

VIBORG BANEBY DOMMERBETÆNKNING



VIBORG
KOMMUNE

Dommerbetænkningen er udarbejdet af dommerkomitéen i samarbejde med Rambøll Danmark og Viborg Kommune, maj/juni 2012.

Tryk: Digisource Danmark A/S, juni 2012.

Forsidefoto: Nina Malling

Illustrationer er fra konkurrenceforslagene, Viborg Kommune samt Nina Malling. Ophavsretten tilhører de enkelte.



Læs mere om byplankonkurrencen og projekt Viborg Baneby på www.viborg.dk/baneby

INDHOLDSFORTEGNELSE

Viborg Baneby - godt på vej	5
Konkurrencens baggrund	9
Konkurrencens bedømmelse	11
Konkurrencens forløb	12
Dommerkomitéens bemærkninger til vinderforslag 17189	15
Navneseddel til vinderforslag 17189	21
Dommerkomitéens bemærkninger til forslag 99773	23
Navneseddel til forslag 99773	29
Dommerkomitéens bemærkninger til forslag 54321	31
Navneseddel til forslag 5432	37
Dommerkomitéens bemærkninger til forslag 20123	39
Navneseddel til forslag 20123	45



Visualisering fra vinderforslaget

VIBORG BANEBY - GODT PÅ VEJ

Udviklingen af en ny plan for Viborg Baneby er godt på vej med udpegningen af forslaget 'Banebyen - En levende og bæredygtig bydel' som vinder af første fase, der efter den afsluttede konkurrence går videre til forhandling og yderligere detaljering.

Om forslaget siger bedømmelseskomitéen bl.a. følgende:

"Forslaget fremstår med et klart og robust helhedsgreb ved de to akser som spænder området ud og kobler dels med den historiske bymidte, dels med det omgivende landskab og dels med parken og Søndersø.

I krydsningspunktet placeres skolen med rum til deling med de lokale beboere og forbipasserende.

Den bymæssige akse fra nord mod syd skaber fine rumligheder for et fremtidigt byliv og evner at skabe en klar, omend en voldsom, overgang over banen. Den øst-vestgående akse skaber et aktivitetsbånd på tværs af området og en lokal bypark som igen skaber attraktive steder, at placere boliger, hvor der er direkte adgang og udsigt til grønt.

Forslaget har et fint landskabeligt hovedgreb omkring spejlingen af de forskellige landskabstypologier som er kendetegnet for landskabet omkring Hærvejen. De forskellige naturtyper vil danne et varieret beplantningsudtryk og kan skabe identitet i de forskellige kvarterer.

Idéen med det grønne akademi virker sympatisk for udviklingen af en bæredygtig tankegang i Banebyen. Forslaget slår på, at akademiet skal være medvirkende til at sætte nye dagsordener for måder at leve på og dermed måder at ændre folks adfærd på.

Matrikelstrategien virker overbevisende både som mulig inddeling af de eksisterende matrikler med forskellige ejere, men også som inddeling af matrikler, så der opstår rumligheder i planen. Rumligheder som skaber et byrumshierarki af store offentlige byrum, mindre bydelspladser, lokale gårdmiljøer og private sfærer og dermed grundlaget for et vellykket byliv.

Martrikeludviklingen muliggør endvidere kombinationer af forskellige sammensætninger af ældreboliger, familieboliger og eller forskellige former for ungdomsboliger som er vigtig for planens succes.

Udbygningsstrategien er velovervejet og velargumenteret. Der er mange fine betragtninger omkring spilleregler for en økonomisk og fordelingsmæssig udvikling. Men som forslagsstilleren selv beskriver kræver det en videre udvikling omkring jura og økonomiske regelsæt for at det lykkedes.

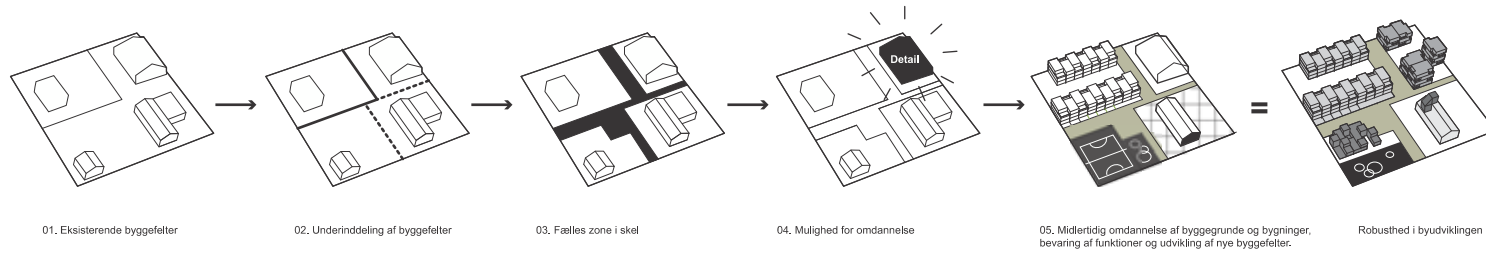
Forslaget evner at indpasse sig i stedets skala og lader sig inspirere af den eksisterende kontekst. Det formår både, at være sikker i opgavens mange komplekse lag og tilføre nye visioner og idéer mht. til udviklingen af en sund og bæredygtig bydel.

Det klare og enkle hovedgreb sammenbinder Banebyen med bymidten og med Søndersø og vil kunne fastholde forslaget intentioner i den videre proces.

Det er derfor en enig bedømmelseskomité som indstiller projektet som vinder af 1. fase."



Vinderforslagets bydelsplan



Vinderforslagets matrikeludvikling



Vinderforslagets hovedgreb



Vinderforslagets planudsnit med forbindelsen over banegraven



VIBORG BANEBY

KONKURRENCENS BAGGRUND

Viborg Byråd har i samarbejde med Realdania udskrevet konkurrencen om Viborg Baneby.

Konkurrencens baggrund er det seneste årtis vækst i indbyggertal og arbejdspladser i Viborg Kommune, hvilket byrådet ønsker at underbygge med udviklingen af en ny moderne bydel af høj kvalitet syd for banen.

Med valget af forslaget 'Banebyen - En levende og bæredygtig bydel' som vinder af konkurrencens første fase, er der sikret et solidt udgangspunkt for en videre udvikling i konkurrencens anden fase med forhandling.

Vision og værdier

Konkurrence for Viborg Baneby tager udgangspunkt i en række visioner og værdier, der er beskrevet af Viborg Byråd.

Visionen for Viborg Baneby og baggrunden for afholdelsen af konkurrencen er:

"Stationsområdet i Viborg midtby skal være en levende, banebrydende og bæredygtig bydel".

