

JERNSTØBERIET RIBE

Helhedsplan Jernstøberiet
Resultat af parallelkonkurrence

Dommerbetænkning
Oktober 2017

Esbjerg Kommune
Ribe Jernindustri A/S
Realdania





Helhedsplan Jernstøberiet, Ribe

Resultat af Parallelkonkurrence

Dommerbetænkning

Oktober 2017

Esbjerg Kommune, Ribe Jernindustri A/S, Realdania

Tak for forslagene

En unik helhedsplan tager form **3**



Konkurrencen

Konkurrencefakta **6**

Konkurrenceopgaven **8**



Sammenfatning

Dommerkomiteens sammenfatning **11**



Vinderforslag

Team B / TEGNESTUEN VANDKUNSTEN **21**



Forslag

Team A / TRANSFORM **37**



Forslag

Team C / EFFEKT **51**

Underskrifter

Dommerkomiteens underskrifter **64**



Støberikvarteret
 et nyt bykvarter i Ribe
 med stærke rødder i byens
 unikke landskab og historie,
 men også et bykvarter med
 bud på egne nye kvaliteter

PROJEKT: TEAM B / TEGNESTUEN VANDKUNSTEN



En unik helhedsplan tager form

KONKURRENCENS BAGGRUND

Esbjerg Kommune, Ribe Jernindustri A/S og Realdania indgik i efteråret 2016 et partnerskab om udvikling af en helhedsplan for området, hvor Ribe Jernindustri ligger i dag. Ribe Jernindustri har siden 1848 været et karakterfuldt industrianlæg i den nordlige del af Ribe by og en væsentlig del af Ribes identitet. Virksomheden planlægger nu at flytte sine produktionsaktiviteter til et erhvervsområde i Ribe Nord, mens hovedsæde og administration fastholdes i den historiske bygning i Saltgade.

Med udflytningen opstår en helt unik mulighed for udvikling af et nyt og spændende bykvarter i direkte tilknytning til det middelalderlige Ribe og lige ud til det fredede marsklandskab i Nationalpark Vadehavet. Med resultatet af denne konkurrence er processen for alvor i gang, og etableringen af et nyt spændende bykvarter i Ribe er et stort skridt nærmere.

ÅBENT KONKURRENCEFORLØB MED DIALOG

Konkurrencen er gennemført som en såkaldt parallelkonkurrence. Det har givet mulighed for en åben proces, hvor de tre deltagende teams undervejs har kunnet gå i dialog med både udskriver og med hinanden om den nærmere præcisering af opgaven og om de forskellige løsningsmuligheder.

En så omfattende forandring som udflytning af Ribe Jernindustri berører og optager mange borgere i Ribe. Konkurrenceprocessen har derfor indeholdt dialog med både lokale borgere i konkurrenceområdet, foreninger og interessenter i byen samt med særlige videnspersoner, som undervejs har kvalificeret programmet og deltagernes arbejde.

VINDERFORSLAGET – EN UNIK HELHEDSPPLAN

Helhedsplanen i konkurrencens vinderforslag indskriver sig på overbevisende måde både i Ribes fysiske struktur og historie og i byens mange lag af sociale aktiviteter. Det er et projekt, som kan bidrage til at øge Ribes attraktivitet som forretningsby, besøgsby og bosætningsby.

Vinderforslaget er udarbejdet af et team med Tegnestuen Vandkunsten A/S som hovedrådgiver og med følgende underrådgivere: Schønherr A/S, Dansk Energimanagement & Esbensen A/S, Urban Creators ApS.

DEN VIDERE PROCES

Nu skal helhedsplanen videreudvikles og omsættes til konkrete byggeplaner gennem en lokalplanproces, hvor der vil blive yderligere lejlighed for lokale Ribeborgere til at interessere sig for og forholde sig til projektet. Vi har store forventninger til den kommende proces, og vi ser frem til et givende samarbejde om denne helt særlige byudviklingsmulighed i Ribe.

Det største,
sammenhængende
byudviklingsprojekt
i Ribes historie

JOHNNY SØTRUP

Borgmester, Esbjerg Kommune

LARS AUTRUP

Projektchef, Realdania

MICHAEL BOEL OLESEN

Direktør, Ribe Jernindustri A/S





KONKURRENCEFORM

Processen er gennemført som en parallelkonkurrence med deltagelse af tre teams, der er udvalgt efter en prækvalifikation med 24 ansøgere. Parallelkonkurrencen blev annonceret d. 26. januar 2017, og udskrevet den 7. april 2017.

Parallelkonkurrencen er gennemført som en åben proces, og der har derfor ikke på noget tidspunkt i processen været krav om anonymisering af konkurrenceforslag.

KONKURRENCEUDSKRIVER

ESBJERG KOMMUNE

Hans Kjær, direktør, Teknik & Miljø
Att.: Jan Ove Petersen, arkitekt, projektleder
Byplan, Teknik & Miljø
Torvegade 74, 6700 Esbjerg

I samarbejde med:

RIBE JERNINDUSTRI

Michael Boel Olesen, adm. direktør, partner
Saltgade 11, 6760 Ribe

REALDANIA

Att.: Lars Autrup, projektchef, arkitekt
Jarmers Plads 2, 1551 København V

STYREGRUPPE

Hans Kjær, direktør, Teknik & Miljø, Esbjerg Kommune, formand for styregruppen
Michael Boel Olesen, adm. direktør, partner, Ribe Jernindustri
Lars Autrup, projektchef, arkitekt, Realdania
Jan Ove Petersen, arkitekt, projektleder, Teknik & Miljø, Esbjerg Kommune

SEKRETÆR FOR STYREGRUPPEN

Anne-Mette Bølling, dir., konkurrencerådgiver, Arkitektkonkurrencerdk.

KONKURRENCERÅDGIVER

Arkitektkonkurrencerdk ApS
Anne-Mette Bølling, dir., arkitekt maa, konkurrencerådgiver
Hyldegårdsvej 7, 2920 Charlottenlund
M: +45 2424 7049
E: amb@arkitektkonkurrencerdk.dk
W: www.arkitektkonkurrencerdk.dk

Tilknyttet underrådgiver:

Jens V. Nielsen, byplanarkitekt
Redaktion af konkurrenceprogram, layout, foto.

DOMMERKOMITE

Johnny Søtrup, borgmester, Esbjerg Kommune, formand for dommerkomiteen
John Snedker (S), centerchef UC-SYD, formand for Plan- og Miljøudvalget, Esbjerg Kommune
Hans Kjær, direktør for Teknik & Miljø, Esbjerg Kommune
Michael Boel Olesen, administrerende direktør, partner, Ribe Jernindustri
Johannes Huus Bogh, medejer og formand for bestyrelsen for Ribe Jern Holding
Vagn Holst Sørensen, hovedaktionær i Ribe Jern Holding
Lars Autrup, projektchef, arkitekt, Realdania
Eske Møller, arkitekt, Realdania
Merete Lind Mikkelsen, arkitekt maa, enhedschef, Slots- og Kulturstyrelsen, fagdommer
Jens Kvorning, arkitekt maa, professor i byplanlægning, Kunstakademiets Arkitektskole, fagdommer

19. JANUAR 2017

7. APRIL 2017

19. APRIL 2017

11. MAJ 2017

orientering om
udflytningsplaner

udarbejdelse af
konkurrenceprogram

kickoff
med besigtigelse

workshop
arbejde med temaer

forberedende
undersøgelser

udskrivning af
parallelkonkurrencen

deltagerne
forbereder workshop

inddragelse af
videnspersoner

STUDIER

Konkurrencen er gennemført i en åben proces, hvor udfordringer og løsningsmuligheder er præciseret undervejs.

RÅDGIVERE FOR DOMMERKOMITEEN

FRA ESBJERG KOMMUNE

Jan Ove Petersen, arkitekt, projektleder, Byplan, Teknik & Miljø
Søren Schrøder, ingeniør, teamkoordinator, Vej & Park, Teknik & Miljø

Mads A. Sørensen, vej- og parkchef, Teknik & Miljø

SEKRETÆR FOR DOMMERKOMITEEN

Anne-Mette Bølling, konkurrencerådgiver, Arkitektkonkurrencerdk.

VIDENSPERSONER

FRA ESBJERG KOMMUNE

Anette Gori, arkitekt, Kommune & Byplan (den bevaringsværdige by)

Søren Schrøder, teamkoordinator, Vej & Park (infrastruktur)

Mads A. Sørensen, chef, Vej & Park (beplantning og landskab)

Henrik Kikkenborg, kontorchef, Natur & Vandmiljø (vandløb)

Dorthe H. Ibsen, kontorchef, Industrimiljø (miljø- og forurening)

ØVRIGE VIDENSPERSONER

Flemming Just, dir., Sydvestjyske Museer (Ribe Jernindustri historie)

Claus Feveile, museumsinspektør, Sydvestjyske Museer (fortiden på grunden)

Morten Søvsø, overinspektør, Sydvestjyske Museer (fortiden på grunden)

Steffen Søndergård, arkitekt, egen tegnestue (bygningsskultur)

Jane Madvig Søndergaard, bureauleder, VisitRibe (turisme)

KONKURRENCEDELTAGERE

Parallelkonkurrencen har haft deltagelse af følgende tre teams:

TEAM A / TRANSFORM

Totalrådgiver: TRANSFORM ARCHITECTURE + URBANISM APS

Underrådgivere: TEKT Arkitekter, Arkitekt Kristine Jensens

Tegnestue, Rambøll A/S. Konsulent: Ellen Braae

TEAM B / VANDKUNSTEN

Totalrådgiver: TEGNESTUEN VANDKUNSTEN A/S

Underrådgivere: Schønherr A/S, Dansk Energimanagement & Esbensen A/S, Urban Creators ApS

TEAM C / EFFEKT

Totalrådgiver: EFFEKT ARKITEKTER APS

Underrådgivere: Jørgen Overbys Tegnestue A/S, Niras A/S (Alectia A/S). Konsulent: Colliers International Danmark A/S

HONORAR

Hvert af de tre teams har modtaget et honorar på DKK 415.000 eksklusiv moms.

