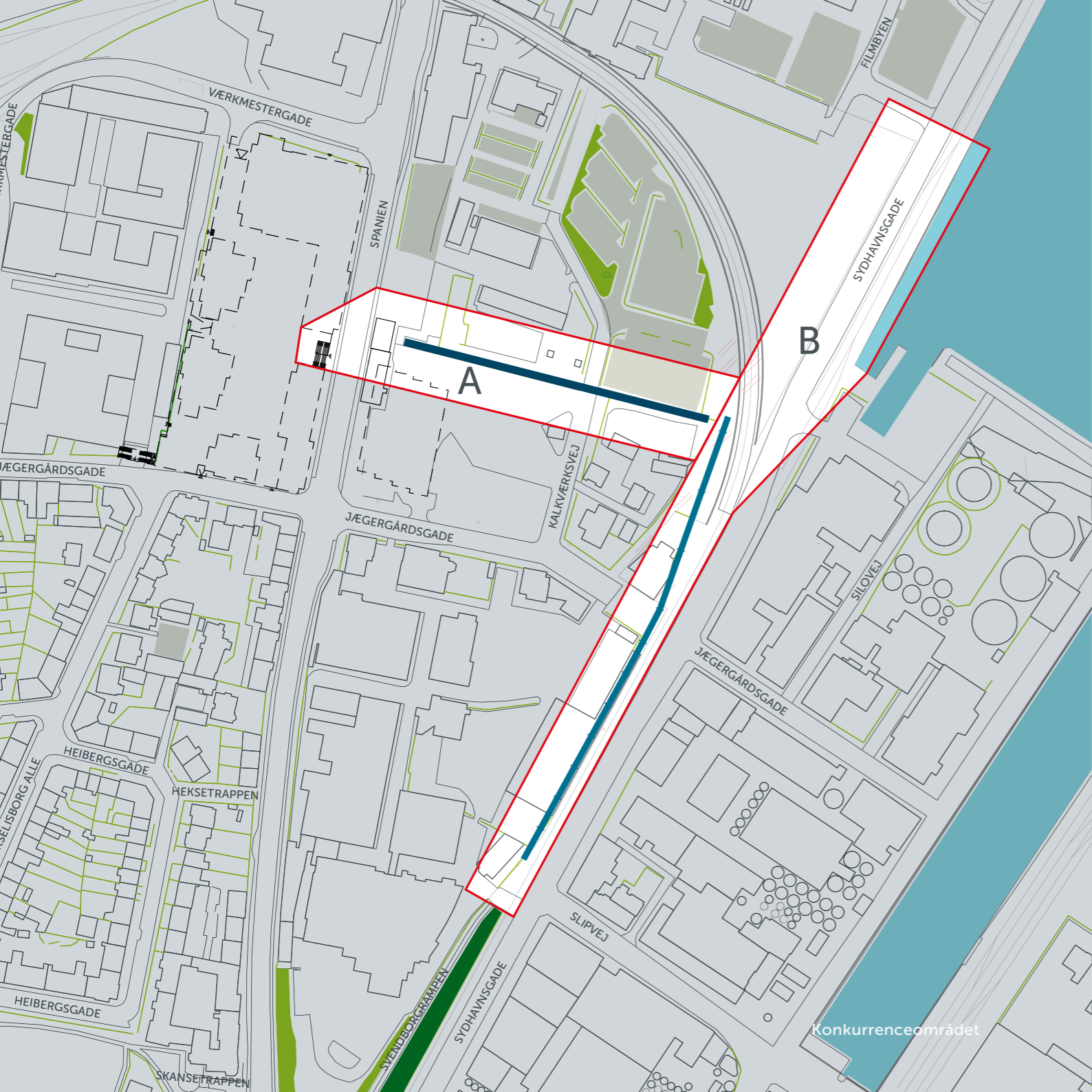
- ▶ Søren Leth med særlig kendskab til arkitektur og urbanitet (fagdommer)
- ▶ Martin Thim, Kulbroens Venner
- ▶ Stephen Willacy, Stadsarkitekt
- ▶ Bente Lykke Sørensen, chef Bolig- og Projektudvikling
- ▶ Carsten Lützen, Planlægger, Center for Byudvikling og Mobilitet

FØLGENDE MEDARBEJDERE I AARHUS KOMMUNE FUNGEREDE SOM SÆRLIGE RÅDGIVERE FOR BEDØMMELSESKOMITEEN

- ▶ Palle Feldborg Olesen, Bolig og Projektudvikling
- ▶ Steen Hestbek, Bolig og projektudvikling
- ▶ Birte Nielsen, Center for Byudvikling og Mobilitet
- ▶ Lisbeth Roi, Center for Miljø og Energi

Under udbuddet med forhandling foretog Carsten Sandgaard Christensen, COWI, en kontrol af forslagernes estimater over konstruktionsprincipper, klimasikring, budget og hovedtidsplan.

Konkurrenceseekretariatet blev varetaget af senior-konsulent Thomas Møller Kristensen.



KONKURRENCENS FORLØB

Aarhus Kommune offentliggjorde den 4. april 2017 et konkurrenceprogram, der redegjorde for konkurrencens rammer, krav og bedømmelseskriterier, se boksen. Samtidig indbød kommunen gennem en EU-bekendtgørelse (2017/S 072-138444) til en projektkonkurrence med seks deltagere og et efterfølgende udbud med forhandling med de bedste forslag fra konkurrencen. Konkurrenceprogram og bekendtgørelse er tilgængelige på portalen <http://www.aarhus.dk/kulkransporet>, der også har været brugt til at orientere offentligheden under hele konkurrencen.

Blandt de 26 kvalificerede ansøgere valgte Aarhus Kommune ud fra en samlet vurdering de seks, som ville give det bedste konkurrencefelt med forskellige virksomhedsprofiler. Ved projektkonkurrencens deadline den 5. september 2017 modtog Aarhus Kommune seks forslag,

der alle blev fundet konditionsmæssige. Efter grundig gennemgang og drøftelse af de anonyme forslag besluttede bedømmelseskomiteen at indbyde forslagene, der viste sig at være udarbejdet af Transform og Kulbro Inc. til det efterfølgende udbud med forhandling. Udbuddet blev gennemført med to separate forhandlinger med hver af de deltagende teams, som desuden mellem møderne modtog bedømmelseskomiteens skriftlige kommentarer.

Ved udbuddets deadline den 13. januar 2018 afleverede begge deltagere konditionsmæssige forslag, og efter grundig vurdering har bedømmelseskomiteen besluttet at udpege forslaget fra TRANSFORM som det forslag, der tilbyder det bedste forhold mellem pris og kvalitet. I det følgende redegøres detaljeret for bedømmelsen af samtlige forslag.