Viborg Byråd ønsker endvidere, at der er fokus på følgende værdier i planlægningen af bydelen:

- Nytænkende, moderne og højteknologisk
- Kvalitet
- Sund og bæredygtigt
- Tilgængelighed
- Dialog

Bedømmelseskriterier

Konkurrenceprojekterne er blevet vurderet ud fra forslagernes evne til at opfylde - i uprioriteret rækkefølge:

- 1) Viborg Kommunes visioner for konkurrenceområdet herunder bidrage til skabelse af en selvstændig identitet i området - i hvilken grad forslagsstilleren er i stand til at præsentere en overbevisende, markant konkretisering af kommunens visioner for bydelen.
- 2) Udviklingsmuligheder for området, med særlig fokus på bl.a. boliger, fremtidens erhverv samt kultur og fritid - forslagets beskrivelse af bydelens udviklingsmuligheder, som en fasedelt realisering, der giver mulighed for en trinvis integration af bl.a. beboelse, erhverv, kultur og fritidsaktiviteter i takt med behov og muligheder.
- 3) Byplanmæssig kvalitet - den samlede arkitektoniske kvalitet i forslaget, hvordan der tænkes etableret karakterfulde og varierede byrum af høj kvalitet, der på troværdig vis kan danne rammen for bydelens fremtidige liv.
- 4) Forbedre sammenhængen og forbindelsen mellem Viborg Baneby og Viborg Midtby - forslagets evne til at knytte Viborg Baneby og Viborg Midtby sammen på en nyskabende og innovativ måde, der forholder sig til de stedbundne forhold i Viborg og kan have værdi som demonstrationsprojekt for andre byer.
- 5) Økonomisk bæredygtighed i projektforslaget - forslagsstillernes evne til at skabe en sammenhængende, bæredygtig og realiserbar løsning for bydelen, der både inddrager en fasedeling for etableringen af bydelen og forholder sig til de markedsmæssige betingelser, der skal være tilstede for en sådan etablering.



KONKURRENCENS BEDØMMELSE

11

Bedømmelsen

Dommerkomitéen har afholdt møder den 16. maj 2012 og den 29. maj 2012.

På mødet den 29. maj 2012 blev en enstemmig dommerkomité enige om at udpege 1 forslag som vinder. Bedømmelsen foregik anonymt, idet forslagsstillerens identitet først blev afsløret efter valget af vindertilslaget. Niels Dueholm og Kai O. Andersen var fraværende.

Vinderen vil efterfølgende blive inviteret til at deltage i et udbud efter forhandling i henhold til Direktivets artikel 31, stk. 3.

Vinderen

Det forslag, der udpeges som vinder af konkurrencen, og som går videre i udbud efter forhandling uden offentliggørelse er følgende:

Forslag med kendingstal: 17189

Ansøger: Tegnestuen Vandkunsten

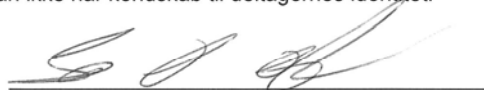
Underrådgivere/konsulenter: RUM
TYRÉNS AB
Professor Claus Bech-Danielsen
SUBTURB
Lise Gamst
Sadolin & Albæk

Bedømmelseskomitéen har på baggrund af nævnte bedømmelseskriterier udpeget følgende projekt, som vinder af projektkonkurrencen:

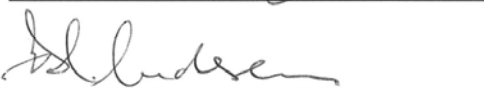
Kendingstal: 17189

Dommerkomitéens medlemmer bekræfter ved deres underskrift, at afgørelsen er foretaget på grundlag af anonyme projekter og at man ikke har kendskab til deltagernes identitet.

Søren Pape Poulsen
Borgmester, Viborg Kommune




Holger Andersen
Byrådsmedlem, Viborg Kommune



Gudrun Bjerregaard
Byrådsmedlem, Viborg Kommune



Kåre Jørgensen
Direktør for Teknik og Miljø, Viborg Kommune



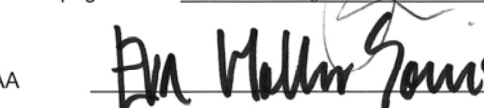
Tom Nielsen
Arkitekt MAA Ph.d., Realdania



Lisbeth Westergaard
Landskabsarkitekt MAA MDL, fagdommer udpeget af AA



Eva Møller Sørensen
Arkitekt MAA, fagdommer udpeget af AA



Forudsætninger

Konkurrencen er udskrevet som projektkonkurrence i henhold til artikel 66-74 i EU-direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 efter forudgående prækvalifikation.

Vinder eller vindere af projektkonkurrencen vil efterfølgende blive indbudt til at deltage i et udbud med forhandling i henhold til direktivets artikel 31, stk. 3.

Processen opdeles i fase 1 og fase 2.

Fase 1 - Konkurrencen:

De prækvalificerede ansøgere modtager konkurrenceprogrammet og afleverer efterfølgende et anonymt konkurrenceforslag.

Bedømmelseskomiteen bedømmer de anonyme indkomne forslag og finder én eller flere vindere.

Dommerbetænkning udarbejdes. Deltagere underrettes om afgørelsen og dommerbetænkningen offentliggøres efterfølgende.

Fase 2 – Forhandling og evt. opfølgende kontrakt:

Vinder eller vindere af projektkonkurrencen vil blive indbudt til forhandling, hvor konkurrenceforslagene skal viderebearbejdes på baggrund af dommerkomiteens anbefalinger.

Vinderen eller vinderne afleverer et revideret forslag.

Forhandlingsforløbet vil for hver vinder omfatte 1 forhandlingsmøde og 1 afsluttende møde. Forhandlingsproceduren fastlægges endeligt, når vinderen eller vinderne af projektkonkurrencen er fundet, idet indholdet af de modtagne konkurrenceforslag har betydning herfor.

Efter denne forhandling udpeger dommerkomiteen den endelige vinder.

Den samlede bedømmelsesrapport offentliggøres.

Der forventes indgået en opfølgende kontrakt med den endelige vinder om rådgivning og bearbejdning af forslaget, så forslaget med tilpasninger kan udgøre en helhedsplan for området og danne grundlag for kommune- og lokalplanlægning.

Konkurrencedeltagerne

Følgende firmaer deltager i projektkonkurrencen:

Ansøger:	Tegnestuen Vandkunsten
Underrådgivere/konsulenter:	RUM
	TYRÉNS AB
	Professor Claus Bech-Danielsen
	SUBTURB
	Lise Gamst
	Sadolin & Albæk

Ansøger:	SLETH
Underrådgivere/konsulenter:	Møller & Grønberg
	ISC Rådgivende ingeniører
	Peter Brett Associates
	GEO
	Deloitte
	Friis & Moltke
	Pluss Leadership

Ansøger: Cobe
 Underrådgivere/konsulenter: PK3 I/S
 Wissenberg
 Asplan Viak
 Emcon

Ansøger: ADEPT
 Underrådgivere/konsulenter: Thing & Weinø
 Esbensen/Sloth Møller
 Sloth Møller
 BBN Consult
 Plan & Proces

Henrik Hauritz Konsulent, Viborg Kommune
 Britt Bak Odgaard Civilingeniør, Viborg kommune, Trafik og veje

Thomas Leerberg Arkitekt MAA Ph.d., Rådgiver for Viborg kommune, Rambøll DK

Niels Christian Nielsen Bygherrerådgiver for Viborg kommune, konkurrencesekretær, Rambøll DK

Generelle bemærkninger

Der var 5 prækvalificerede hold, der blev opfordret til at give forslag i første fase af konkurrence. Men holdet bestående af Bascon/Metopos og BIG meddelte at de ikke ville indsende forslag, hvorfor bedømmelsen kun rummer 4 forslag.