BEDØMMELSESKRITERIER

Forslagene blev ved den endelige aflevering vurderet ud fra helhedsplanens samlede kvaliteter – med særlig fokus på:

- indpasningen i Ribes særlige landskab og byarkitektoniske identitet
- inddragelsen af stedets kulturarv og industrielle fortælling
- den funktionelle organisering – herunder trafik og parkering
- kvaliteten af boliger og udearealer
- fleksibiliteten overfor en etapevis realisering.

OFFENTLIGGØRELSE AF RESULTATET

Resultatet af parallelkonkurrencen er offentliggjort den 12. oktober 2017.



KONKURRENCEOMRÅDET

Konkurrenceområdet afgrænses af Saltgade mod øst, af Ribe Å mod syd, af Hovedengen/Nationalpark Vadehavet mod vest og af Tved Å mod nord. Det samlede areal for konkurrenceområdet er ca. 80.000 m².

HELHEDSPLAN

Deltagerne skulle komme med forslag til en samlet helhedsplan for konkurrenceområdet. Helhedsplanen skulle tage stilling til områdets overordnede disponering og udformning og skulle komme med forslag til følgende hovedpunkter:

- Arkitektonisk hovedgreb
- Kvarteret i Ribe
- Kvarteret i landskabet
- Bebyggelsens disponering
- Bygnings- og kulturarv
- Bebyggelsens anvendelse
- Trafik og parkering
- Udearealer
- Øvrige forhold.

ETAPE 1 – DAGLIGVAREFORRETNING

Helhedsplanen skulle indeholde forslag til en første etape med etablering af en dagligvareforretning med tilhørende parkering inden for området vist på kortet overfor.

EN ÅBEN KONKURRENCEPROCES

Parallelkonkurrencens fokus på det overordnede helhedsgreb har været afspejlet i en relativ åben opgaveformulering uden detaljerede krav til hvert enkelt emne i helhedsplanen. Der er undervejs i processen afholdt en fælles workshop med fokus på volumenstudier samt tre centrale temaer i konkurrencen:

- Landskab og by
- Byrum, trafik og parkering
- Bygnings- og kulturarv.

ARKITEKTONISK HOVEDGREB

Etableringen af et nyt bykvarter med Jernstøberiets enestående placering stiller helt særlige krav til overvejelser om stedet og forholdet til landskab og bykerne. Den primære udfordring i konkurrencen har således været at udvikle et arkitektonisk hovedgreb, som kan danne ramme om mere detaljerede overvejelser og sætte en klar retning for det videre arbejde.



KONKURRENCEOMRÅDE

-  Konkurrenceområde – helhedsplan
-  Konkurrencegrund – Jernstøberiet
-  Konkurrencegrund etape 1 – dagligvareforretning

Målestok 1:3.000





DOMMERKOMITEENS SAMMENFATNING AF FORSLAGENE





Sammenfatning af konkurrenceforslagene

KONKURRENCEN OG PROGRAMMET

Formålet med konkurrencen er at få bud på et klart hovedgreb, der formår at placere den nye bydel i Ribes unikke bymæssige og landskabelige kontekst. Der skal tages stilling til spørgsmål som byens kant i form af afgrænsningen mod marsken, adgangen til byen fra nord, den nye bydels kobling til den historiske by, herunder Saltgades fremtid som butiksgade, skala og tæthed i den nye bebyggelse og boligtyper samt beskyttelse mod oversvømmelse. Herudover ønskes en stor opmærksomhed på kulturarven, både den der knytter sig til byen generelt, og den der knytter sig til Jernstøberiet.

At skabe et nyt bykvarter i tæt tilknytning til Danmarks ældste og mest velbevarede middelalderby er en krævende opgave, som gør denne konkurrence til noget helt særligt. Den stiller nogle helt basale spørgsmål, der drejer sig om, hvordan vi omgås historien: Hvordan man kan vise stor respekt for den historiske bys kvaliteter uden at ende med forfladigede kopier?

De tre deltagende teams udtrykker da også alle i deres beskrivelser stor respekt og beundring for Ribes enestående bymæssige kvaliteter og landskabelige relationer, og de udvikler og kvalificerer denne respekt gennem omhyggelige analyser af den historiske bydels grundlæggende karakteristika og dens relation til landskabet. Alle tre teams fremkommer med kvalificerede forslag til, hvordan det nye kvarter kan udformes, baseret på disse reflekterede og omhyggelige tolkninger af den historiske bys bærende kvaliteter.

Dommerkomiteen anser alle tre forslag for at være højt kvalificerede faglige indlæg – både i den generelle debat om, hvordan en sådan opgave kan gribes an, og i forhold til de helt særlige forhold og muligheder, der gør sig gældende i Ribe.

Konkurrencen har været gennemført som en parallelkonkurrence, hvilket indebærer, at der gennem forløbet har været afholdt workshops, hvor de tre teams har præsenteret deres foreløbige overvejelser og forslag for hinanden. Denne proces har efter dommerkomiteens opfattelse været vellykket og berigende for resultatet, takket være de tre teams åbenhed og engagement.

Konkurrencen har således samlet set leveret en grundig undersøgelse af mulighederne for at bygge et ny bykvarter på Jernstø-

beriets grund og frembragt et vinderforslag, som skaber et nyt kvarter, der kobler sig hensynsfuldt til den historiske by og styrker den både som bosætningsby og besøgsby.

I konkurrenceprogrammet var der opstillet følgende fem bedømmelseskriterier, som strukturerer resten af dette afsnit:

- indpasningen i Ribes særlige landskab og byarkitektoniske identitet
- inddragelse af stedets kulturarv og industrielle fortælling
- den funktionelle organisering – herunder trafik og parkering
- kvaliteten af boliger og udearealer
- fleksibiliteten overfor en etapevis realisering.

INDPASNINGEN I RIBES SÆRLIGE LANDSKAB OG BYARKITEKTONISKE IDENTITET

Ribe er kendt for sin unikke og markante relation til landskabet: Billedet af Ribe med sin præcise bykant mod åen og marsken og med domkirken, der hæver sig over den tætte bymasse, er i Danmark et ikonbillede både på byen og på middelalderbyen generelt.

Alle teams indleder da også deres karakteristik af byen med at undersøge, hvordan byens kant mod landskabet er artikuleret og konkluderer, at det er afgørende at fastholde og styrke den grønne kant omkring Jernstøberigrunden, som indramning af det nye bykvarter og som en styrkelse af den traditionelle relation mellem by og marsk. Det påpeges i den forbindelse, at den grønne kant mod nord bør fortsættes på østsiden af Saltgade, således at man i fremtiden vil køre ind i den historiske bydel gennem en grøn port, hvilket dommerkomiteen anser for en klar styrkelse af adgangen til byen.

I udviklingen og bearbejdningen af det nye kvarters indre struktur anvendes de grønne strukturer og elementer ret forskelligt af de tre teams. Team A introducerer – som et bærende motiv i deres forslag – en kontrast mellem den grønne kant og den 'mineralske' midte. Team B ser den grønne kant som noget, der kan udvide sig og gøre de gader, der ligger nærmest kanten, til det, der kaldes landskabsgader. Og tilsvarende kan den frodige grønne kant trænge ind og omslutte og begrønne p-pladsen ved den kommende dagligvarebutik.

Både Team B og Team C foreslår, at Saltgade omdannes til en allé, således at man fra den nye grønne port mod nord føres



TEAM B / VANDKUNSTEN
VINDER



TEAM A / TRANSFORM



TEAM C / EFFEKT

Alle tre teams søger at indkredse og afkode den byarkitektoniske identitet gennem grundige analyser af den historiske bydels struktur og elementer.

De tre forslag resulterer alle i en bebyggelsesprocent på ca. 50 %, ligesom det samlede boligareal er nogenlunde ens i de tre forslag.



TEAM B / VANDKUNSTEN
VINDER



TEAM A / TRANSFORM



TEAM C / EFFEKT

mod syd, til knækket ved åen, gennem denne allé. Også denne løsning vil efter dommerkomiteens opfattelse tilføre afgørende nye kvaliteter til bylandskabet i Ribe.

Den byarkitektoniske identitet søger alle tre teams at indkredse og afkode gennem grundige analyser af den historiske bydels struktur og elementer: Gadenettet og gadernes dimensioner, karreernes og pladsernes dimensioner og bygningernes skala, volumen og arkitektoniske variation.

Disse analyser omsættes til forslag til organiseringen af det byggede landskab af gader, pladser og byggefelter. Her er der både ligheder og forskelle mellem de tre forslag. Der er forskelle, når det gælder valget af karréstørrelse, og der er forskelle, når det gælder den rolle, som det offentlige rum tilkendes, og den måde hvorpå det nye kvarters offentlige rum udformes og placeres.

Team B og Team C vælger karreer af omtrent samme størrelse, mens Team A vælger en lidt mindre karré og derved får plads til flere karreer og et lidt mere finmasket gadenet. Team B og Team C anvender begge pladsen som et indre samlingspunkt i det nye kvarter, mens Team A argumenterer for, at den grønne kant skal være det nye kvarters samlende offentlige rum og skal hente noget af sin attraktivitet ved at være udadvendt – mod marsken og udsigten – i modsætning til den traditionelle indeliggende plads. Dommerkomiteen har som udgangspunkt set begge løsninger som interessante og relevante i denne sammenhæng, men i den videre bearbejdning nåede Team A desværre ikke at udvikle og dokumentere kvaliteterne ved det udadvendte byrum.