Forslagene blev vurderet på deres evne til at omsætte følgende krav til kvalitative løsninger på, hvordan Kulkransporet i fremtiden skal se ud, bruges og indpasses i den nye bydel:

- ▶ Højforbindelse mellem midtby og havn: Hvordan kan Kulkransporet udformes som en attraktiv forbindelse i Sydhavns kvarteret mellem Midtbyen og havnen?
- ▶ Delt byrum for bløde trafikanter: Hvordan kan Kulkransporet udformes som en forbindelse/byrum der er tilgængelig for et bredt udvalg af bløde trafikanter hele året rundt?
- ▶ Hævet over fordomme: Hvordan kan Kulkransporet udformes og programmeres, så der skabes platforme, mødesteder og trygge rammer for mangfoldigheden af brugere i området?
- ▶ Hybridt byrum: Hvordan kan Kulkransporet udformes, så de rumlige kvaliteter både under og ovenpå styrkes ved hjælp af beplantning, belysning og aktiviteter?
- ▶ Under udbuddet med forhandling blev det desuden vurderet, hvordan forslagene lader sig realisere på grundlag af deltagernes estimater over konstruktionsprincipper, klimasikring, budget og hovedtidsplan.

Aarhus Kommune havde ikke på forhånd opstillet et økonomisk ramme, og vinderforslaget er udpeget som det, der tilbyder det bedste forhold mellem pris og kvalitet.

VINDERFORSLAGET - TRANSFORM

Udarbejdet af TRANSFORM
med Dissing + Weitling, Lendager Group, VEGA landskab
og Søren Jensen som underrådgivere.



Forslaget bygger på et indlevet og konsekvent gennemført koncept, der tager udgangspunkt i "stedets ånd". Det er et forslag, der henter sin viden og inspiration fra stedets egenskaber og særkender som et destillat af det bedste, man finder omkring Sydhavnen i Aarhus. Forslaget sætter de enkelte og enkle elementer af byrumsarkitektur sammen til en kompleks og komplet byudviklingsstrategi. Forslaget er kendetegnet ved stor forståelse for den forventede fortætning af bebyggelsen i Sydhavnsområdet og ved sin evne til at foreskrive relationer til fremtidige byrum langs Kulkransporet i

forlængelse af Aarhus Kommunes strategi for udvikling af en tæt by.

Kulkransporet fremstår i forslaget primært som en forbindelse mellem forskellige byrum, sekundært som en gennemgående færdselsåre. Alligevel giver forslaget med en ensartet industriel æstetik Kulkransporets høje niveau identitet som en sti, der snor sig gennem kvarteret. Det snoede forløb følges af en række udbygninger af dækket, så der skabes opholdssteder langs det gennemgående forløb. Udbygningerne adskilles af kronerne fra træer, der





vokser på terræn. Dette sikrer et grønt element og dæmpning af vinden på Kulkransporets høje niveau. Kulkransporet forbliver på den måde et løftet element og en hybrid mellem et byrum og en stiforbindelse med mulighed for at opholde sig og færdes mellem trætoppe.

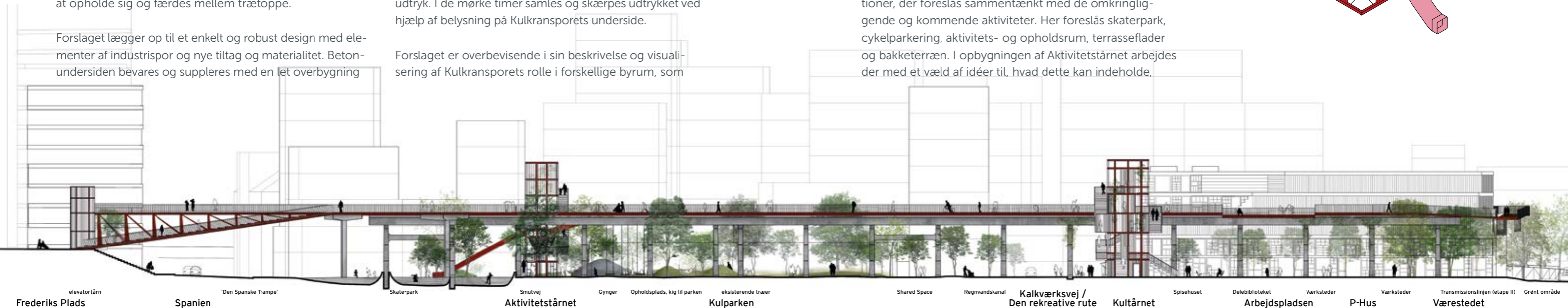
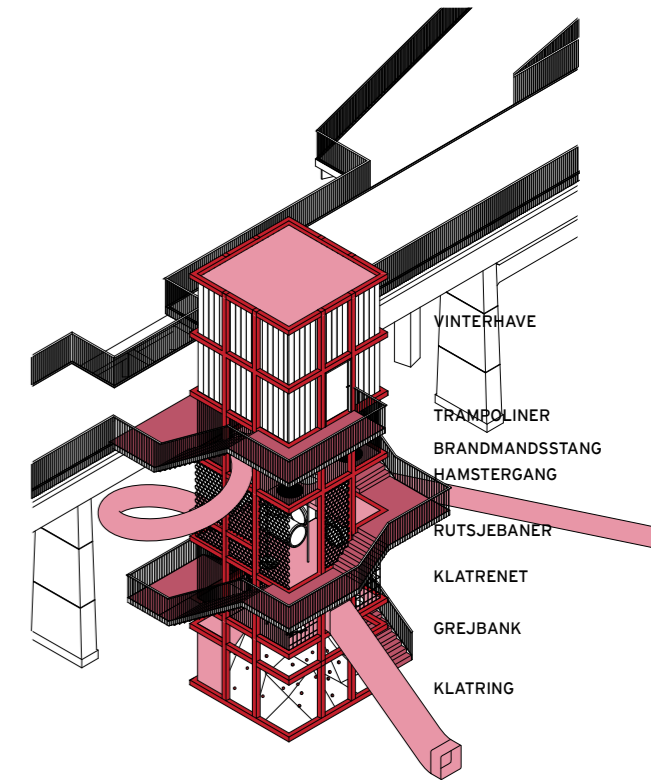
Forslaget lægger op til et enkelt og robust design med elementer af industrispor og nye tiltag og materialitet. Betonundersiden bevares og suppleres med en let overbygning

i stål, som bærer et stiforløb udført i stålplader suppleret med dæk af træ og indrammet af et enkelt værn af balustre. Det er et design, der ikke gør meget væsen af sig men heller ikke fjerner fokus eller overdøver broens oprindelige udtryk. I de mørke timer samles og skærpes udtrykket ved hjælp af belysning på Kulkransporets underside.