Bedømmelseskomitéen

Søren Pape Poulsen Borgmester, Viborg Kommune
 Holger Andersen Byrådsmedlem, Viborg Kommune
 Niels Dueholm Byrådsmedlem, Viborg Kommune
 Kai O. Andersen Byrådsmedlem, Viborg Kommune
 Gudrun Bjerregaard Byrådsmedlem, Viborg Kommune
 Kåre Jørgensen Direktør for Teknik og Miljø, Viborg Kommune
 Tom Nielsen Arkitekt MAA Ph.d., Realdania
 Lisbeth Westergaard Landskabsarkitekt MAA, MDL, fagdommer udpeget af AA
 Eva Møller Sørensen Arkitekt MAA, fagdommer udpeget af AA

Rådgivere

Karen Schou Projektleder, Realdania
 Karl Johan L. Jensen Planchef, Viborg Kommune
 Helle Gravesen Planlægger, Viborg Kommune
 Anja Lena Jensen Arkitekt MAA, Viborg Kommune
 Peter Westergaard Udviklingskonsulent, Viborg Kommune



Luftvisualisering, forslag 17189

Projekt med kendingstal 17189

'Banebyen - En levende og bæredygtig bydel'

Beskrivelse

Forankringen i historien, i det smukke istidslandskab, i byens røde tage, i byens skala og dens nærhed til søen er naturlige afsæt for en byudvikling med en vision, som på en gang skal være nytænkende, banebrydende og højteknologisk. Store ord, men forslaget formår i hele træk, at læse byens kontekst og der igennem skabe et forslag som kobler Banebyen i den store skala til det omgivende landskab og i den lille skala som spejling af den eksisterende by. Samtidig rækker forslaget ind i fremtiden med et overbevisende bæredygtigheds-koncept.

Historien bevares gennem eksisterende bygninger og eksisterende beplantninger. De genfortolkes og iscenesættes ved at bygninger og beplantning bevares spredt i området i forskellige højder, i forskellige volumener og i forskellige udtryk. Bygningerne indgår i de diagonale forbindelsesled eller i forbindelse med offentlige byrum.

Forslagets hovedgreb er på en gang stærkt og enkelt. To hovedakser en nord- sydgående og en øst- vestgående sammenbinder Banebyen internt og samtidig kobles Banebyen i en større kontekst med det omkringliggende landskab, Domkirken og med Søndersø.

Hærvejen genintroduceres i en ny kontekst som den nord- og syd- gående bymæssige forbindelse, der færdiggør hærvejens forløb og kobler Banebyen med Domkirken og det omgivende landskab mod syd.

Den øst- og vestgående forbindelse har parkkarakter og kobler ved et cykel - og stinetræk Banebyen direkte til parken og til Søndersø.

Samtidig sikres en ny matrikelstruktur ved underinddeling af den eksisterende, fælles zoner i skel, som skaber et netværk af rumforløb, som fra starten fastholder en udvikling, som sammen med de to akser sikrer gode muligheder for et varieret byliv.

I udvekslingspunktet mellem de to akser er Viborg Real Skole placeret som en generator for læring, mødested, udveksling og sundhedsaktiviteter.

Området omkring stationen er et fokusområde, der skal forbinde Banebyen med den historiske bydel. Hvilket bl.a. gøres ved at flytte busterminalen til vest for svømmehallen.

En større passage med en broforbindelse forbinder henover banen og skaber mulighed for en fortætning i bebyggelsen. Bebyggelsen spænder fra 7-10 etager med udadvendte funktioner i stueetagerne. Bebyggelsen kan rumme et Hærvejscenter, butikserhverv, vandrehjem, hotel m.m.

Overgangen over stationen betragtes som en sværvægter, men er vigtig for dynamikken. Det forventes at byggeriet kan tilføre området privatkapacitet.

Remisen bliver det nye midtpunkt i Cykelstjernen. Den indskrives i en grøn aktivitetspark der udfoldes som et særligt regionalt orienteret mødested.

Forslaget arbejder med et landskabeligt hovedgreb, som skaber en forbindelse mellem Viborg, Hærvejen og landskabet.

Hærvejen går gennem forskellige landskabstypologier som skov, eng, hede og mose. Disse typologier gentages i Banebyens landskab.



Meget detaljeret beskrives et belægningsmønster, hvor sprækkerne beplantes med disse typologier og bliver rumdelere og leder trafikken samtidig med, at de benyttes til regnvandsopsamling.

Det grønne hovedgreb, som er den øst-vestgående akse forbinder mindre grønne stier, lommeparker private haver og større fællesarealer. Derved skabes kort og let adgang til rekreative rum for alle.

Skalaen og tætheden i Banebyen skal svare den omgivende by.

I dag bestemmes højderne af terrænet og giver en meget forskelligartet profil. Der vælges, at bygge lavt for at følge den strategi med mulighed for omkring Banebroen, at bygge i 8-10 etager. Ca 350.000,00 m² i alt som er en fordobling i forhold til i dag.

Det forslås, at anvende boliger/funktionsbygninger i dobbeltroller som f.eks. at børnehaver fungerer som rum for voksenundervisning om aftenen og at p-pladser også er multifunktionelle byrum.

Et grønt akademi, et slags Miljøcenter skal være med til at brande området. Det skal være et sted for udvikling af bæredygtighed med fokus på at ændre folks adfærd.

Gennem indlevelseshproces skabes ejerskab for området. For at gøre opmærksom på området på et tidligt stadie foreslås midlertidige aktiviteter i overskudsrum, workshops med lokale aktører og iværksættere tilbydes billig husleje i en årrække.

Etapedelingen af området startes ved stationen, så sammenbinding med byen opnås i fase 1. Planen er robust og kan startes, hvor der opstår et behov og efterspørgsel.

Med hensyn til forslaget trafikale løsninger så tillader den foreslåede tilkobling af Middagshøjvej på Indre Ringvej alene højresving ind og ud, på grund af den korte afstand til Holstebrovejskrydset.

Kan tilkobling placeres længere mod syd (midt mellem Indre Ringvej og Marsk Stigs Vej) vil der være mulighed for at tilslutte i et signalreguleret T-kryds.

Nedkørsel til p-kælder ved Banegården bør beskrives nærmere.

Der er i forslaget for mange vejtilslutninger til Marsk Stigs Vej. Dette kan ændres ved at lade en intern vej gå bagom bebyggelsen parallelt med Marsk Stigs Vej.

Der kan ikke etableres 'shared space' eller andet felt på Marsk Stigs Vej ved krydsning med Hærvejen. Dertil er Marsk Stigs Vej for trafikeret.

Bedømmelse

Forslaget fremstår med et klart og robust helhedsgreb ved de to akser som spænder området ud og kobler dels med den historiske bymidte, dels med det omgivende landskab og dels med parken og Søndersø.

I krydsningspunktet placeres skolen med rum til deling med de lokale beboere og forbipasserende.

Akserne vil over år, i takt med udviklingen, kunne fastholde en klar strategi, hvor etableringen af den byggede by vil kunne udvikles i forskellige tempi, i forskellige typologier og i forskellige rumlige relationer.



Visualisering fra Hærvejen, forslag 17189

Den bymæssige akse fra nord mod syd skaber fine rumligheder for et fremtidigt byliv og evner at skabe en klar, omend en voldsom, overgang over banen. Den øst-vestgående akse skaber et aktivitetsbånd på tværs af området og en lokal bypark som igen skaber attraktive steder, at placere boliger, hvor der er direkte adgang og udsigt til grønt.

Placeringen af skolen på helhedsplanen i krydsningspunktet er ikke optimal, da passagen omkring den er delt og passagerne forbliver forholdsvis små. Hvis stedet med tydelighed skal fremstå som et vigtigt krydsnings punkt skal det offentlige rum, hvor mange mennesker skal passere være mere entydigt. Dog er det et positivt træk at placere en almen funktion på stedet.

Det virker også uvist, hvordan cirkulationen af de mange biler til af- og på-sætning af elever skal foregå.

Forslaget har et fint landskabeligt hovedgreb omkring spejlingen af de forskellige landskabstypologier som er kendetegnet for landskabet omkring Hærvejen. De forskellige naturtyper vil danne et varieret beplantningsudtryk og kan skabe identitet i de forskellige kvarterer.