Den byarkitektoniske identitet er også tæt forbundet til byens skala og tæthed. Programmet gør spørgsmålet om tæthed til noget, der skal afgøres gennem konkurrencens afsøgning af forskellige bebyggelsesmuligheder. Et meget interessant udkomme af konkurrencen er, at alle 3 teams ender med at anbefale næsten den samme bebyggelsesprocent på ca. 50%, som dermed fremstår som en stærk anbefaling for det kommende kvarters tæthed. Når det gælder skalaen i det nye kvarter, er der også overvejende enighed om at anbefale 2 til 2½ etage som den karakteristiske højde i nybyggeriet, hvilket dommerkomiteen også ser som en veldokumenteret anbefaling, der bør følges i den videre planlægning af området.

Jernstøberiets hovedbygning bevares og fritlægges i alle forslag og tildeles dermed en lidt tydeligere rolle i gadebilledet, end den har i dag.

Den byarkitektoniske identitet er også i høj grad relateret til variation og forskelle. Hvilke typer af variationer optræder, og hvordan og hvor hyppigt? I den forbindelse bliver tidsdimensionen også aktuell, fordi en del af de variationer, som optræder i den historiske by, har at gøre med forskellige perioders præferencer. I omgangen med variationsproblematikken viser der sig nogle interessante forskelle mellem de tre forslag.

Når det gælder den variation, der knytter sig til bebyggelsesmønsteret, så skiller Team A sig ud fra de to andre ved at foreslå en fast karréstørrelse med et bebyggelsesprincip, der gentager sig over flere karrer. Variationen i bylandskabet opnås i dette projekt ved, at karreerne drejes lidt i forhold til hinanden, således at alle gader 'spidser' og forskyder sig en lille smule i forhold til hinanden.

Team B og Team C arbejder begge med karreer af forskellig størrelse og en mere sammensat form, som i kraft af disse forskelle skaber et afvekslende gadenet. Team B har indført det, de kalder et gavlhus, som på en meget vellykket måde skaber ekstra variationsmuligheder, både når det gælder karreens form og variation og rytme i gaderne.

Tidsdimensionen er som nævnt en aktiv del af den historiske bys identitet og variationsmønster, som vanskeligt kan aktiveres i et bykvarter, der skal opbygges på 10-20 år. Derfor bliver variationen på en eller anden måde en planlagt variation. Team B præsenterer dog et forslag, som forsøger at indføre den type variation, som normalt knytter sig til tidsdimensionen. De foreslår, at der udarbejdes typetegninger til et antal forskellige 'Ribe-huse', som kan opføres individuelt af lokale håndværkerkonsortier og på den måde genindføre en mere 'organisk' variation i bebyggelsen.

INDDRAGELSE AF STEDETS KULTURARV OG INDUSTRIELLE FORTÆLLING

Jernstøberiets eksisterende smukke hovedbygning ud mod Saltgade udgør den tydeligste reference til den industrielle kulturarv, men også skorstenen, vandtårnet og andre mindre bygninger træder frem som mulige koblinger til den industrielle fortælling. Efterkrigstidens store industrihaller er umiddelbart vanskeligere at inkludere i en fortælling om den industrielle fortid, men de udnyttes dog af Team B på en diskret og smuk måde, som inspiration til at introducere forskellige retninger og

små forsætninger i det nye kvarters bebyggelsesstruktur. Team C foreslår at bevare dele af de bærende konstruktioner fra fabriksbrikshallerne som skulpturelle elementer på en af de pladser, der indgår i dette forslag. Herudover foreslår alle teams, at forskellige spor fra fabriksbrikshallerne kan indgå i belægningen i det nye kvarter.

Jernstøberiets hovedbygning bevares og fritlægges i alle forslag og tildeles dermed en lidt tydeligere rolle i gadebilledet, end den har i dag. Skorstenen er hos Team B et monument, som viser vej ind i området, hvor den danner en lille plads. Vandtårnet bliver hos Team C tilsvarende en markør, som inviterer indenfor i det centrale byrumsforløb, som indgår i dette forslag. Med en tårnophugning ovenpå vandtårnet tåltænkes det rollen som en ny udsigtsdestination. Team C foreslår endvidere, at der skabes en plads, der hvor Sct. Peders Kirke har ligget, således at det på denne plads bliver muligt at eksponere eventuelle sammenhængende spor fra kirken. Dommerkomiteen finder dog, at nogle af disse henvisninger til kulturarven bliver for bastante i deres fortællinger.

Man kan til diskussionen om den industrielle kulturarv tilføje, at den nye dagligvareforretning måske mest frugtbart kan ses som et volumen, der genfortæller historien om industrien her ved indkørslen til byen. De udformninger og materialevalg, der foreslås til den kommende dagligvareforretning, synes alle at rumme denne reference – og denne mulighed bør indtage en central plads i de endelige forhandlinger med dagligvareforretningen.

DEN FUNKTIONELLE ORGANISERING – HERUNDER TRAFIK OG PARKERING

Vejsystemet og biladgangen løses i alle tre forslag med en intern fordelingsgade i form af en 'vejbøjle', der har adgang mod nord ved den kommende dagligvareforretning og mod syd, hvor den kobler sig på den eksisterende Sct. Peders Gade og dens udmunding i Saltgade. Det øvrige, mere lokale gadenet, forbindes så på lidt forskellige måder til denne 'vejbøjle'. Her skiller Forslag C sig ud ved at foreslå en bred parkeringsgade langs den grønne kant mod nord og vest.

Kravet til p-pladser er den store udfordring, fordi parkering fylder meget og dermed potentielt er i konflikt med ønsket om at skabe en relativt tæt, kontinuert bystruktur. Udover parkering

De tre forslag har forskellige bud på udformningen og placeringen af det nye kvarters offentlige rum.

til de nye boliger er der i programmet både krav om en større p-plads til dagligvareforretningen, og en centerparkering ved Danhostel. De store p-pladsers placering er omtrent den samme i de tre forslag, men boligparkeringen løses på forskellige måder. Team B placerer hovedparten af boligparkeringen inde i boligkarreernes gårde, mens Team A og Team C arbejder med en kombination af garager i gadehusene og parkering i gaderne suppleret med parkering i gårdene.

Garageløsningen refererer til traditionen i den historiske by, men den skaber visse vanskeligheder for husenes boligplan-løsning i stueetagen.

Parkering i gårdene synes umiddelbart at undergrave karreens traditionelle kvalitet i form af et halvprivat og stille indre rum. Team B har imidlertid i deres forslag vist en meget gennemarbejdet indretning af gårdrummene, hvor parkeringen dels sænkes i forhold til de private havearealer og dels placeres i nicher i den væg, som afgrænser de højere beliggende haver i forhold til parkeringsfladen. Dermed bliver bilerne mindre visuelt påtrængende, og der kan også i gårdrummet skabes lommer til boldspil og leg.

Det nye kvarter vil helt overvejende blive et boligkvarter, men det er givet, at der vil komme en ny dagligvareforretning, som vil skabe et aktivitetspunkt med nord. Ribehallen og Danhostel udgør andre funktioner, som vil kunne generere aktivitet i det nye kvarter. Team C foreslår, at Ribehallen åbnes mod en ny plads udenfor hallen, og de foreslår også, at der bygges et nyt kulturhus overfor Ribehallen, således at der skabes en del aktivitet på de nye pladser, som indgår i dette forslag. Team B foreslår en cafe på det nye centrale torv og arbejder med det, de kalder "Mulighedernes Plads", som skal kunne bruges til loppe-markeder og forskellige andre events, som kan samle mange mennesker. Team A foreslår, at alle nye aktiviteter samles i den

grønne kant, men når desværre ikke så langt med at beskrive, hvordan disse funktioner skal organiseres og udformes.

KVALITETEN AF BOLIGER OG UDEAREALER

En bærende kvalitet ved det klassiske byhus er den direkte kontakt med en gårdhave eller en terrasse, og eventuelt videre adgang til et fælles gårdrum.

Alle teams præsenterer boligplaner for de gængse hustyper. Flere arbejder med et basishus i form af et rækkehus på 5 m's bredde suppleret med lidt bredere huse eller muligheden for at arbejde med to eller tre moduler på 5 m. Der er lidt forskel på, hvor velfungerende boligplanerne er, men generelt dokumenteres det, at der i de tre projekter kan etableres et blandet bolig-udbud – måske med vægt på lidt større boliger.

Når der, som det er tilfældet her, arbejdes med en karréstruktur, så udgør hjørnerne en særlig vigtig problematik. Hjørnet spiller en afgørende rolle i karrébyens arkitektur. Det er hjørnet, man ser frem mod og orienterer sig efter, og det er derfor ofte hjørnet, der i den historiske by bærer de epoke-karakteristiske arkitektoniske elementer. Samtidig udgør hjørnet dog ofte en vanskelighed, når det gælder om at udforme gode boligplaner og give boligerne adgang til bolignære udearealer.

Der er blandt forslagene to tilgange til denne problematik. Team A undgår det klassiske hjørneproblem ved at undlade at bygge rundt om hjørnet og lader i stedet karreens bebyggelse fremstå som fire længebebyggelser, der er sammenbundet med en lavere mur ved hjørnet. Dermed får 'hjørnehuset' samme grundplan som de øvrige huse og samme relation til udearealer.

De to andre teams arbejder med lukkede hjørner i de fleste karreer, og forsøger at udvikle et etagehus med særlige boligtyper, der kan fungere i denne sammenhæng. Team B løser dette problem bedst.

Udearealerne optræder i alle forslag i to former: som private udearealer med direkte adgang fra boligen, og som nogle semi-private udearealer, der er fælles for alle karreens beboere. Som nævnt ovenfor ses den tætte kontakt med bolignære udearealer som en bærende kvalitet ved byhuset. Netop på dette punkt er der en vis forskel på, hvordan de tre teams har disponeret. Team B arbejder med bolignære udearealer, der er 4-5 m dybe,

Der er både forslag om boligparkering i gårdrummene, i garager i husene og i gaderne.



TEAM A / TRANSFORM



TEAM C / EFFEKT

mens Team B og Team C arbejder med mere 'terrasseagtige' arealer, med lidt mindre dybde.

Når det kommer til de øvrige udearealer, som knytter sig til boligerne, er der ret stor forskel i bearbejdningsgraden mellem de tre forslag.