Forslaget er overbevisende i sin beskrivelse og visualisering af Kulkransporets rolle i forskellige byrum, som

passeres, knyttes sammen og tildeles nye muligheder og oplevelser på flere planer. Byrummene fordeler sig fra det grønne eventområde Kulparken nær Spanien, over Arbejdspladsen med fast belægning og randbebyggelse midt i forløbet til P-huset nærmest havnen. Koblingerne mellem Kulkransporets høje og lave niveau sikres effektivt og iøjnefaldende af to tårne, der opbygges som udadvendte og rå konstruktioner indeholdende funktioner af leg, ophold og rum for iværksætter og samarbejde. De to centrale koblinger suppleres med to elevatortårne, et i hver ende af broen, hvor det forventede aktivitetsniveau begrunder det. Der arbejdes med et udtryk som reference til havnens udadvendte og synlige strukturer af trapper og installationer på tage og gavle mm.

Aktivitetstårnet er midtpunktet og koblingen mellem den foreslåede Kulpark på terræn og Kulkransporets høje niveau. Her snos leg og andre aktiviteter op om trappetårnet med afsæt i parkens funktioner og udtryk i byrummet. Kulparken er på dette sted sammensat af flere aktive funktioner, der foreslås sammentænkt med de omkringliggende og kommende aktiviteter. Her foreslås skaterpark, cykelparkering, aktivitets- og opholdsrum, terrasseflader og bakketerræn. I opbygningen af Aktivitetstårnet arbejdes der med et væld af idéer til, hvad dette kan indeholde,



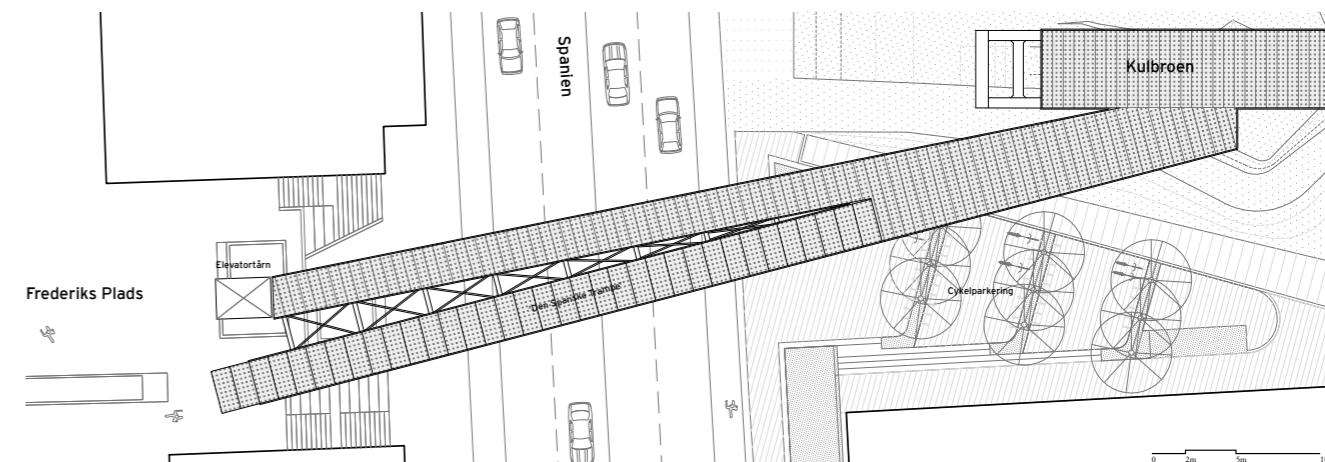


eksempelvis funktioner som trampoliner, brandmandsstang, hamstergang, rutsjebaner, klatretet, grejbank og klatring. Det er funktioner, der alle griber byrummets og parkens udtryk som et aktivt byrum på kanten af Sydhavnen mod den øvrige by og dens gaderum. Øverst i Aktivitetstårnet placeres en vinterhave, der trækker det grønne element med op fra Kulparken.

Den anden vertikale kobling er Kultårnet, der forbinder til byrummet Arbejdspladsen ved Kalkværksvejs skæring af Kulkransporet midt i området. Kultårnet foreslås opbygget af bylivsfunktioner i rumlige konstruktioner, der igen snor sig omkring en trappe med rum til ophold, arbejde og mødesteder. Placeringen af koblingen er funktionelt velbegrunderet og lover godt for udviklingen af fremtidens innovative og aktive erhvervs kvarter midt i Aarhus, og der er indtænkt mulighed for, at flere tårne kan tilkobles i takt med, at behovene i kvarteret ændrer sig. Med Kultårnet og Arbejdspladsen får Sydhavnen et socialt sted, hvor man

kan mødes, hvad enten man er på arbejde, er på vej gennem området eller "hænger ud". Omkring pladsrummet foreslås udadvendte funktioner indarbejdet i de kommende bygninger i form af nogle særligt udformede stueetager, der hænger sammen med Kulkransporets niveauer oppe og nede. Der arbejdes med flere stueetager, altså både oppe og nede. Dette kan bringe sporet i centrum som det vigtige element der aktiverer og kickstarter bylivet. Kultårnet og de omkringliggende funktioner kan være netop det, der kan bringe de mange forskellige brugere sammen i bydelen. I Kultårnet foreslås eksempelvis en kaffestation og toiletfaciliteter, funktioner der nogle gange kan være problematiske og ekskluderende i moderne byudviklingsprojekter. Forslaget bringer disse funktioner i spil omkring et forslået bylivskontor, som vil være i fuld aktivitet i årene, hvor området udvikles, og hvor der stadig er offentlig involvering til stede i form af mødefaciliteter til borgerinddragelse, udstillinger om den kommende bydel mm. Forslaget refererer her til allerede eksisterende

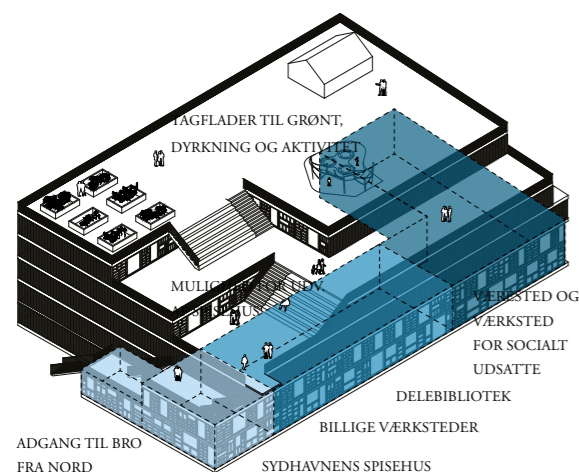
KOBLINGEN TIL FREDERIKS PLADS SAMMENHÆNG TIL BYEN



funktioner i området, fx KulbroLab, som det forekommer oplagt at indarbejde i Kultårnet.