De forskellige naturtyper vil endvidere være medvirkende til en høj biodiversitet.

Regnvandsopsamlingen i bybilledet er positivt tænkt som en del af designstrategien, der savnes dog eksempler på håndteringen af regnvandet, så det ikke udelukkende fremstår som åbne bassiner, render m.m.

Idéen med det grønne akademi virker sympatisk for udviklingen af en bæredygtig tankegang i Banebyen. Forslaget slår på, at akademiet skal være medvirkende til at sætte nye dagsordener for måder at leve på og dermed måder at ændre folks adfærd på.

Matrikelstrategien virker overbevisende både som mulig inddeling af de eksisterende matrikler med forskellige ejere, men også som inddeling af matrikler, så der opstår rumligheder i planen. Rumligheder som skaber et byrumshierarki af store offentlige byrum, mindre bydelspladser, lokale gårdmiljøer og private sfærer og dermed grundlaget for et vellykket byliv.

Martrikeludviklingen muliggør endvidere kombinationer af forskellige sammensætninger af ældreboliger, familieboliger og eller forskellige former for ungdomsboliger som er vigtig for planens succes.

Udbygningsstrategien er velovervejet og velargumenteret. Der er mange fine betragtninger omkring spilleregler for en økonomisk og fordelingsmæssig udvikling. Men som forslagsstilleren selv beskriver kræver det en videre udvikling omkring jura og økonomiske regelsæt for at det lykkedes.

Forslaget evner at indpasse sig i stedets skala og lader sig inspirere af den eksisterende kontekst. Det formår både, at være sikker i opgavens mange komplekse lag og tilføre nye visioner og idéer mht. til udviklingen af en sund og bæredygtig bydel.

Det klare og enkle hovedgreb sammenbinder Banebyen med bymidten og med Sønderød og vil kunne fastholde forslaget intentioner i den videre proces.

Det er derfor en enig bedømmelseskomité som indstiller projektet som vinder af 1. fase.



Visualisering fra lommeplads, forslag 17189

FORSLAG MRK. 17189

Tegnestuen Vandkunsten

Totalrådgiver/ophavsret

Nørrebrogade 66,3

2200 København N

Cvr.nr. 2550 7886

T: +45 3254 2111

www.vandkunsten.com

Kontaktperson:

Jan Albrechtsen / +45 2679 5007 - jal@vandkunst.dk

medarbejdere, arkitekter:

Jan Albrechtsen, Partner

Pernille Schyum Poulsen, Partner

Morten Dam Feddersen

Stine Christiansen

Morten Kjer Jeppesen

Emma Hansson

Ulrik Fenger Mathiasen

Under rådgivere/konsulenter

RUM arkitektur

ophavsret

medarbejdere, arkitekter:

Line toft, Kreativ leder

Kristoffer Rauff

Birgitte Ravn Knop

Maja Wincenty Sandris

SUSTURB:

Dominic Balmforth

Sadolin og Albæk:

Ole S. Hjorth

TYRENS AB:

Per Eneroth

Lise Gamst

Professor, Claus Bech Danielsen



Luftvisualisering, forslag 99773

Projekt med kendingstal 99773
'Den banebrydende by'

Beskrivelse

Forslaget tager udgangspunkt i en vision, hvor der skabes et eventyr om byen, der vokser frem i stedet for fortællingen om industrien der flytter. Med afsæt i et historisk rids over Viborgs udvikling helt tilbage fra 1000-tallet argumenteres der for at give Viborg baneby sin egen identitet; et moderne byområde hvor industri, landskab, forstaden, den historiske bymidte og fremtiden mødes i et nyt moderne byområde i en fortolkning af historien, landskabet og markerne.

Det overordnede mål er at udforme en plan som kan bevare kvaliteterne ved den tætte by uden at gå på kompromis med forstadens kvaliteter i form af rekreation, gode dagslysforhold samt aktive by- og landskabsrum.

Forslaget tager udgangspunkt i en fortolkning af projektområdets potentialer og udfordringer set i den større kontekst mellem landskabet og det samlede byområde. Der bliver bl.a. peget på Hærvejen, udbygning af eksisterende og planlagte rekreative ruter, synliggørelse og udnyttelse af landskabsformer, sikring og etablering af udsigtspunkter samt flere større grønne områder i byen.

Gennem en række diagrammer præsenteres en planlægningsmetode som et værktøj til at sikre fleksibilitet og robusthed i forhold til den langsigtede udvikling. Herigennem udvikles en mulig bebyggelsesstruktur som kan være retningsgivende for områdets udbygning.

Forslaget angiver integration mellem nyt og gammelt som det der kan give banebyen sin særlige identitet.

På baggrund af 4 overordnede temaer: En sammenhængende helhed, Fokus på grønne netværk og tilgængelighed, Barrierenedbrydning samt Bæredygtig profil udfoldes en meget detaljeret bydelsplan. Heri indgår idéer til grønne strategier og konkrete forslag til nye træplantninger, udformning af park- og aktivitetsområder og en sammenhængende stiforbindelse langs det nedlagte jernbanespor med forbindelser til det omkringliggende stinet.

Der angives en overordnet trafik- og parkeringsstrategi for bydelen med fokus på bløde trafikanter og let tilgængelighed til offentlig transport. Med udgangspunkt i det eksisterende vejnet skelnes mellem områder, hvor der er en overvægt af erhverv og områder, hvor der er en overvægt af boliger, således boligvejene indrettes som legeopholdsområder med lav parkeringsnorm.

Syd for stationen foreslås der etableret en parkeringskælder til pendlere som kan have dobbeltudnyttelse ifht evt. nye kultur og shoppingsfunktioner på dette sted. Den ny vejforbindelse som skal forbedre adgangen til bymidte og sygehus foreslås placeret syd for banen i et lukket tracé uden tilkobling til banebyens vejnet. Som konsekvens heraf foreslås 3 nye broforbindelser og 2 nye underføringer ved banelegemet for at skabe sammenhæng med bymidtens vej- og stiforløb.

I tæthed og skala lægges der op til en indpasning til den omkringliggende bys skala med 4 – 5 etager mod den historiske by og 1-2 etager mod villakvarteret syd for bydelen. Herved opnås et samlet bebyggelsesvolumen på 395.000 m² fordelt i 6 områder med hver sin bebyggelseskarakter, tæthed og anvendelse.

Projektets udviklingsplan skal vise vej og fremhæve kvaliteter og potentialer, men det er forslagsstillernes opfattelse at det vil være området og interessenterne, der udvikler planen for bydelen.



Projektet angiver dog nogle tiltag som kan være igangsættere bl.a. en holdnings- og motivationsanalyse, overtagelse af remisebygningen til Processekretariat og Kvarters Udviklingsselskab, etablering af midlertidige anvendelser af ledige arealer og/eller bygninger samt billige infrastrukturanlæg og begrønning.

Gennem en eksemplificeret faseopdeling og detaljerede spilleregler for udnyttelse af byggefeltet angives med stor detaljeringsgrad et forslag til en faseopdelt realisering. Der lægges vægt på i en opstartsfasen at gennemføre tiltag, der kan give stor synlighed som fx markant og kunstnerisk lysætning af bevaringsværdige bygninger og vigtige stiforbindelser, etablering af stibroer og stiforbindelser, opførelse af Viborg Private Realskole samt åbning af tomme bygninger til midlertidige aktiviteter.