Team B viser nogle meget gennemarbejdede planer og snit for indretning af karreens indre gårde. Her dokumenteres det, efter dommerkomiteens opfattelse, at det er muligt – ved hjælp af forskellige niveauer og et omhyggeligt arbejde med støttemure, ramper og beplantning – at indrette en velfungerende og attraktiv gård, som både giver plads for forskellige grader af privathed, leg og for biler og det liv, som knytter sig til dem.

De to andre teams gør ikke så meget ud af at dokumentere, hvordan de vil disponere fællesområderne i gårdene, så de kan rumme både parkering og de forskellige typer af lokalt boligliv.

Alle tre teams kommer med bud på den arkitektoniske udformning af boligbygningerne. Der er ikke bedt om detaljerede redegørelser for den enkelte bygnings arkitektur, men kun udsagn om den arkitektoniske hovedkarakter og den atmosfære, der vil præge det nye kvarter. Dommerkomiteen har derfor ikke ladet bygningsarkitekturen være en afgørende parameter i den endelige bedømmelse, men vil opfordre til, at dette spørgsmål underkastes en grundigere bearbejdning i det videre arbejde med at udvikle retningslinjer og plangrundlag for det nye kvarter.

FLEKSIBILITETEN OVERFOR EN ETAPEVIS REALISERING

Det har i programmet været en forudsætning, at den nye dagligvareforretning skal kunne opføres som første del af det nye kvarter. Hvis det lykkes at gennemføre dagligvareforretningen som et markant bygningsvolumen med en smuk, taktil facade mod Saltgade og en smuk p-plads, vil butikken kunne fremstå som et klart signal om starten på noget nyt.

Herudover lægger den krævede (for at undgå oversvømmelse), høje gulvkote, som forudsætter store jordpåfyldninger, bindinger på etapeudbygningen. Team A og Team B foreslår, at boligudbygningen påbegyndes i det nordvestlige hjørne af området og sammenkobles med forstærkningen af den grønne kant. Derved opnås både, at de første boliger får kontakt til den grønne kant og udsigten, og at de bliver beskyttet mod støj og uro

fra den videre udbygning. Team C foreslår, at udbygningen påbegyndes i midten af området, hvilket synes at være forbundet med større logistiske udfordringer.

Med hensyn til fleksibilitet overfor svingninger i efterspørgsel og investeringslyst udgør karréstørrelsen en form for grundenhed i alle projekter. Team B argumenterer dog for, at deres karrebebyggelse er sammensat af to selvstændige etaper og dermed skabe øget fleksibilitet. Her vil der dog muligvis optræde komplikationer med jordpåfyldning, ligesom alle projekter i forbindelse med nogle af etaperne skal løse komplicerede sammenbygningsproblemer i forhold til den eksisterende, lavereliggende bebyggelse.

SAMMENFATNING

I dommerkomiteens samlede vurdering af de tre forslag fremstår Team B som det stærkeste projekt, både i kraft af sin hoveddisponering, i sin overbevisende fortolkning af Ribes byarkitektoniske identitet og i kraft af sin meget høje bearbejdningsgrad. Forslaget leverer yderst professionelle svar på alle de spørgsmål, som programmet stiller.

Det nye kvarter vil i dette projekt koble sig nænsomt til både landskabet og den eksisterende by, og det vil udvide byen med et afvekslende system af gader, hvor der vil blive skabt en fin rytme mellem bygninger af forskellige højder og tyngde suppleret med den takt, som anslås af forskydninger, åbninger, udvidelser og indsnævring. Kvarteret vil kunne tilbyde den gående valget mellem at bevæge sig langs den grønne kant ad en oplevelsesfyldt sti, der åbner for vekslende udsigter over marsken, eller muligheden for at gå gennem det nye kvarters gader eller tage ophold på en af de nye pladser.

Der vil være plads til at bygge boliger til forskellige familietyper og dermed skabe basis for et afvekslende lokalt liv. Samtidig giver forslaget plads til, at det liv, som knytter sig til Ribehallen og til større events, kan udspille sig på den nye "Mulighedernes Plads".

Projektet indskriver sig dermed på en overbevisende måde både i Ribes fysiske struktur og historie og i byens mange lag af sociale aktiviteter. Og netop derved øger det også byens attraktivitet som forretningsby, besøgsby og bosætningsby.



TEAM B / VANDKUNSTEN
VINDER

Vinderprojektet indskrives sig på overbevisende måde både i Ribes fysiske struktur og historie og i byens mange lag af sociale aktiviteter. Og derved øger det også byens attraktivitet som forretningsby, besøgsby og bosætningsby.



TEAM A / TRANSFORM



TEAM C / EFFEKT



TEAM B VAANDKUNSTEN VINDER

Vinderprojektet vil koble sig nænsomt til både landskabet og den eksisterende by og vil udvide byen med et afvekslende system af gader.

DOMMERKOMITEEN





HELHEDSPÅN STØBERIKVARTERET 1:2000

Totalrådgiver Tegnastuen Vandkunsten A/S
ophavsretMedarbejdere: Partner arkitekt Jan Albrechtsen / Partner arkitekt Pernille Schyum Poulsen
/ Arkitekt Maria Ramild Crammond / Arkitekt Alexander Vedel Ottensten /
Arkitektstud. Emil Bruun Meyer / Arkitektstud. Helene Skotte Wied

Underrådgiver SCHØNHERR A/S

Underrådgiver Dansk Energimanagement & Esbensen A/S

Underrådgiver Urban Creators ApS

HOVEDGREB

Team B understreger, at de med deres forslag ønsker at fange både storheden og det lavmælte, og at være opmærksomme overfor historien og byens skala og karakter – men uden at forfalde til nostalgi og kopiering.

Koblingen til historien skabes ved at tage udgangspunkt i de 'footprint', som industrihallerne har afsat og at anvende karreen som en velkendt og afprøvet bebyggelsesfigur. Denne tilgang giver en række mindre skæve vinkler, som skaber et netværk af gader, stræder og pladser, der tydeligt refererer til den historiske bystruktur i det eksisterende Ribe. Det understreges også, at der er en stærk visuel reference til den historiske by, idet både den store plads og hovedstrøget i det nye kvarter åbner for udsigt til Domkirken. Også bebyggelseshøjden på 2-2,5 etager ses af dommerkomiteen som et greb, der sikrer sammenhæng og respekt i forhold til den historiske by. Dertil føjes så nogle historiske referencer til industrihistorien, som sikres ved at genbruge materialer og spor fra Jernstøberiet på pladser og i belægninger.

Karreerne bebygges med det, der kaldes 'Ribehuset' – en husstype, der tænkes opført af lokale håndværkerkonsortier efter nogle grundprincipper, som fastlægger volumen, hovedformer og de vigtigste detaljer. På den måde regner Team B med at

kunne undgå den ensretning og banalisering af arkitekturen, som ofte er forbundet med developerprojekter, og opnå en 'ægte' variation i den nye bebyggelse. Hustyperne består både af almindelige gadehuse og et særligt gavlvendt hus, som stikker længere ind i gårdrummet end de andre huse og på den måde både skaber afveksling og et lidt større byggevolumen. Husene er baseret på et grundmodul på 5 m, som kan rumme den mindste hustype kalder 'boden'. Det vil være muligt for de kommende bygherrer at købe op til tre moduler, der gør det muligt at bygge et smalt rækkehus eller et større længehus. Adgang til boligerne sker overvejende fra smalle slipper mellem husene, som skulle betyde, at gaden stadig opleves som det aktive adgangsrum, selvom der også er adgang fra p-pladserne i gårdene.

Karreens gårde anvendes både til private havearealer og til fælleaktiviteter og parkering. Parkeringsfladen er sænket 40 cm i forhold til haverne, således at man fra boligerne og haverne ser henover bilerne. Der er et gennemtegnede system af ramper, som forbinder de to niveauer, og dermed opfyldes tilgængelighedskrav til boligerne. Det lavere p-niveau gavner også jordbalancen. På gadesiden vil husene typisk være hævet over gadeniveau, således at der i gaden vil være trappesten som et rytmegevende element.

Det nye kvarter afgrænses mod marsken af en udvidet grøn kant, som bygger videre på den eksisterende beplantning og gradvist hæver koten op mod boligerne i kote 4,75. Langs denne grønne kant anlægges en sti i pladsstøbt beton, som gennem knæk og små lokale udsparinger i beplantningen skaber nye bevægelsesmuligheder og nye udsigter. Denne grønne kant arbejder sig nogle steder længere ind i det nye kvarter og omfavner og inkluderer p-pladsen ved dagligvareforretningen, nogle af de såkaldte landskabsgader og den store p-plads ved Danhostel. Ved Danhostel foreslås bygget et antal hytter, som er hævet over terræn. Disse hytter sikrer både øget overnatningskapacitet, og de skaber rumlig støtte for stien samt danner en ny front mod marsken, uden at det er nødvendigt at ændre på koteringen. Mod nord foreslås det, at den grønne kant langs åen føres videre mod øst, således at man kører ind i det historiske Ribe gennem en grøn port. Man føres herfra videre mod syd til åen af en ny allébeplantning i Saltgade, som vil tilføre en ny rumtype i denne del af byen. Vandafledning sker delvist gennem åbne render i gadebelægningen, og store vandmængder kan midlertidigt opsamles og tilbageholdes på de store p-pladser, som ligner lavere end boligkarreerne.