Kulkransporets store potentiale til kobling med den højere liggende by forløses af forslaget til en ny bro over Spanien. Brokonstruktionen består af to primære dele, trampe og brodæk, i samme industrielle design som aktivitetstårnene. Broen bliver Kulkransporets udadvendte design, der fremstår som et stærkt element over Spaniens brede vejprofil og mellem bygningernes store skala. Den er tænkt i ét spænd udført af gitterdragere i to dele omkring en vandret forbindelse til et elevatortårn på Frederiks Plads og en skrånende del med trin beskrevet som Sydhavnens spanske trampe. Den vanskelige opgave med at forbinde byrum over flere etager uden for mange forhindringer er gjort med en indlevelse, der skaber et nyt godt sted i byen. Den ny bro er et stærkt element, der gør det splittede billede mellem bro, trampe og tårn til en attraktion i sig selv, "noget man bare må prøve" og et forbillede for gode sammenhænge i byen.



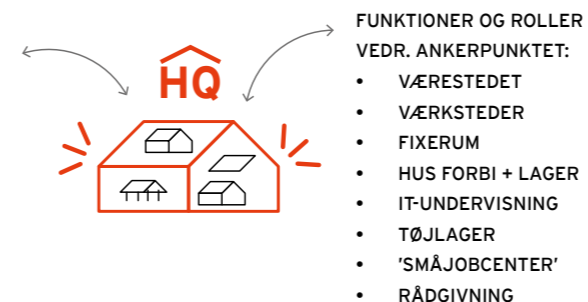


P-HUSETS PROGRAMMERING



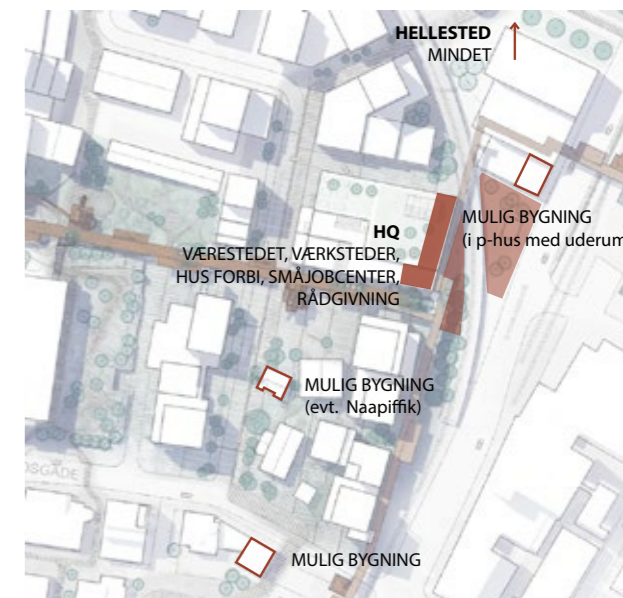
Forslaget har endvidere blik for de særlige muligheder, som p-huset i den modsatte ende giver for at skabe nye lokaler med lav husleje til gavn for udsatte, iværksættere og kreative. Dette ligger i god forlængelse af forslagets anbefaling af en social integration baseret på rummelige jobtilbud med et sundt arbejdsmiljø. Her tillægges de intime byrum betydning som ramme om nære relationer og kontakter i øjenhøjde, der også kan danne grundlag for dyrknings- og defællesskaber. Indsætterne foreslås forankret i bylivskontoret, og den høje ambition er at gøre Sydhavns kvarteret til Danmarks mest attraktive erhvervs- og iværksætterområde.

Forslaget rummer en udfoldet og ambitiøs plan for at hæve Kulkransporet over fordomme, og planen omfatter både de forskellige gruppers ophold, private behov, udvikling og mulige positive bidrag til området. Konkret foreslås oprettelsen af et delebibliotek (grejbank) og et fællesværksted. Tanken er at inddrage udsatte grupper i driften af disse funktioner og i plejen af områdets fællesarealer. Målsætningen er at give udsatte grupper ansvar for konkrete opgaver og dermed synliggøre "at pasningen af bynaturen og bydelens delebibliotek er lige så vigtig for området som den aktivitet der foregår i mødelokalerne, samt at det irregulære og selvgroede kan have en ligeså stor værdi som det planlagte og velordnede". Samtidig foreslås det at bevare afskærmede uderum, mindre bygninger og et "hovedkvarter", der fungerer på udsatte gruppers præmisser.



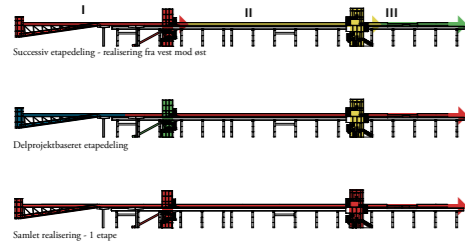
MULIGE FUNKTIONER I HQ/ANKERPUNKET

Dermed foreslås de udsatte tænkt ind i nye rammer, hvor de får funktioner og steder, som bringer dem sammen med andre brugere. Dette er en ambitiøs genfortolkning af, hvordan socialt udsatte med alle deres ressourcer og egenskaber kan være i Sydhavns kvarteret, og det stemmer godt overens med Aarhus Kommunes ambitioner. Når de udsatte deltager i funktioner som delebibliotek og fællesværksted, kan det lede til nye positive fællesskaber. Forslaget viser forståelse for, at man samtidig må se realistisk på de udfordringer og den konfliktskabende adfærd, de udsatte også kan have, og sikre, at de har mulighed for trække sig og få deres omsorgsbehov dækket.

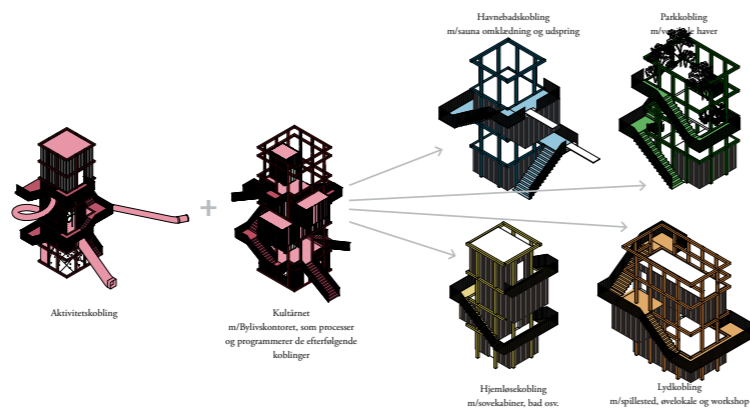


OVERSIGT OVER MULIGE INDE- OG UDERUM FOR SOC. UDSATTE

Under forslagets realisering er det nødvendigt at være bevidst om de forskellige zoners overgange, indhold og kvaliteter. Således bør det sikres, at det afskærmede uderum til udsatte ikke bliver klemt foran p-husets facade, og at de forskellige funktioner, der involverer de udsatte, udvikles gennem brugerinvolvering og afdækning af behov både hos udsatte og andre brugere af området. Det bør også overvejes at supplere de fysiske anlæg med personale, som kan mediere og til tider mægle i konflikter mellem de forskellige grupper, sådan at de hjælpes til at forstå hinanden og fungere sammen i respekt for forskellig adfærd og behov.