Som 1. prioritet foreslås at få de trafikale forhold gjort attraktive herunder etableret den nødvendige parkering, og få de grønne og blå tiltag med i realiseringen fra startfasen.

Forslagets trafikale løsninger indbefatter bl.a. en vej i banegraven, der placeres syd for banen og alene giver adgang til p-dækket under den stationsnære bebyggelse og udnyttes ikke til betjening af Banebyen syd herfor. Den foreslåede løsning med tre koblinger fra banevej til p-hus vil desuden sænke fremkommeligheden på banevejen.

Den grønne cykel- og fodgængerkorridor internt i området har primært rekreativ værdi. Ud fra en trafikal vurdering bør stisystemet i stedet forbinde kvarterer mod vest og syd med midtbyen.

Fodgængerfelter bør af trafikikkerhedsmæssige årsager indgå i signalanlæg og ikke etableres selvstændigt.

Krydset mellem Erik Glippings Vej og Marsk Stigs Vej foreslås flyttet på sigt. Krydset bør formentlig flyttes allerede i den indledende fase af byudviklingen pga. den korte afstand til Indre Ringvej.

Middagshøjvejs udmunding i Indre Ringvej kan ikke fastholdes da afstanden til den sydlige banevej bliver for kort. Sløjfes denne vejtilslutning har Absalonsvej kun udkørsel mod syd, hvilket ikke er tilstrækkeligt og vejadgangen kan ikke erstattes af en ny adgang fra Absalonsvej til Indre Ringvej, da afstanden mellem disse er for kort.

Der mangler en intern vej på bagsiden af randbebyggelsen langs Marsk Stigs Vej, der kan sikre, at der ikke sker overkørsel direkte til Marsk Stigs Vej.

Det fremgår ikke, hvad der sker med Banegårds Alle ved Indre Ringvej.

Bedømmelse

Forslaget er meget omfattende og fremstår meget gennemarbejdet på alle niveauer både i tekst og tegninger. Det har et højt detaljeringniveau med konkrete løsningsforslag indenfor alle aspekter lige fra konceptniveau og bybygningsprincipper til trafik, beplantning, forsyning, affaldshåndtering og materialer.

Den pragmatiske arbejdsmetodiske tilgang til udformningen af en helhedsplan virker meget klar og enkel, hvilket desværre ikke helt kan genkendes i det konkrete forslag til bydelsplan. Her savnes et overbevisende helhedsgreb som kan være den røde tråd i den fremtidige omdannelsesproces.

Dommerkomiteen har sympati på forslagets fokus på grønne kvaliteter og finder at den foreslåede bebyggelseshøjde og tæthed på overbevisende måde griber skalaen mod de omkringliggende bydele.



Visualisering, forslag 99773

At der tages udgangspunkt i eksisterende vejnet er i tråd med forslagets pragmatiske tilgang, men der tages ikke højde for de ændringer, der er nødvendige som følge af den foreslåede sydlige vej i banegraven.

Det synes derfor uforståeligt hvorfor den ny vejforbindelse som skal aflaste midtbyens vejnet placeres syd for banen i eget tracé uden tilslutninger til banebyen. Det er dommerkomiteens opfattelse at denne løsning medfører ekstra fordyrende broer og underføringer uden at reducere banelegemets barrierevirkning.

Forslagets høje detaljeringsniveau er både dets styrke men også dets svaghed. Den meget detaljerede og arbejdsmetodiske gennemgang af spilleregler for intelligente byggefelter og bybygningsprincipper fremstår på trods af den omhyggelige udfoldning både diagrammatiske og ukonkrete. Og den meget detaljerede gennemgang af alle bydelsplanens lag og enkeltdele gør at det er vanskeligt at få hold på hovedideen i projektet.

Det er tydeligt at opgaven om at skabe et robust og fleksibelt grundlag for en langsigtet realisering har været vægtet højt hos forslagsstillerne. Den afsluttende risikoanalyse samt forslagene til interessentinddragelse, procesbeskrivelse og etapeopdeling vidner om en god forståelse for problemstillinger og barrierer i forhold til, hvordan man omdanner denne type områder.

Det er dommerkomiteens opfattelse at det er indenfor dette felt at forslaget har sin styrke. Især det sidste afsnit, hvor der causeres over bæredygtig byudvikling ud fra et økonomisk perspektiv med konkretisering af og forslag til minimering af risikoemner vidner om erfaring og god forståelse for problemfeltet.



Visualisering, forslag 99773

99773

DEN BANEKRYDDEDE BY

ADEPT

Rådmandsgade 55
2200 København N, Danmark
+45 5059 7069
mail@adeptarchitects.com

Kontaktperson:

Martin Laursen

Tlf: +45 30 23 30 12

Email: mal@adeptarchitects.com

Kontaktperson:

Martin Laursen

Tlf: +45 30 23 30 12

Email: mal@adeptarchitects.com

Ansøger: ADEPT

Underrådgivere/konsulenter:

Thing & Wainø

Esbensen

Sloth Møller

BBN Consult

Plan & Proces



Luftvisualisering, belysning, forslag 54321

Projekt med kendingstal 54321
'Danmarks sundeste bydel'

Beskrivelse

En tæt, sund og grøn bydel vist som en aktiv by med attraktive forbindelser, nye overlappende funktioner og tilbud og delte trafikforbindelser danner ifølge forslagsstilleren rammen om helhedsgrebet i en bæredygtig bydel.

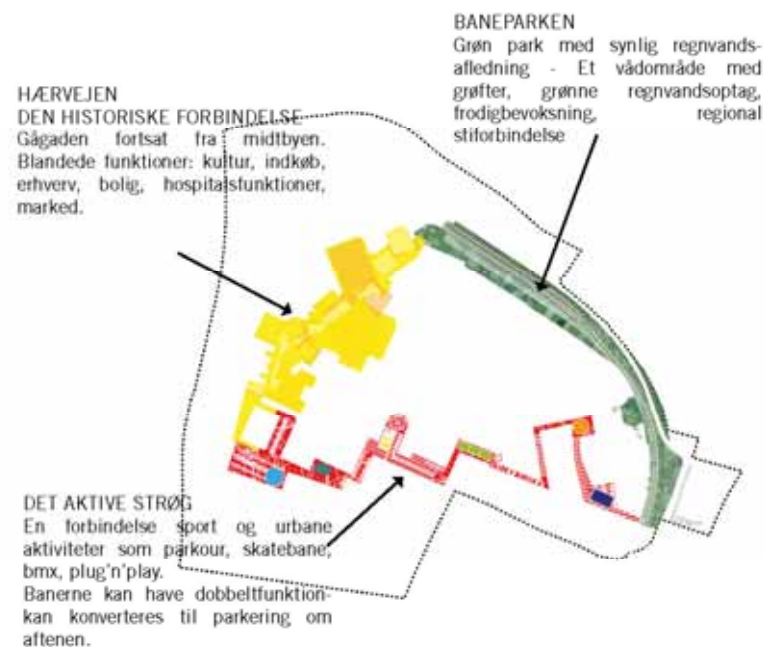
I brugen af de historiske spor omkring industrien og jernbanen tilføres stedet en alsidighed og en dynamik som er med til at skabe en stemning fra starten af udviklingen af den nye bydel.

Strategien er at Viborg Baneby skal være Danmarks sundeste bydel. En holistisk bæredygtig tilgang skal sikre, at bydelen bliver aktiv og sund både socialt, miljømæssigt, funktionelt, trafikalt, men også økonomisk. Forskellige lag skaber tilsammen helhedsplanen. Lag som også er statement for en bæredygtig by.