VURDERING

INDPASNINGEN I RIBES SÆRLIGE LANDSKAB OG BYARKITEKTONISKE IDENTITET

Den grønne kant og den måde, den udnytter den eksisterende beplantning, skaber en fin – og robust – indpasning i forhold til marsken og giver samtidig nye promenade- og udsigtsmuligheder, som vil skabe værdi for hele byen. Den nye allébeplantning på Saltgade, som leder fra den grønne port frem til åen, vurderes også som en vellykket tilføjelse til bylandskabet. Skalaen i den nye bebyggelse – både mht. højder og karréstørrelser – tilpasser sig fint til bylandskabet. Den arkitektoniske identitet i Ribe og de små skævheder og forsætninger, der hentes fra industrisporene, fremstår som 'naturlige' dele af den nye bystruktur og sikrer, at den refererer til den historiske struktur og gentager og genfortolker en række byarkitektoniske motiver. Forslaget om at udvikle en form for typehuse, som de kommende bygherrer – hvad enten det er developere eller individuelle bygherrer – kan vælge imellem, kan sikre, hvad der kunne kaldes en organisk variation i det nye kvarter, som refererer til den måde, som den historiske bys variationer er opstået på. Der er dog nogle forhold omkring kriterier for grundsalg, der skal afklares for at sikre, at strategien kan virke efter hensigten.

Den konkrete indpasning i landskabet, i form af koterung til den nye højde, er meget omhyggeligt og professionelt bearbejdet.

INDDRAGELSE AF STEDETS KULTURARV OG INDUSTRIELLE FORTÆLLING

Bebyggelsesstrukturen, som henter sine retninger og forskydninger fra fabriksbygningerne, er en vellykket og stilfærdig reference til den industrielle kulturarv. Bebyggelsesstrukturen – forstået som karréstørrelsen, forsætningerne, gade og pladsdimensioner – refererer, uden at det virker anstrengt, til den historiske bys dimensioner og rumtyper. Der foreslås herudover nogle mere 'håndfaste' referencer til industrihistorien, ved at lade spor og materialer fra industribygningerne indgå i belægningen – specielt på 'Vandpladsen'. Referencen til støberivirk-somheden søges endvidere fastholdt gennem ornamenter og materialer i de nye bygninger udført i støbejern. Nogle af disse referencer opfatter dommerkomiteen som 'overgjorte' og foreslår, at de bearbejdes og afdæmpes.

DEN FUNKTIONELLE ORGANISERING – HERUNDER TRAFIK OG PARKERING

Trafikløsningen er enkel med en 'vejbjølle', som betjener alle karreer og giver adgang til p-pladserne i karreernes gårde. De tre 'yderste' karreer har på de tre sider adgang fra det, der kaldes landskabsgader, som har en anden karakter end 'trafikgaderne'. Den nye bebyggelse er organiseret omkring en central plads, kaldet 'Vandpladsen', hvor det forventes, at der kan lokaliseres en café. Herudover er der samlingspunkter omkring et lille kulturhus i en af støberiets bevarede bygninger. Dagligvareforretningen vil ligeledes fungere som et samlingspunkt og et funktionelt koblingspunkt til den øvrige by. Herudover vil de aktiviteter, der tænkes at foregå på "Mulighedernes Plads", integrere det nye kvarter i byens liv.

Hovedparten af boligparkeringen placeres inde i karreernes gårde suppleret med nogle få garager i stueetagen og et mindre antal p-pladser i gaderne. Selvom denne organisering principielt kunne 'dræne' gaderne for liv, vurderes det, at de mange 'slipper', som rummer adgang til boligerne og skaber forbindelse mellem gårde og gader, afbøder dette potentielle problem.

KVALITETEN AF BOLIGER OG UDEAREALER

Boligerne tænkes som nævnt opført som et stedsspecifikt 'typehus' – 'Ribehuset' – i overensstemmelse med et sæt type-

tegninger, som angiver både bygningernes volumen, arkitektur og plantyper.

Boligerne er med hensyn til plantyper omhyggeligt gennemarbejdede. Især de vanskelige hjørner og boligerne i 'gavlhuset' er dokumenteret både med boligplaner og med gennemtegnede bolignære udearealer. Der har ved tidligere afleveringer været skepsis overfor, hvilket miljø der ville opstå i gårdene, når hovedparten af parkeringen placeres der. De meget gennemarbejdede planer synes imidlertid at dokumentere, at der både kan opnås gode bolignære opholdsarealer og mindre lommer til boldspil og leg – og generelt en frodig atmosfære i gårdrummet. Denne frodige og venlige atmosfære opnås bl.a. ved at placere bilerne i mindre grupper, som så at sige omfavnes af nicher, der dannes af kanten mod haverne.

Den arkitektoniske gestaltning af 'Ribehuset' er efter dommerkomiteens opfattelse mindre overbevisende som et forsøg på at fortolke og forny den historiske bys arkitektur. Relief, vinduesformater, materialevalg og proportioneringen generelt forekommer fremmed for Ribe. Men i betragtning af, at boligplaner, bygningsvolumener og deres sammenbygning i karreerne er meget overbevisende og skaber nogle meget fine gaderum og en rytme, som er på 'bølgelængde' med det historiske Ribe, anses den anviste bygningsarkitektur ikke som noget afgørende problem.

Gader er både mht. belægninger, beplantning, koter og vandafledning meget omhyggeligt og professionelt gennemarbejdede. Dog er det ikke helt klart, hvilken rolle trappesten, plantebede og eventuelle muligheder for udeophold til boligerne spiller for karakteren af gaderne.

Koteringen er særdeles grundigt gennemarbejdet, men viser også nogle lidt vanskelige steder i tilpasningen til det eksisterende gadeniveau ved Saltgade og Sct. Peders Gade og ved dagligvareforretningen, (hvor der er næsten 1 m mellem butikkens gulvkote og eksisterende gadeniveau. Dette problem gælder alle forslag, men i dette projekt er det omhyggeligt dokumenteret).

Projektet rummer grundige analyser af dagslysforholdene både i de forskellige karreer og i den typiske boligenhed – bodhuset. Her viser analyserne, at den midterste del, som dog primært rummer adgang og trappe til første sal, vil have de dårligste

dagslysforhold – men acceptable i forhold til rumdisponeringen.

Der er også i dette projekt gennemført vindsimulationer, som dokumenterer et gunstigt vindklima i det nye kvarter – hvilket er helt afgørende for kvarterets attraktivitet, både som boligområde og som besøgsområde og dermed som et tilskud til Ribe.

FLEKSIBILITETEN OVERFOR EN ETAPEVIS REALISERING

Etapedelingen er klart beskrevet. Der foreslås en tidlig igangsætning af nogle af de grønne projekter – især de to store p-pladser, som ses som en mulig kickstarter. Udover dagligvareforretningen, der er givet som startpunktet, foreslås byggeriet igangsat i det nordvestlige hjørne, hvilket betyder, at de tidlige karreer vil nyde godt af kontakten til den grønne kant og kun i begrænset omfang vil blive generet af efterfølgende etapers byggeaktivitet.

Karreerne tænkes udbygget på den måde, at den sammenhængende L-formede bebyggelse, indenfor hver karré, søges opført som en samlet etape – dvs. at hver karré rummer to mulige faser. Det bør gennemtænkes, hvordan grundsalg og grundpriser kan sikre den variation, der er lagt op til, og det bør også gennemtænkes, hvilke krav til bebyggelsen der skal opstilles, hvis det ikke lykkes at etablere de Ribehus-konsortier, som er anbefalet.

KONKLUSION

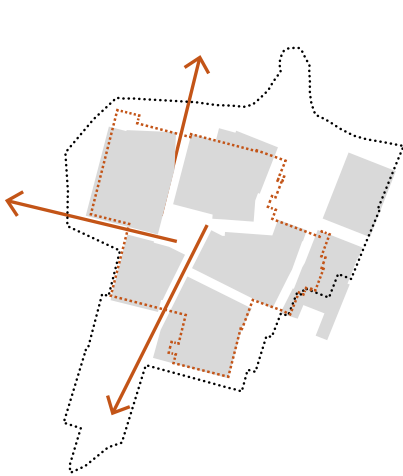
Dommerkomiteen er meget begejstret for dette projekt, der på alle måder lever op til forventningerne til en ny bydel i Ribe på Jernstøberigrunden. På baggrund af ovennævnte vurderinger har en enstemmig dommerkomite derfor udpeget dette forslag som vinder.



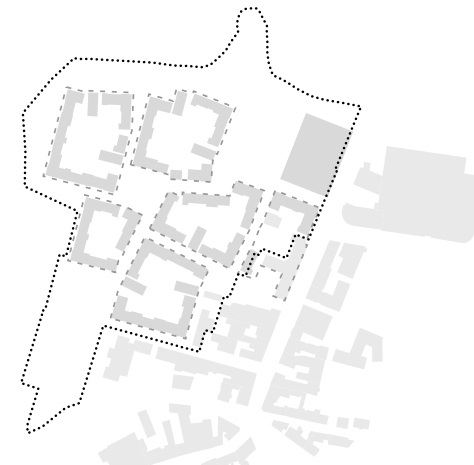
BEBYGGELSEN SET FRA HOVEDENGEN



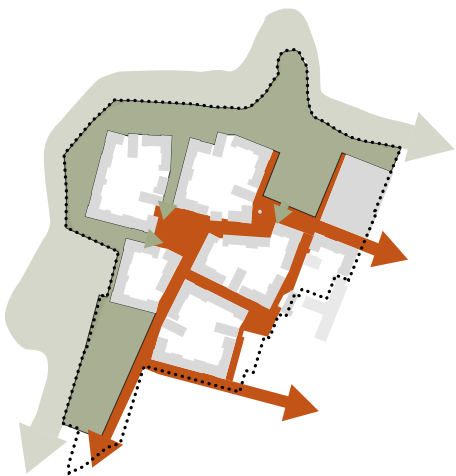
SNIT



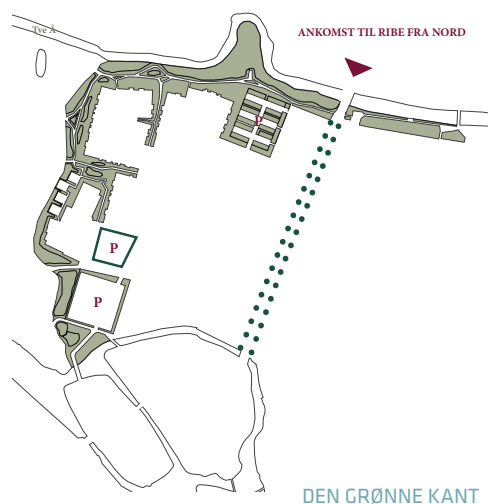
YDRE RAMME FOR BYGGEFELTER



AFSÆT I HALLERNES STRUKTUR



BYRUMSHIERARKI





KIG FRA TAGTERRASSE MOD GÅRDUM

53%

Bebyggelsesprocent

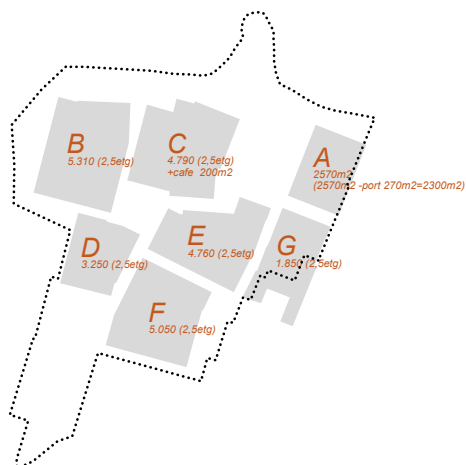
Grund: 53.707m²
Bebygget: 28.280m²

Bolig: 25.010m²
 192 p. pladser

Dagligvareforretning: 2.570m²
 (Fratrukket port og varegård: 2.300m²)
 90 p. pladser