FLEKSIBEL UDVIKLING - TRE FORSLAG



Forslagets mål er at bevare områdets rå æstetik og ikke gøre det for glat og struktureret for ikke at skræmme udsatte væk. Men i stedet for at antage at udsatte foretrækker det forfaldne og rå, bør de på lige fod med andre af områdets brugere involveres i udviklingen af æstetik og design. Forslaget kan med fordel arbejde mere med kunst som en aktør i kvarteret og ikke alene som anledning til festivaler og kunstværker, der kan udlånes gennem delebiblioteket.

Kontrolberegningerne af forslagets estimerer konkluderer, at forslaget er fuldt realiserbart, da det er baseret på kendte og relativt enkle tekniske løsninger. Under realiseringen, når der kan træffes aftale om tilslutningen til Frederiks Plads, er der gode og overskuelige muligheder for at optimere montagen af broen over Spanien. Klimasikring opnås med en kombination af begrænset terrænhævning og anvendelse af sti- og vejforløb som vandrender til afledning ved skybrud. Valget af tekniske løsninger giver også de økonomiske beregninger en betydelig sikkerhed selv på dette foreløbige grundlag. Oplægget til tidsplan vurderes

at undervurdere udførelsestiden, men forslaget anviser muligheder for alternative etapeløsninger, der giver frihed til at tilpasse udførelsen og koordinere tidsplanen med naboprojekter.

Bedømmelseskomiteen ser forslagets stærke samlede koncept som robust og bæredygtigt helt ned i designstrategier og materialeanvendelser. Under den videre proces og bearbejdning, der skal føre til projektets endelige udformning og realisering, vurderer bedømmelseskomiteen, at der kan og skal foretages justeringer i design og valg af materialer, der yderligere tilgodeser tilgængelighed, materialitet og stoflighed mm. Således forventes både brorummets endelige udformning med værn, belægninger, flere grønne elementer og opholdsnicher at kunne optages i forslaget sammen med andre nødvendige justeringer, der vil følge af involveringen af myndigheder, borgere og sponsorer. Bedømmelseskomiteen vurderer, at konceptets styrke gør det muligt, at projektet gennem denne bearbejdning finder sit endelige udtryk af "råt" design og elegante og innovative løsninger.



KULBRO INC

Udarbejdet af KULBRO INC bestående af TERROIR med Latz & Partner og ISC som underrådgivere og Steffen Rasmussen som konsulent.



Forslaget tager sit udgangspunkt i den landskabelige kontrast mellem Frederiksbergs hævede terræn og havnens flade landskab. Her mødes industriens zone og byens traditionelle blanding af bolig, erhverv, infrastruktur og byliv. Sydhavnsområdet ses som byens bagside med udtryk og identitet i det liv, hvor socialt udsatte, kreative og iværksætterne mødes midt i mellem byen og industrien. Denne identitet ønsker forslaget at bygge videre på og genopfinde som en ny "byens bagside". Forslaget skubber grænsen af den tætte nye bydel længere ned imod havnen og etablerer en ny overgang til industri-

havnens med en ny zone til de særlige rå funktioner og udsatte grupper.

Kulkransporens kommende udtryk og status indtænkes som et stærkt element, der kan skubbe den kommende bebyggelse tilbage og primært bidrage visuelt til kvarterets udvikling. Formålet er at give byrummet "albuerum", sådan at den tætte bebyggelse holdes på afstand af Kulkransporet og lader det stå som en skulptur i stort format. Forslaget accentuerer og ajourfører den autentiske konstruktions industrielle karakter med en overbygning af stål og



fremhæver dette skulpturelle element som en attraktion i sig selv. I strategien med at skabe afstand til Kulkransporet indgår flere kombinerede kig ind fra forskellige vinkler og afstande med det samlede formål at forstærke broens funktion som landmark. Disse kvaliteter må sammenholdes med risikoen for, at Kulkransporet gennem denne kraftige iscenesættelse opleves som distanceret fra og hævet over kvarteret.

Udvidelsen af brolegemet foreslås foretaget efter et "noget-for-noget-princip", således at broen kun kobler sig til fremtidige bygninger, som selv bidrager med bylivsfunktioner og efterspørger det udsyn og de mødesteder, som Kulkransporet tilbyder. Også dette bidrager til indtrykket af Kulkransporet som en stærkt styrende struktur. De forskellige koblinger på det høje niveau tænkes som spinkle strukturer, der understøttes af spinkle V-søjler, mens ramper suppleret af trapper og elevatorer sikrer forbindelsen mellem det høje og lave niveau. Forslagets rationelle tilgang til designet betinger, at opholdsarealerne placeres der, hvor ramperne møder broens høje niveau og skaber det konstruktive og trafikale grundlag for udvidet anvendelse. Det er antydnet, at de vertikale forbindelser tilbyder oplevelser eller muligheder for anvendelse, der går ud over trafikafvikling.

Forslaget udlægger terrænet under Kulkransporet som en serie af pladser, der glider over i hinanden. Indretning og udstyr differentieres på grundlag af en klimaanalyse, således at arealer med parkkarakter placeres sydvendt og toppen af p-huset udformes som en idrætsplads, "park'n play". Pladsrummene tænkes i nær kontakt til brokonstruktionen med landskabelig bearbejdning af grønne bakker og urbane funktioner af leg og ophold i sandkasser og pladser. Det samlede pladsrum går fra en mere urban og enkel karakter mod Spanien i vest til en mere aktiv og legende karakter mod øst. Over terrænet fungerer brokonstruktionen som et klimaelement, der giver ly, og





effekten foreslås udbygget med mobile overdækninger i form af markiser, der efter behov kan foldes ud og give ly og skygge. Terrænet udlægges primært med faste belægninger, i mindre grad med beplantninger, hvilket bidrager til den skulpturelle iscenesættelse af Kulkransporet men ikke nødvendigvis til skabelsen af attraktive opholdsmuligheder på terræn.