Byrum frem for trafikrum, En grøn bydel, Et integreret hospital, En blå bydel, En bydel med en grøn trafik, En stærk forbindelse og historie, En aktiv bydel, En blandet bydel, Bymæssige attraktioner, En tæt bydel og En robust bydelsplan.

For at skabe en ny bydel som kobler sig på den eksisterende bymidte foreslås et fysisk greb, der spejler byen over banearealet og som skaber et sammenhængende byrumsforløb langs Hærvejen.

Samtidig foreslås to stærke forbindelser, der krydser banearealet ved henholdsvis Hærvejen og ved Søndersø og er vigtige indsatsområder med ambitiøse arkitektoniske udtryk. Viborg Baneby skal ikke kun forbindes til de omkringliggende områder, men også have en stærk indre sammenhæng. Derfor introduceres et rekreativt og aktivt loop der samler bydelens forskellige områder og byliv.



FORBINDELSERNE I LOOPET

Loopet består af tre forbindelser; 1. Baneparken som er en grøn park med synlig regnvandsafledning, 2. Hærvejen, den historiske forbindelse som er et byrum med blandede funktioner, kultur, erhverv og boliger og 3. Aktivitets strøget som er en forbindelse med sport og urbane aktiviteter.

I overgangen mellem de tre forbindelser placeres tre ankerpunkter eller dynamoer bl.a. en vandaktivitetsplads, en multiarena og en sammenbindende bygningsstruktur langs Hærvejen over Baneparken med gang- og cykelforbindelse.



Forslaget arbejder med en tæt by med en bebyggelsesprocent på 118-160 %, hvor det er tættest og hvor området har mere parkkarakter foreslås en bebyggelsesprocent på 20 %. Dette giver et samlet bebygget areal på 675.000 m².

Den tætte struktur er et bevidst valg for at opnå en bæredygtig udnyttelse af de stationsnære arealer. Den tætte struktur giver mulighed for at bygge en stor variation af bygninger mindre som store enheder samt nye sammenbyggede strukturer og eksperimenterende arkitektur.

Tætheden understøttes endvidere af, at der skabes nogle simple spilleregler for hvordan byggefeltene udnyttes, så der skabes sunde og oplevelsesrige byrum i mellemrummene.

Bebyggelsen kan rumme en stor diversitet af blandende anvendelser som erhverv, boliger, offentlige funktioner og sport og sundhed.

Den landskabelige bearbejdning sker gennem et grønt/blåt byrums hierarki i fire lag:

1. Baneparken, som en gennemgående blå/grøn forbindelse som sammen med Sønder sø er bydelens åndehul. Byens overflade vand opsamles naturligt og ledes gennem våde zoner ned mod søen.
2. Mindre uformelle lommeparker, der ligger som grønne felter i den tætte bystruktur.
3. Blå integreret struktur af rekreativ og performative vandelementer som lokal afledning af regnvand som følger områdets naturlige fald.
4. Træer integreret i byens rum tematiseret i kvarterer.

Ifølge forslagsstilleren handler bæredygtig udvikling af et byområde som Viborg Baneby hovedsagligt om at tilgodese og forøge privat, såvel som samfundsøkonomisk værdi for de forskellige interessenter, der vil blive påvirket og som kan påvirke udviklingen.

Det foreslås i fase 1, at etablere forbindelserne over jernbanen, Hærvejen og sportsforbindelsen samt en lommepark for byens kommende træer. I fase 2 etableres Baneparken og veje beplantes med træer samt nye bygninger flytter løbende ind, indtil planen er fuldendt.

Forslagets tilgang til bæredygtighedsbegrebet beskrives gennem flere tiltag som er vigtige for at opnå den bæredygtige bydel. Bl.a. tiltag omkring bebyggelser, håndtering af naboer og øvrige interessenter, klargøring af kvarteret inden byggeproces opstartes, trafikale forhold og nedrivning af eksisterende bygninger.

Tiltagene vedr. nye bebyggelser vil bl.a. være at skabe en designmanual for opførelsen af byggeri med løsninger, der bidrager til den største og energimæssige gevinst, ikke kun lokalt men også globalt. Samtidig ønskes der skabt et rum, hvor nye idéer bydes velkomne i kvarteret.

Med hensyn til forslagens trafikale overvejelser, så foreslås der 2 vejtilslutninger til Indre Ringvej. Da der alene vurderes at være mulighed for 1 tilkørsel bør den nordlige udgå.

Forslaget benytter sig bredt af 'Shared space', men de bør være veldefineret, da det skal være forudsigeligt, hvor de svage trafikanter kan møde hårde trafikanter.

Forslaget om at lade den offentlige transport og cyklister bevæge sig nemt gennem området, mens det gøres svært for biler er positivt.

De store trafikveje i midtbyen - eksisterende tværforbindelse og vejen i banegraven - skal sørge for, at trafikanterne kan komme ind til de store p-pladser og Regionshospitalet. Derfor vurderes forslaget om at lade Marsk Stigs Vej overtage trafikken fra vejen i banegraven ikke at være en god løsning, da afstanden fra Marsk Stigs Vej til midtbyen er for stor.



Visualisering, Hærvejen, forslag 54321

Bedømmelse

Forslaget fremstår meget klart i sit udtryk og man er ikke i tvivl om, at der her er tale om et overordentligt seriøst bud på en ny og bæredygtig by. Fremstillingen gør fortællingen let og udspecificeringen af planens mange komplekse lag viser en helstøbt plan.

Den emmer af kreativitet og arkitektoniske ambitioner på et højt niveau, hvor visioner og drømme mødes med velargumenterede og velillustrerede bæredygtige tiltag.

Helhedsgrebet er overbevisende løst ved det rekreative loop, de to koblinger til omgivelserne og Hærvejen som hovedstrøg. Herved opnås en struktur, hvorom den kommende bebyggelse kan udvikles i takt med udbud og efterspørgsel og en struktur som klarlægger et bevægelsesforløb for at sikre et indlevet og aktivt byliv.

Den landskabelige bearbejdning i et blå/grønt byrumshierarki skaber på en enkel facon en stor attraktionsværdi og ved definering af forskellige signaturtræer for de enkelte boligkvarterer skabes en sær egenhed og identitet både lokalt og i byen som helhed.

Forslaget bygger tæt og med en bebyggelsesprocent på mellem 118-160 procent opnås 670.000 m² etagemeter. Dette er dobbelt så meget som programmet foreskriver. Tætheden argumenteres ved at Viborg Baneby er stationsnært og at det har en unik placering i det regionale toget og centralt i regionen. Det pointeres, at den høje tæthed er et bevidst valg i forhold til forslagens bærende idé om en bæredygtig bydel.

Dommerkomiteen er tvivlende overfor om en så ambitiøs tæthed har et realistisk befolkningsgrundlag også i betragtning af den kommende tilvækst i kommunen.

Den ambitiøse tæthed er trods spejlingen af den historiske midtbys tæthed ude af kontekst med Viborg som by og med den forankring og særegenhed Viborg har ved sin placering i et unikt landskab. De store ambitiøse byggerier som eks. de tre dynamoer og den markante tæthed omkring Mark Stigs Vej vurderes også at være ude af skala og ude af kontekst.

Forslaget henvender sig generelt til mennesker i det offentlige rum og viser attraktioner, som kan tiltrække byliv fra resten af Viborg by og af Viborgs opland. Forslagets iboende karakter virker mere til at være et besøgs sted/transitrum frem for at være et godt sted at bo. Der savnes en klar stillingtagen til, hvordan det er at bo i en bæredygtig bydel og derved hvordan stedet opleves i den lille skala og i en privat sfærer.