Danhostel udvidelse: 500m²

Cafe: 200m²



BYGGEFELTER OG AREALER



KIG FRA VANDPLADSEN MOD DOMKIRKEN

PLANUDSNIT
VANDPLADSEN



PLANUDSNIT
GÅRDUM

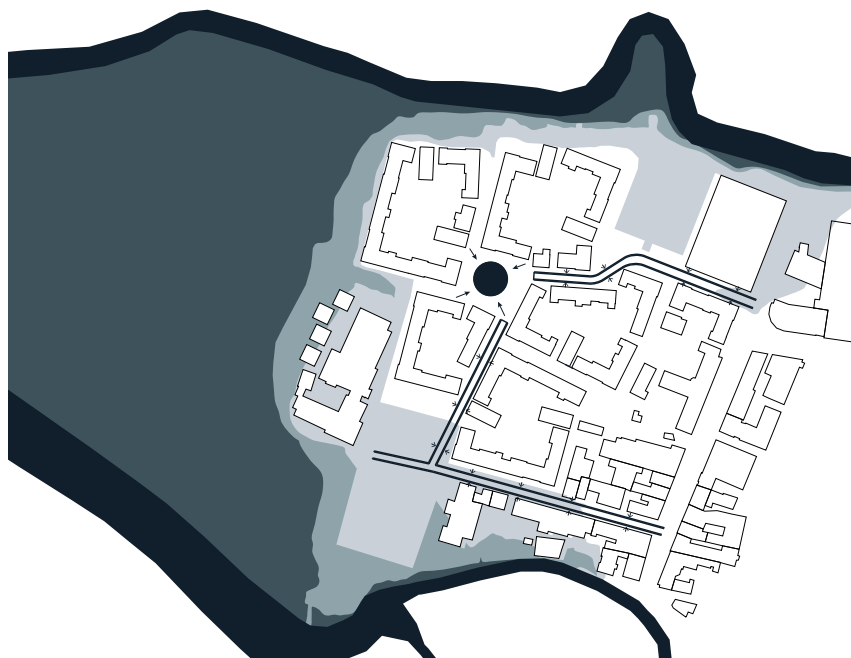




KIG FRA SALTGADE MOD LIDL
OG STØBERIKVARTERET

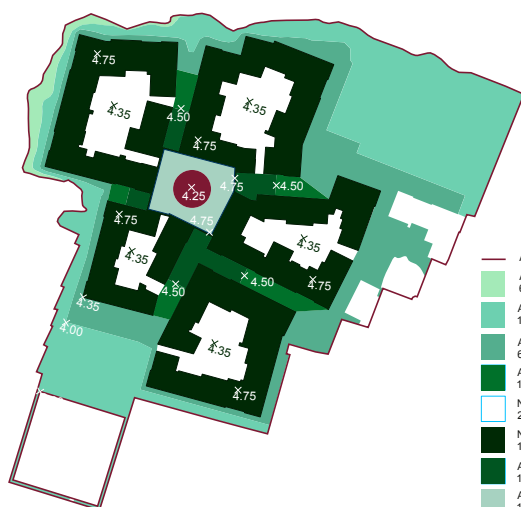


PLANUDSNIT VED LIDL OG SKORSTENSPLEDSSEN



- HYPPIGT FOREKOMMENDE
- 1 ÅRS HÆNDELSE (1.55)
- 5 ÅRS HÆNDELSE (3.00)
- 50 ÅRS HÆNDELSE (4.00)

HÅNDTERING AF REGNVEJRSHÆNDELSER



- Afgrænsning af område for regulering
 - Areal mellem kote 3 og kote 2.25
682 m² x 0.75 m x 0.5 = 255 m³ jord
 - Areal mellem kote 3 og kote 4
11268 m² x 1 m x 0.5 = 5634 m³ jord
 - Areal mellem kote 4 og kote 4.35
6946 m² x 0.35 m x 0.5 = 1216 m³ jord
 - Areal mellem kote 4.35 og kote 4.50
1163 m² x 0.15 m x 0.5 = 87 m³ jord
 - Niveau 4.35 (afstand til eksist. terræn kt.4)
23321 m² x 0.35 m = 8162 m³ jord
 - Niveau 4.75 (afstand til kt. 4.35)
14082 m² x 0.4 m = 5634 m³ jord
 - Areal mellem kote 4.50 og kote 4.75
1172 m² x 0.25 m x 0.5 = 147 m³ jord
 - Areal mellem kote 4.75 og kote 4.25
1107 m² x 0.50 m x 0.5 = 276 m³ jord
- Total mængde tilført jord = 21411 m³ jord

JORDBEREGNING



terræn og
beplantning
bevares

off. sti

terrænreguleres
og ny beplantning
etableres

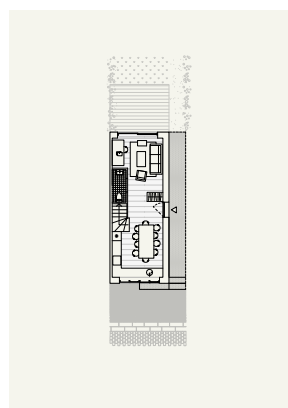
3.00
eksisterende
terræn

4.75 fremtidig sokkelkote
DK 4.12 (jernstabenet)

TERRÆNFORHOLD LANGS KANTEN



KOTER

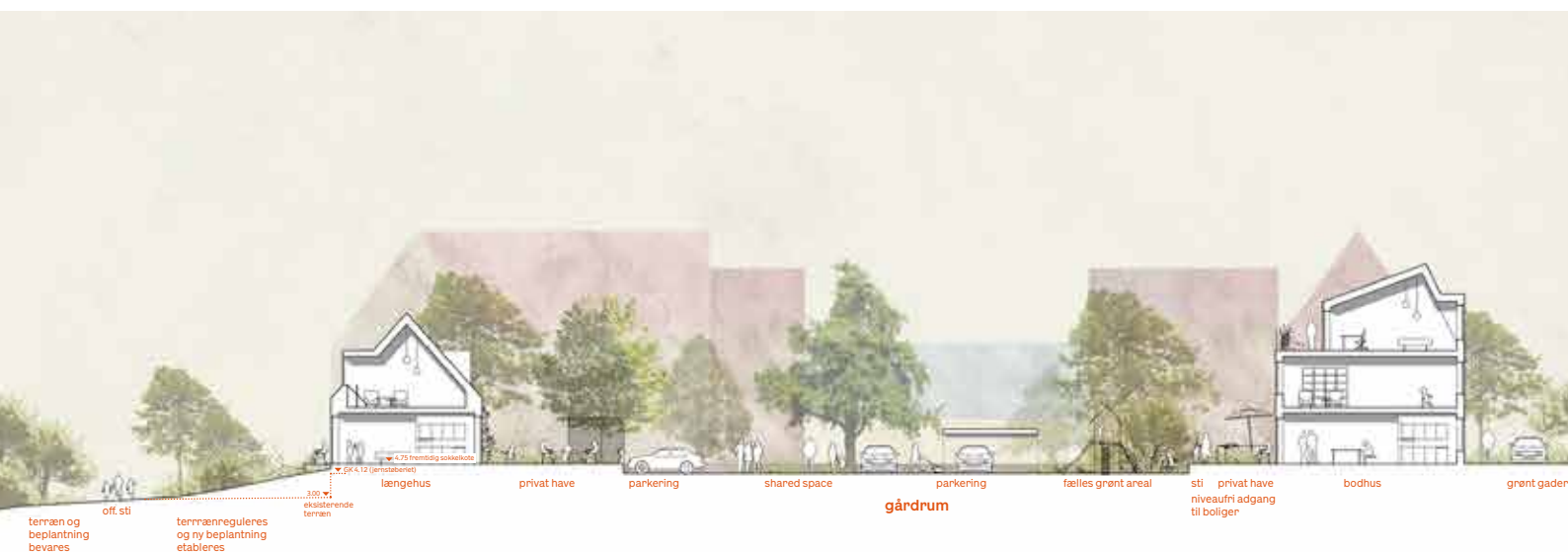
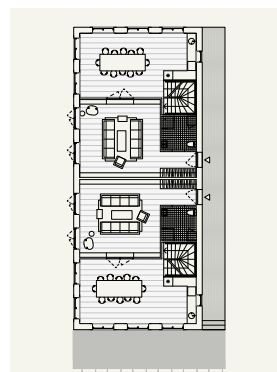