Kulkransporets høje niveau ses på mange måder som områdets nye grønne byrum. Det udvides i bredden, så der sikres kapacitet til ophold, og i dybden, så der kan opsamles regnvand og anlægges plantebede med buske og træer. Det monumentale udtryk opblødes af denne beplantning, der giver det høje niveau parkkarakter med et forgrenet stiforløb og mindre zoner med opholdsmuligheder omkring koblingerne til de kommende bygninger langs sporet.

Forslaget intenderer at hæve Kulkransporet over fordomme ved at bevare og accentuere den omtalte "bagside" som et miljø, der er velkendt for de udsatte. Dette er realistisk i forhold til målgruppens nuværende adfærd, og forslaget har mindre tiltro til mulighederne for at skabe eller indtænke roller til de udsatte, så de ses som ressourcer for området og ikke som nogle, der blot skal tolereres. Der foreslås en gadestation for opsøgende "sociale brobyggere" og nudging, der kan sikre, at de udsatte ikke samler sig eller indtager stoffer uhensigtsmæssige steder. Desuden foreslås det at arbejde med at udvide de udsattes ejerskab til "bagsiden" for at understøtte deres nødvendige selvtjits. Disse tiltag peger mod udvikling af "bagsiden" som et afgrænset område, der er "grovere, mere larmende og mere beskidt end resten af byen". Mødet mellem de udsatte og andre grupper forventes især at finde sted i dette område på de udsattes præmisser ved fx at invitere alle ind på en "Cafe Baghuset".

Forslaget forholder sig mindre reflekteret til muligheden for, at mødet mellem områdets brugere kan skabe nye normer for adfærd, som er tryggere også for udsatte grupper. Et forslag om at skabe småjobs til udsatte er nævnt, mens den udfoldede ide om Gadens Galleri sætter lighedstegn mellem udsatte og graffiti. Det foreslås at bruge de nederste meter af Kulkransporets søjler til graffiti-kunst, som kan tilføre det industrielle udtryk forskellige og spændende kvaliteter. Men der reflekteres ikke over kunstens muligheder som bredere platform for møder mellem forskellige brugergrupper, herunder udsatte der ikke er til street art.

Kontrolberegningerne af forslagets estimater konkluderer, at forslaget er realiserbart, da det er baseret på kendte om end delvis komplicerede løsninger. Bedømmelseskomiteen kan ikke gennemskue regnvandsopsamlingen og er ikke overbevist om, at den dyre udformning af lukkede brokassetter med regnvandsopsamling og plantekasser skaber en tilsvarende høj værdi. Det samme gælder overdækningen ved hjælp af markiser, som desuden vurderes at være krævende i drift og vedligeholdelse. Klimasikring opnås ved generelt at hæve terrænet under broen, så det fra begge sider skræner mod Kalkværksvej, der fungerer som kanal ved skybrud og oversvømmelser. Omfanget af de implicerede jordarbejdere vil først senere kunne fastlægges. Valget af tekniske løsninger gør forslaget relativt dyrt. Oplægget til tidsplan vurderes at undervurdere udførelsetiden, og der er ikke foreslået alternativer til den anviste etapeløsning.

0 50 100 m

Trafikplan, 1:1500 - Vist med det høje niveau ,

- overordnet vej
- service vej / lokal vej
- shared space
- cykelsti
- hævet fodgængerforbindelse



CUBO ARKITEKTER

Udarbejdet af CUBO Arkitekter med underrådgivere Erik Brandt Dam arkitekter, Martin Zerlang og Ingeniørfirmaet Viggo Madsen.



Forslaget tog afsæt i cirkulære former som havnens sprog, sådan som det kommer til udtryk i tankanlæg, materialebunker og skorstene. Dette artikuleres i et konceptuelt klart forslag om at lade Kulkransporet tangere flere cirkelrunde strukturer, hvoraf Eventpladsen og et p-hus ligger delvis inden for konkurrenceområdet. Selve kransporet lader forslaget stå som en enkel ganglinje uden beplantning og inventar og næsten transparent med en udvidelse på siderne udført i elefantriste. Stærkest kontakt med Kulkransporet har Eventpladsen, der foreslås placeret ved skæringspunktet mellem Kulkransporet og Kalkværksvej.

Pladsens omkreds hæver sig som en rampe, der forbinder plads og Kulkranspor og fortsætter i et skarpt knæk mod Frederiks Plads som broforbindelsen over Spanien. Dette friholder Kulkransporets ende mod Midtbyen som vartegn og udsigtspunkt. P-husets tag foreslås koblet til Kulkransporet med en selvstændig brotilslutning, så det kan fungere som en aktivitetsflade. I indholdsbeskrivelsen af disse nye byrum henviser forslaget til genbrug, midlertidighed, minimale indgreb, kontinueret foranderlighed og en proces, der drives gennem aktiv deltagelse. Der er dog foretaget en nærmere funktionsbestemmelse af Event-



pladsen, og der er også nævnt konkrete eksempler som en hjemløsepark og et atelier i den eksisterende bebyggelse, men der ses i øvrigt ikke en klar strategi for integration af udsatte grupper.

Forslaget til anden etape kobler transmissionsbroen på den spinkle højforbindelse og lader den ende ved en aktivitetspram i havnen. I øvrigt er forslaget til denne etape baseret på havneområdets gennemgående grønne rekreative forbindelse, der i Sydhavns kvarteret foreslås at brede sig som miniparker og plantebede ud over hele området.

Bedømmelseskomiteen vurderede forslaget som en elegant løsning med en næsten overbeskyttende tilgang til Kulkransporets autentiske konstruktioner. Samtidig var det i kraft af sin konceptuelle styrke et forslag, der forpligtede Sydhavns kvarteret langt ud over konkurrenceområderne. De umiddelbare overskridelser af konkurrenceområde A var velbegrundede, men forslagets kvaliteter syntes afhængige af en åben bebyggelsesstruktur i nærheden af Kulkransporet, stort set svarende til den foreslåede tilføjelse af yderligere runde bygninger. Da dette er forudsætninger, som det ikke ligger inden for konkurrencens muligheder at sikre, valgte bedømmelseskomiteen ikke at indbyde dette forslag til det efterfølgende udbud med forhandling.



HENNING LARSEN ARCHITECTS

Udarbejdet af HENNING LARSEN Architects med underrådgiverne Andel, Gehl og Oluf Jørgensen samt konsulent Astrid Krogh Design.



Forslaget var karakteriseret ved tre hovedelementer: "Broen", "Bakkerne" og en bæredygtighedsmålsætning. "Broen" er beskrevet som et sammenhængende bånd, der strækker sig fra Frederiks Plads til – i anden etape – havnen. Broen beskrives som et dæk af modificeret træ etableret på en let og åben stålkonstruktion, der på den centrale strækning lægges på kranets betonkonstruktion. Midtvejs – over Kalkværksvej – forgrenes konstruktionen i to halvcirkelslag, der etablerer alternative forbindelser ned til terrænet. På samme sted foreslås et neonskilt opsat til markering af Kulkransporet.