Forslaget giver mange gode og velargumenterede idéer omkring bevaring og genbrug af eksisterende bygningerne i området.



Visualisering, Baneparken, forslag 54321

Viborg Baneby - "Danmarks sundeste bydel"

Navneseddel

Kendingsnummer: 54321

Hovedrådgiver:

COBE

Underrådgivere/konsulenter:

PK3 I/S
Wissenberg
Asplan Viak
Emcon

Ophavsret:

COBE
PK3

Contact person:

Eik Bjerregaard - Telefon: +45 40 54 06 83 - eik@cobe.dk

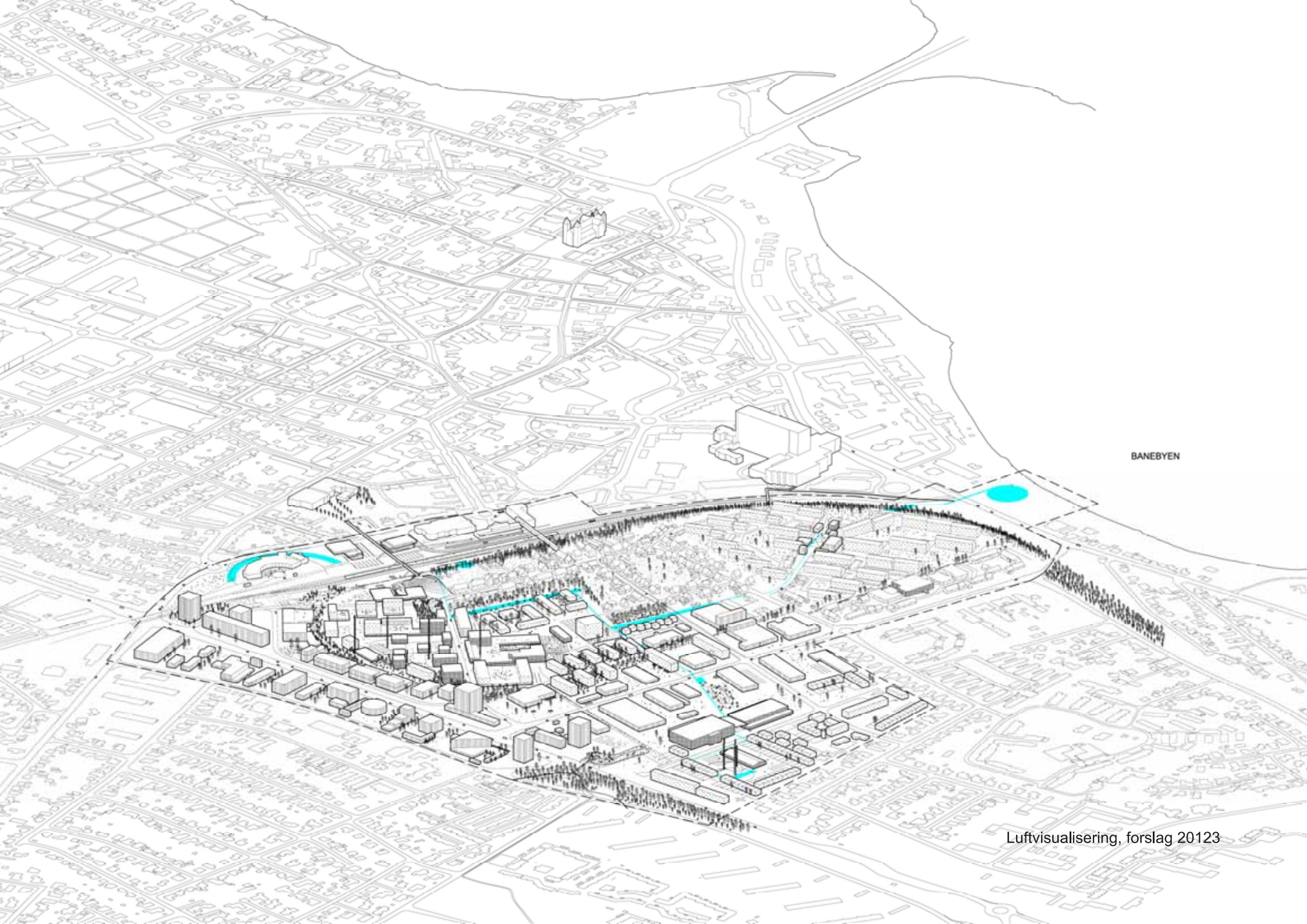
Adresse:

COBE
Njalsgade 17-21, bygn. 15, opgang. N
2300 Copenhagen S
Danmark

Telefon: +45 3254 4300

Mail: cobe@cobe.dk

www.cobe.dk



BANEBYEN

Projekt med kendingstal 20123
'I banebyens fodspor'

Beskrivelse

Forslaget fremstår ved første øjekast meget æstetisk tilbagelænet med enkle tegninger og stemningsfulde visualiseringer. Det vinder dog ved en nøjere gennemgang hvor fine betragtninger og forslag til konkrete nedslag som samlet kan medvirke til at opnå projektets overordnede mål udfoldes.

Med udgangspunkt i Viborgs kulturhistoriske arv - Domkirken og middelalderbyen ved søen - formuleres visionen om det kulturindustrielle bybillede som et billede på Viborg Baneby. Forslagets afsæt er at bevare eksisterende bygnings- og gadestruktur og tilføje i stedet for at erstatte. Forslaget koncentrerer sig derfor om at tilrettelægge en operationel strategi og en række værktøjer til at styre processen mere end at udforme en konkret helhedsplan.

Med udgangspunkt i den overordnede idé om at tilføje i stedet for at erstatte udpeger forslaget de trafikale barrierer som områdets største problemfelt med jernbanen som den største og mest betydende.

Forslagets mest omfattende konkrete indsats er på denne baggrund koncentreret om at skabe en markant urban omdannelse af jernbanelegemet bla. gennem en gentagelse af midtbyens eksisterende offentlige og kulturelle funktioner i nye på Banebysiden. Øvrige forslag til tiltag underordner sig eksisterende bygningsmæssige og industrielle spor og elementer blandet med landskabelig og rumlige oplevelser.

Forslaget deler området op i 7 zoner med hver deres egenart og potentialer. I hvert område beskrives konkrete forslag til byggemuligheder og anvendelser bl.a. Viborg nye realskole på Bachgruppens arealer, og en opgradering af Byporten ved Indre Ringvej med højprofileret erhvervsbyggeri mod vejen og bagvedliggende boliger

i overgangen mod det nedlagte banespor. Forslaget opererer med Erik Glippingsvej som bydelens nye hovedgade og en fortætning af arealerne ved Marsk Stigsvej med erhvervmæssig bebyggelse og detailhandel også pladskrævende. Der foreslås således generelt en kommerciel forside langs det overordnede vejnet og bolig-mæssig forside mod de rekreative grønne stiforbindelser.

Med samme udgangspunkt foreslås det at eksisterende vejstruktur bibeholdes og suppleres. På meget pragmatisk vis foreslås den ny omfartsvej etableret nord for banen og tilkoblet til Banegårds Allé i eksisterende kryds vest for svømmehallen.

Stinettet foreslås forankret i en intern sti-ring langs områdets nedlagte jernbane og der foreslås en mindre omlægning af hærvejsruten via nye gangbroer gennem Erik Glippings Vej. Forslaget gør en del ud af at beskrive konkrete forslag til tilslutninger mellem det interne stinet og de omkringliggende stier gennem etablering af nye koblingspunkter og især de nye broer samt underføringen ved Riegels grund.