Stueplan 1:200

Variationer opstalt 1:100 →

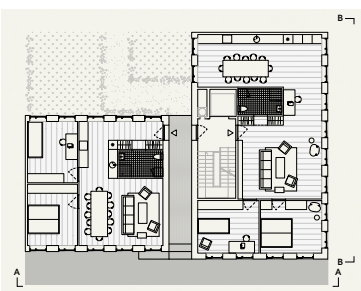
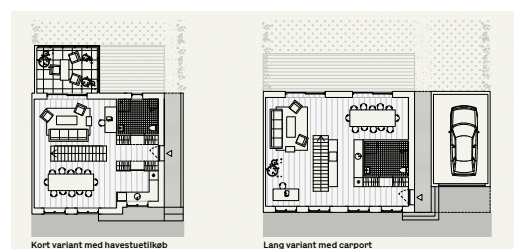


BYGNINGSTYPER
GAVLHUSET



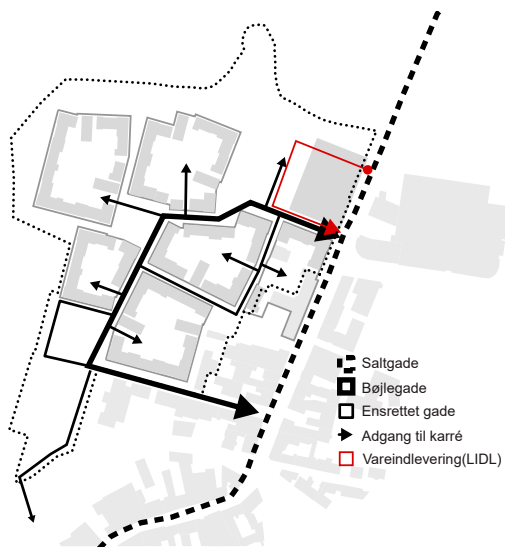


BYGNINGSTYPE
LÆNGEHUSET



BYGNINGSTYPE HJØRNEHUSET

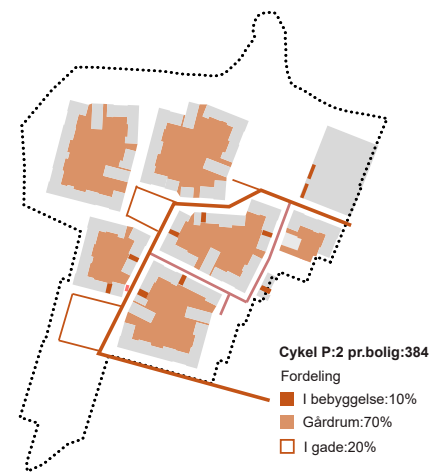




VEJTYPER



PARKERING



CYKELPARKERING



MULIGHEDERNES PLADS



SOM PARKERINGSPLADS



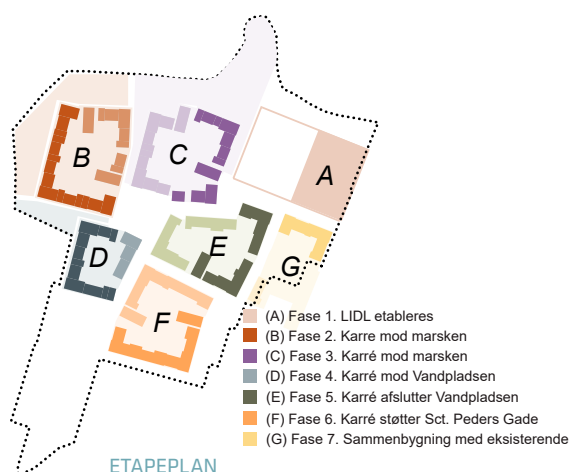
SOM MARKEDSPLADS



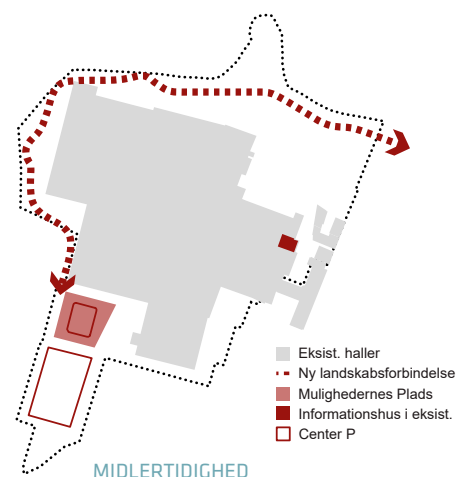
DETALJEOPSTALT BODHUS



DETALJEOPSTALT LÆNGEHUS



ETAPEPLAN



MIDLERTIDIGED



TEAM A TRANSFORM

Valget af en forholdsvis lille karré,
som giver et differentieret gadenet, ses også
som et interessant bud på, hvordan der kan
skabes en oplevelsesrig bydel.

DOMMERKOMITEEN





HELHEDSPAN STØBERIKVARTERET 1:2000



Hovedrådgiver **Transform architecture + urbanism ApS**
ophavsret

Underrådgiver **Arkitekt Kristine Jensens Tegnestue**
ophavsret

Underrådgiver **TEKT Arkitekter**
ophavsret

Underrådgiver **Rambøll A/S**
ophavsret

Konsulent **Ellen Braae**
ophavsret

HOVEDGREB

Team A konstaterer, at deres projekt er baseret på en grundlæggende læsning af Ribes relationer til landskabet, som tolkes og omsættes til en ny kantsituation mod Nationalparken og et nyt bymønster med gadebilleder, skala og klare overgange, som refererer til Ribes historiske kerne. Den grønne kant mod marsken – 'balkon til nationalparken' – er i projektet et nyt demokratisk og aktivt, rekreativt rum, som er ekstrovert i modsætning til byens introverte gader og vil dermed give både byens besøgende og beboerne nye oplevelser.

Der lægges vægt på, at den nye bydel indenfor denne grønne kant danner en tæt bymasse, som opnås ved at benytte en forholdsvis lille karré og dermed opnå det, der benævnes et nedskaleret, varieret og oplevelsesrigt gadenet. Karreen er retvinklet, og alle karreer drejes en lille smule, således at alle gaderum spidser til. Der lægges vægt på, at alle gaderum leder frem til den grønne kant. Alle gader er tilgængelige med bil, men færdslen sker på fodgængerens betingelser. Alle gader har samme granitbelægning med markering af forskellige zoner – der er dog en 'vejbjølle' med lidt større bredde fra dagligvareforretningen til Sct. Peders Gade, som udgør en intern fordelingsvej i det nye kvarter. Der er langs gadefacaderne en zone, som beboerne kan

indtage og beplante. Der er 53 p-pladser i gaderne. I 45 af husene er der garager i stueetagen.

Principielt stræbes der efter, at alle karreer rummer den nødvendige parkering indenfor karren og dens gader. Det indebærer, at gårdene rummer en del parkering, 98 pladser i alt, samt at der i alt er 45 garager i stueetagerne. Gaderne omkring karreerne klarer i alt 53 pladser. Der opereres også med en tilbage-trækning af karreens ene hjørne, så der bliver plads til fem biler. Langs husene er der på gårdsiden en privat zone med varierende bredder – minimum 3 m.

Den grønne kant er det primære offentlige rum, og den indeholder en række 'destinationer' – en amfiteatralsk trappe, som tilbyder udsigt til Nationalparken, et udsigtstårn og en platform – der giver kontakt til åen og skal danne møde mellem den besøgende og den fastboende. Enkelte steder skal byens belægning kunne flyde ud i kanten og danne små pladser (men det er svært at se, hvor det sker) og omvendt trænger træerne fra kanten ind og gennembryder granitgulvet enkelte steder.

Midten med karrébebyggelsen ses som den mineralske del, som står i kontrast til den grønne kant. De mange små karreer

danner et fintmasket net af granitbelagte gader, hvorfra man kan gå videre ind i gårdene. Gårdene rummer små gårdhaver eller terrasser med en dybde på 3 m til hovedparten af boligerne og større fælles havelodder med en 'poetisk' beplantning af kirsebær. Bebyggelsen danner en sammenhængende kant med enkelte afbrydelser, hvor der i stedet er havemure, som det også kendes fra den historiske by. Havemuren benyttes også til at undgå vanskelige hjørneløsninger. Langs gadefacaden er der en 60 cm zone, som beboerne kan indtage med den beplantning, de ønsker. Husene er på maks. 2,5 etager som reference til den historiske by.

Husene består af fire grundtyper – gavlhuse og lænehuse, som både er rækkehuse og huse, som rummer to lejligheder.

Udbygningstakten tænkes – efter dagligvareforretningen – at starte i det nordvestlige hjørne, som både kan gøres færdige hver for sig, og som ligger tilpas langt fra kirken og eventuelle fund. Den lille karré fremhæves som noget, der øger planens fleksibilitet i forhold til forskellige bygherrer og vekslende efterspørgsel.

VURDERING

INDPASNINGEN I RIBES SÆRLIGE LANDSKAB OG BYARKITEKTONISKE IDENTITET

Den grundlæggende struktur med en grøn offentlig og aktiv kant, der omgiver en tæt og varieret bebyggelse, er både en klar tolkning af det specifikke steds muligheder og en principiel tolkning af Ribes historiske struktur og relation til landskabet. At gøre udsigten og promenaden til det, der skaber de mest offentlige rum, opfatter dommerkomiteen som udtryk for en sikker forståelse af karakteren af det liv, der vil opstå i den nye bydel. Valget af en forholdsvis lille karré, som giver et differentieret gadenet, ses også som et interessant bud på, hvordan der kan skabes en oplevelsesrig bydel. De mange retningsforskydninger mellem karreerne vil understøtte variationsbestræbelsen.

INDDRAGELSE AF STEDETS KULTURARV OG INDUSTRIELLE FORTÆLLING

Der lægges mest vægt på den grønne kant som en videreførelse af den historiske relation mellem by og landskab og på skalaen i den nye bebyggelse – både karrédimensioner, gadenettet, bygningsformer og bygningshøjder – som en læsning og tolkning af den historiske bys struktur og arkitektur.