"Bakkerne" er et bilfrit parkbånd, der foreslås anlagt fra Spanien til Sydhavnsvej i bredde, der varierer fra 50 m i enderne til ca. 75 m på midten. Terrænet udformes som bakker inspireret af de kulbunker, kranen deponerede under sit arbejde. Enkelte af bakkerne når op til "Broen" og fungerer dermed som alternative bindeled med mulighed for klatring. Jorden tænkes at komme fra udgravningerne til den kommende bebyggelse i Sydhavnsområdet, og der tages højde for forureningen ved at igangsætte en langvarig proces baseret på forskellige planters evne til at optage forurenende stoffer og derved rense jorden (fyto Remediering).



Andre bæredygtigheds mål forfølges over en periode på 17 år svarende til et år for hvert af FN's mål for bæredygtig udvikling. Også dette element udfoldes detaljeret, og den strukturerede og målrettede indsats viser sig at være et konkret bud på, hvordan der opbygges et forpligtende samarbejde om udvikling og drift af Kulkransporet. Den organisatoriske ramme vil dels være en sammenslutning af grundejerforeningen, bydelsforening og Kulbroens Venner, dels etablering af en investeringsfond, der kan stille risikovillig kapital til rådighed for små, innovative filantropiprojekter. Ligeledes foreslås en grundig brugerinvolvering, inden egentlige ideer udmøntes.

Forslagets målrettede tilgang til lokal bæredygtighed er interessant, og det var bedømmelseskomiteens vurdering, at den overstyrende interesse på dette område repræsenterede en fokusering i forhold til konkurrenceprogrammets bredere perspektiv på Kulkransporet. Imidlertid fandt bedømmelseskomiteen ikke konkurrenceområdet velegnet til forsøg med jordrensning. Ud over usikkerhedsmomenterne i den foreslåede metode kan jordmængder til rette tid fra et byggeri uden for konkurrenceområdet ikke tages for givet. Desuden forekommer det sandsynligt, at kombinationen af terrænhævningen og den tætte beplantning vil resultere i, at Kulkransporet forsvinder som en synlig forbindelse. Disse betænkeligheder har været afgørende for beslutningen om ikke at indbyde forslaget til det efterfølgende udbud med forhandling.



SLA

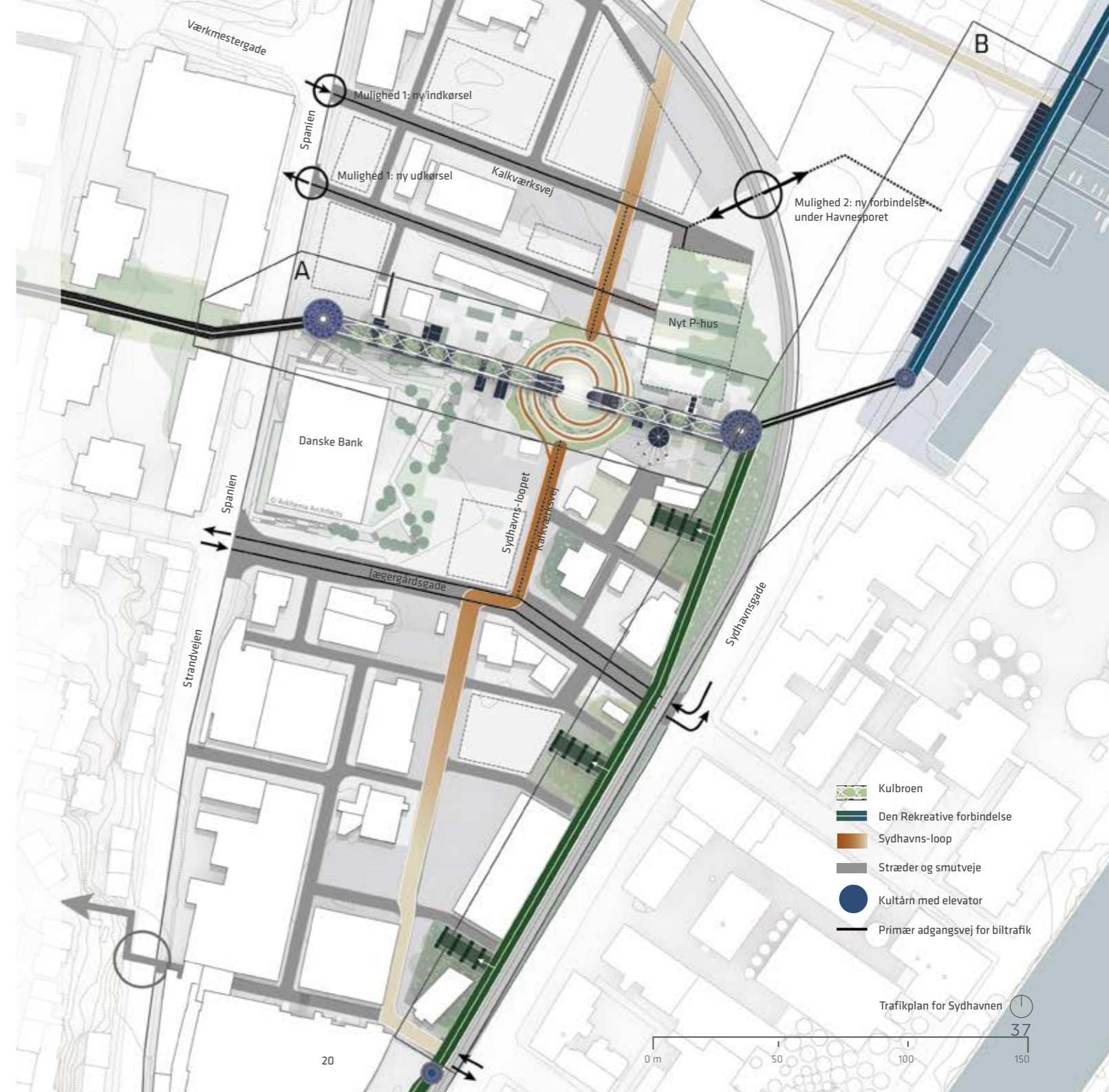
Udarbejdet af SLA med underrådgivere MVRDV, ÅF Infrastructure Planning og Midtconsult Rådgivende Ingeniører samt konsulenterne Bureau Detours med Institut for X.