Parkering foreslås generelt etableret som middelstore enheder ved de ny bebyggelser, således at det er muligt at dobbeltudnytte mellem boliger og skole / erhverv og uddannelse. Konkret foreslås ny parkering syd for banen ved den foreslåede ny stibro.

Med udgangspunkt i det nedlagte banespor foreslås en intern grøn ring som i øst kobles til det grønne område ved Bellisvej og banen/ Alhedestien. I de sydlige arealer foreslås etableret en båndpark med lavt plejeniveau og aktiviteter som parkour, skaterbane oa.

Som en del af den grønne struktur foreslås en delvis åben regnvandshåndtering, der udnytter områdets naturlige terrænfald fra syd mod nord og øst.



Bydelsplan, forslag 20123



SITUATIONSPLAN 1:2000

Forslaget argumenterer for at bydelen skal være selv bærende med lokale behov og lokal forsyning hvorfor der foreslås en høj andel af boliger for at sikre grundlag for fælles byfunktioner og offentlig transport, hvilket også anses for at være afgørende for at der kan opnås social bæredygtighed i området.

På baggrund af det nuværende udbud har forslaget fokus på en blanded boligprofil med en overvægt af familieboliger. Derudover foreslås etablering af Viborg Private Realskole sammen med understøtning af den igangværende etablering af både organiseret og uorganiseret idræts og fritidsfaciliteter som driver for udviklingen.

På baggrund af det overordnede koncept argumenteres for at planen ikke har brug for et startpunkt men at den kan realiseres indenfor hver enkelt matrikel.

Det ligger dog forslagsstillerne meget på sinde at kommunen trækker i førertrøjen og initierer processen gennem etablering af broforbindelserne, den grønne ring og det åbne regnvandssystem.

Afsættet i de eksisterende ejerforhold og matrikelstruktur giver mulighed for at delområderne kan udbygges særskilt hvilket sikrer både robusthed i planen og fleksibilitet for udviklerne.

Midlertidig anvendelse af tomme bygninger, formidling af historie og vision samt invitation til medindflydelse i forhold til aktiviteter og offentlige rum kan sikre medejerskab hvor der arbejdes med aktivering og synlighed omkring visionen for bydelen.

Forslaget afsluttes med at opsummere strategien i en række anbefalinger men uden konkrete løsningsforslag.

Forslagets trafikale løsninger indbefatter bl.a. at Erik Glippings Vej benyttes som hovedgade, men da vejen ligger for tæt til krydset mellem Marsk Stigs Vej og Indre Ringvej vurderes dette ikke at være optimalt.

Vejtilslutningen ved Middagshøjvej kan kun etableres som højre ind - højre ud. Vejtilslutningen burde derfor flyttes længere mod syd, hvilket i dette forslag ikke kan lade sig gøre, når den interne fordelingsvej fastholdes parallelt med og i så kort afstand til Indre Ringvej.

Forslaget har forslag til 3 stier over banen, som vurderes positive, specielt koblingen til biblioteket.

Den grønne cykel- og fodgængersti langs den nedlagte bane har primært rekreativ værdi. Ud fra en trafikal vurdering bør stisystemet i stedet forbinde kvarterer mod vest og syd med midtbyen.

Der mangler en intern vej parallelt til Marsk Stigs Vej i Banebyen for at undgå de eksisterende overkørsler.

Bedømmelse

Dommerkomiteen har sympati for forslagens hovedidé omkring at tilføje i stedet for at erstatte, men finder at denne idé i udfoldningen i projektet fremtræder underspillet og noget svag.

Forslagets fokusering på sammensyning over banelegemet og adtering til eksisterende bebyggelses- og landskabsstrukturer aflæses mest tydeligt i forslagens visualiseringer, som fremtræder meget æstetisk smukke men også med stor tomhed.

Forslagsstillernes væsentligste hovedide er at nedbryde jernbanelegemets barrierevirkning i en spejling over banesporet. Dommerkomiteen finder ikke at det viste løsningsforslag er stærkt nok i sin udformning til at kunne leve op til at blive områdets væsentligste byrum.



Visualisering af stationsområdet, forslag 20123

Forslaget skal dog roses for idéen om at placere en besøgs­mæssig attraktion som fx DGI-byen syd for banes­poret for at skabe en funk­tionel sammenhæng på tværs af banen.

Skalamæssigt tilpasser bebyggelsen sig fint mod de omkringliggende bydele men er med baggrund i det overordnede mål om kun at ad-dere, det forslag der har den laveste udnyttelsesgrad. Byggemulighe-derne koncentrerer om de steder hvor der er plads, hvilket medfører at en realisering vil være lige til at gå til.

På samme vis fremtræder de konkrete nedslag med placering af stibroer på tværs af banen samt etablering af blå og grønne strøg enkle og ligetil. Men som beskrevet under jernbanelegemet virker de konkrete løsningsforslag diagrammatiske og svage i sin udformning.

Dommerkomiteen savner generelt en større designmæssig udfold-ning af hvordan forslagsstillerne ser det kulturindustrielle bybillede i Viborg Baneby, som det der skal sætte rammen for området udvikling og herigennem sikre det høje kvalitets- og attraktionsniveau i området.



Visualisering af området ved Gardit, forslag 20123

20123

VIBORG BANEBY

I BANEBYEN FODSPOR

KONTAKT:

RASMUS THERKILDSEN, PARTNER, ARKITEKT MAA
EMAIL: RT@SLETH.DK
MOB: +45 3088 1001

HOVEDRÅDGIVERE (COPYRIGHT):

SLETH + MØLLER & GRØNBORG

LEDET AF

SØREN LETH, PARTNER, ARKITEKT MAA.

MADS TENNEY JORDAN, PARTNER, ARKITEKT MAA.

RASMUS THERKILDSEN, PARTNER, ARKITEKT MAA.

ARKITEKT (COPYRIGHT):

SLETH

CVR NO: 32 15 45 57

JÆGERGÅRDSGADE 152 03 E

8000 AARHUS C

EMAIL: POST@SLETH.DK

TEL: +45 3211 1001

PROJEKT TEAM:

SØREN LETH, PARTNER, ARKITEKT MAA.

RASMUS THERKILDSEN, PARTNER, ARKITEKT MAA.

KARIANNE HALSE, ARKITEKT MAA.

ESPEN LUNDE NIELSEN, ARKITEKT MAA.

SØREN POULSEN, BA. ARCH.

ANDRIUS ROPOLAS, BA. ARCH.

ARKITEKT (COPYRIGHT):

MØLLER & GRØNBORG

CVR NR: 20 37 85 73

EUROPAPLADS

MINDEGADE 13, 3

8000 AARHUS C

EMAIL: MTJ@MGARKITEKTER.DK

MOB: +45 2538 0160

PROJEKT TEAM:

MADS TENNEY JORDAN, PARTNER, ARKITEKT MAA.

JOHANNES VINDUM, PARTNER, ARKITEKT MAA.

JENS REX, ARKITEKT CAND. POLYT

UNDERRÅDGIVERE:

ISC RÅDGIVENDE INGENIØRER

V/ BJARNE IBSEN

PETER BRETT ASS.

V/ GEORGE DAUGHERTY

GEO

V/ ANNA MARIE SØRENSEN

KONSULENTER:

PLUSS LEADERSHIP

V/ JOHAN BRAMSEN

DELOITTE

V/ BJARNE NIELSEN

FRIIS & MOLTKE

V/ MARTIN WIENBERG



VIBORG
KOMMUNE