Forslaget tog udgangspunkt i en analyse af det tidligere industrikvarters ikoner som gasbeholdere, siloer, kulbunker og transportbånd og tilføjede med dette forbillede et antal komponenter, design-drivere: To store "kultårne" for enderne af det autentiske kranspor samt to mindre "kultårne" for enderne af transmissionsledningen, der allerede i første etape foreslås forlænget ud til havnebassinet. Broen over Spanien blev foreslået udformet som en kultransportør, en lukket men transparent gangforbindelse. Endvidere foreslås et kegleformet "kulbjerg" opbygget af skærver, overskudsjord og bæredygtigt biokul placeret,

hvor Kulkransporet skærer Kalkværksvej, der tænkes ført gennem bjerget i en tunnel. Bjerget beplantes og forsynes med en sneglesti til toppen, der ligger i kransporets niveau. Her udbygges brokonstruktionen med et dæk, hvor den gennemgående stiforbindelse forløber langs kanterne omkring en omfattende beplantning med buske og træer på midten af dækket.

Bedømmelseskomiteen så problemer i overgangen mellem "kulbjerget" og de tilstødende bygninger. Det er forslagens udtrykkelige intention, at den dristige iscene-



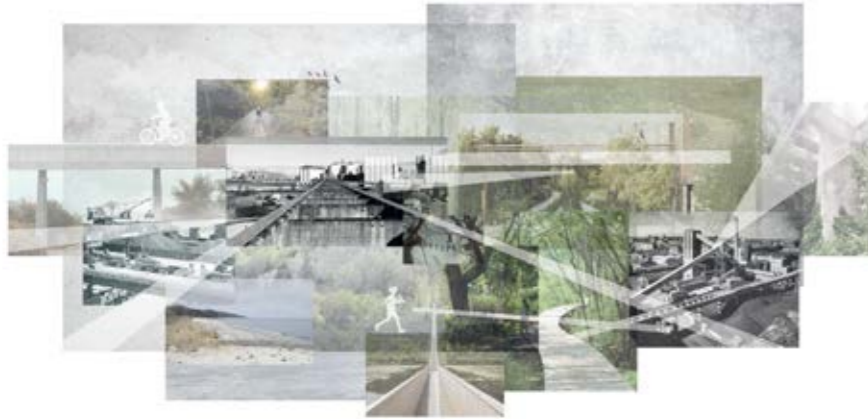
sættelse ikke skal konkurrere med det eksisterende, men i stedet komplementere og berige det. Bedømmelseskomiteen var ikke overbevist om, at intentionen lader sig indfri i betragtning af skalaforholdet mellem det autentiske kranspor og de tilføjede komponenter. Det er svært at tro, at de store "kultårne" med en diameter på 16 m og en højde på det dobbelte af kranbroen kan undgå at overtage fortællingen om Kulkransporet, eller at det imponerende "kulbjerg" ikke vil overskygge Kulkransporet som Sydhavns kvarterets vartegn. Disse betænkeligheder har været afgørende for beslutningen om ikke at indbyde forslaget til det efterfølgende udbud med forhandling.

Bedømmelseskomiteen hæftede sig i øvrigt ved, at de mest omfattende og forpligtende tilføjelser til Kulkransporet primært sikrer tilgængelighed og trafikafvikling, mens aktiviteterne omkring Kulkransporet og den sociale inklusion primært understøttes af midlertidige pavilloner. Her havde forslagsstillernes omsat de ikonografiske studier i nogle små, fine konstruktioner, som målrettet understøtter bydelskontor, hjemløsebad, cafeer, boder, udstillinger og andre funktioner til fremme af forslagets sociale strategi.



TEGNESTUEN VANDKUNSTEN

Udarbejdet af team Tegnestuen VANDKUNSTEN med underrådgiverne STED by og landskab, Stokvad Rådgivende Ingeniører, RAW Mobility, Smith Innovation samt DEM & Esbensen Rådgivende Ingeniører.



Under overskriften "De tusinde broers bydel" anbefalede forslaget, at broen gøres til symbol og bærende konstruktionsprincip for udviklingen af hele Sydhavns kvarteret, og at Kulkransportet derfor ansues som "centrumbro" og "hovedforbindelsesleddet, hvorfra mindre broer forgrener sig ud i kvartets forskellige afkroge". Konceptet udfoldes analytisk i en brotypologi, men anskueliggøres også detaljeret i forslag til broen over Spanien og overbygningen på Kulkransportet.

Spaniensbroen fremtræder som et afklaret design, der kun berører det autentiske kranspor let via en elevator

og et trappeløb. Dækket på kransporet står i sortmalet stål, lyst træ og reflekterende kromplader i en tilsigtet kontrast til betonkonstruktionens råhed. Det sofistikerede udtryk fuldendes af en belysningsstrategi, der fremhæver de konstruktive detaljer. Dækket er kun grønt i det omfang, træerne på terræn vokser igennem betonkonstruktionen og giver dækket karakter af en "tree-top-walkway". Opholdsarealerne i højden placeres som alkover hængende omkring trækroneerne, der således fungerer som rumdelere i højden.



Som sin anden ambition sigtede forslaget mod at fremme det grønne udtryk, ikke bare i konkurrenceområdet men i hele Sydhavns kvarteret. Den rekreative forbindelse foreslås etableret som en cykelsti delvis på transmissionsbroen (i anden etape) som "en rekreativ bro (der) bevæger sig som en grøn korridor gennem kvarteret og binder byen og de bynære havnearealer sammen fra Riis Skov i nord til Marselisborg Skovene i syd". I første etape kommer den grønne ambition til udtryk i en randbeplantning omkring det centrale byrum syd for Kulkransporet, Kulpladsen, der fremtræder som en lysning med plads til aktiviteter og events, og i byhaverne på toppen af et rundt p-hus, der foreslås placeret nordvest for krydset mellem Kulkransporet og cykelstien på transmissionsbroen med direkte forbindelse fra begge broer.

Endelig syntes den grønne ambition også at træde i stedet for en social ambition: Inklusionen antages at kunne udvikle sig naturligt via bænke og byhaver. Bedømmelseskomiteen så her en forskydning fra konkurrenceopgaven med at realisere visionen for Kulkransporet til en ambition om at begrønne hele Sydhavns kvarteret og bygge broer uden veludviklede formål. Denne vurdering begrundede, at forslaget ikke blev indbudt til det efterfølgende udbud med forhandling.







AARHUS
KOMMUNE

KULKRANSPORET

Dommerbetænkning

Udgivet: 1. marts 2018

Udgivet af: Aarhus Kommune

Tekst: Bedømmelseskomiteen

Redaktion: Thomas Møller Kristensen

Omslag: Visualisering fra Transforms forslag

Fotos: Aarhus Kommune og Ib Sørensen

Øvrige illustrationer: forslagsstillerne

Layout: Eckardt Aps.

Print: Lasertryk