DEN FUNKTIONELLE ORGANISERING

– HERUNDER TRAFIK OG PARKERING

Alle fælles funktioner placeres ud til den grønne kant eller ud til Saltgade. Det foreslås, at der kan lokaliseres flere offentlige funktioner sammen med Danhostel og Ribehallen. Det er dog kun beskrevet i tekst, hvordan den grønne kant tænkes indrettet, og hvilken atmosfære der vil opstå i dette vigtige rum.

Parkeringsløsningen i forhold til boligerne er en pragmatisk blanding af parkering i indbyggede garager, lidt parkering i gaderne og en del parkering inde i gårdene. Der er kun i tekst og ikke i tegning redegjort for, hvordan gårdparkeringen organiseres i forhold til andre funktioner i gårdene.

KVALITETEN AF BOLIGER OG UDEAREALER

Der foreslås som udgangspunkt fire boligtyper, uden at der redegøres for, hvordan de skal bruges i styringen af udbygningen. Der arbejdes med en bebyggelse, som ikke går om hjørnet, hvilket giver mulighed for gode udearealer til alle huse eller stuelejligheder og ligeledes gode lysforhold til hjørneboligerne. I de fleste karreer er der parkering inde i gårdene, men der er kun i tekst redegjort for gårdenes indretning.

Det undrer dommerkomiteen, at der ikke er redegjort mere for indretningen og atmosfæren i den grønne kant, når den udnævnes til det vigtigste offentlige rum og den bærende kvalitet i projektet.

FLEKSIBILITETEN OVERFOR EN ETAPEVIS REALISERING

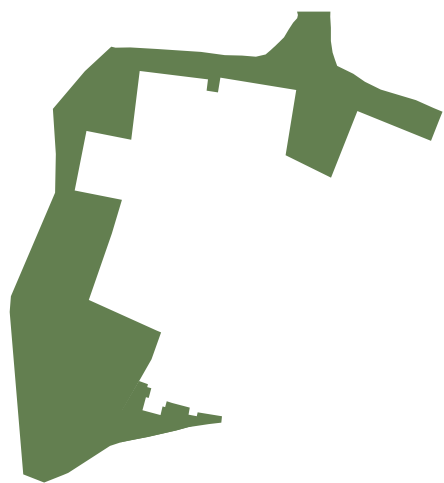
Udover dagligvareforretningen som den givne etape 1 foreslås det, at udbygningen begynder i det nordvestlige hjørne. Hustyperne og deres sammenbygninger er fordelt således, at det skulle være muligt at tilpasse udbygningen til forskellige bygherrer og developere. Der argumenteres også med, at den lille karré øger fleksibiliteten i udbygningen.

KONKLUSION

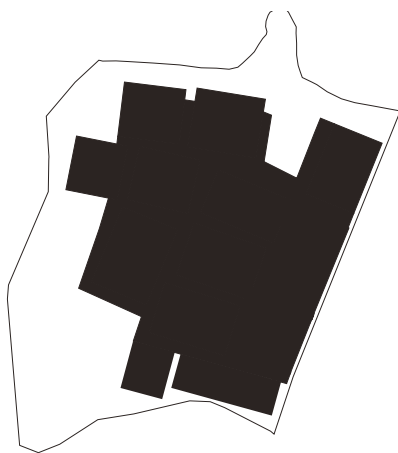
Samlet set finder dommerkomiteen, at der er en række bymæssige kvaliteter i projektet, men den landskabelige bearbejdning er ikke kommet helt i mål.



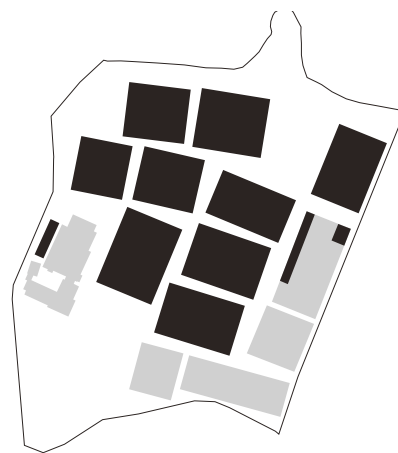
BEBYGGELSESPLAN - ISOMETRI



KANTEN – BALKONEN TIL NATIONALPARKEN



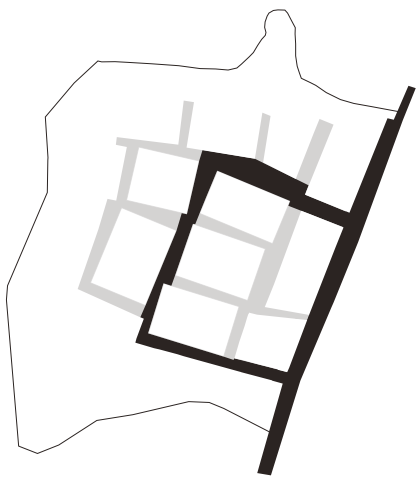
TÆT BYMASSE



BYENS MØNSTER



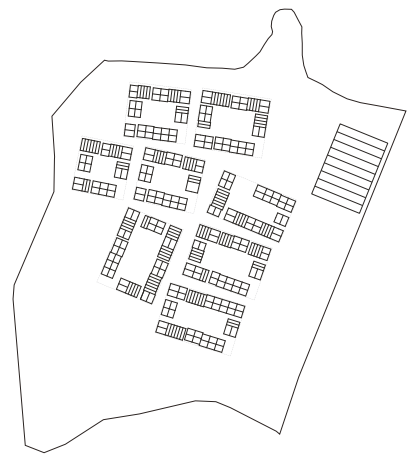
BEBYGGELSESPAN – LUFTPERSPEKTIV



INFRASTRUKTUR



DESTINATIONER



KULTURARVEN



INDPASNING I RIBES MØNSTRE



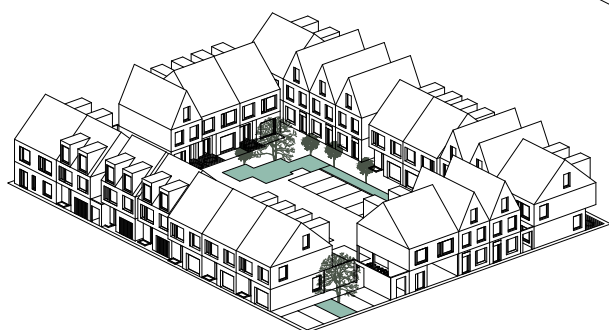
SNIT VARFTEN – DEN GRØNNE KANT



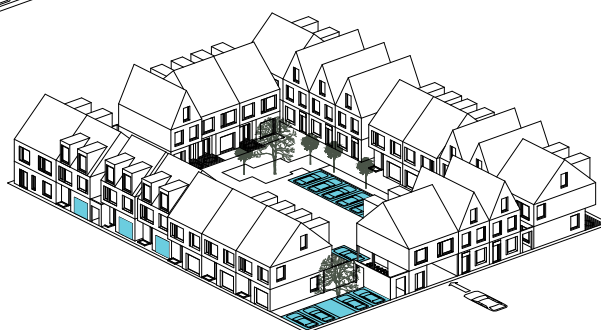
DEN GRØNNE KANT



EKSEMPEL
PÅ KARRÉ



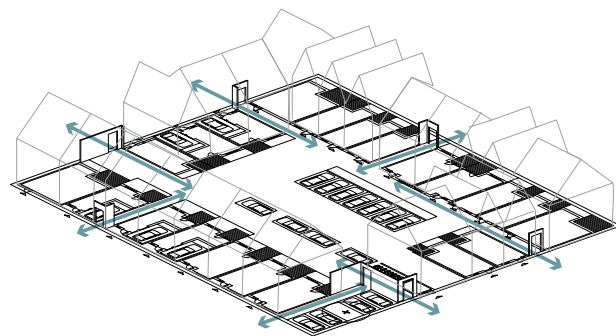
GÅRDRUM



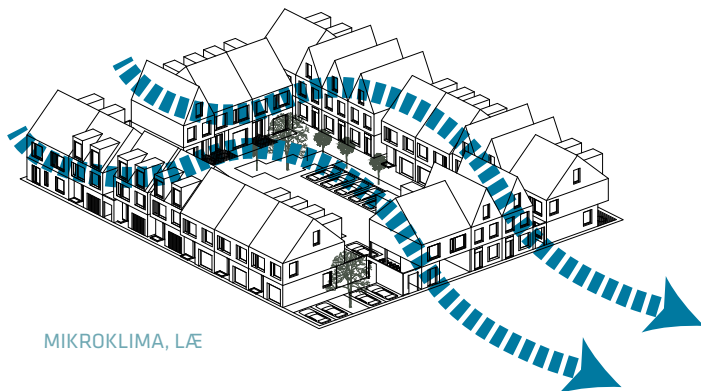
BLANDING AF BOLIGTYPER



ADRESSERE GADER OG HJØRNER



ADGANGE



MIKROKLIMA, LÆ



ÅBNE OG SOLRIGE GÅRDUM



BOLIGGADE – DEN MINERALSKE MIDTE



SNIT



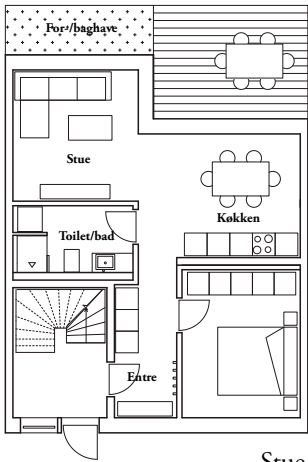
SNIT

Type A - 8 m

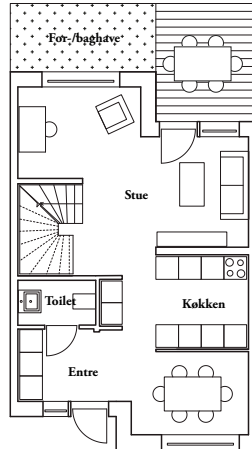
Type B - 6,5 m

Type C - 6,5 m
m. garage

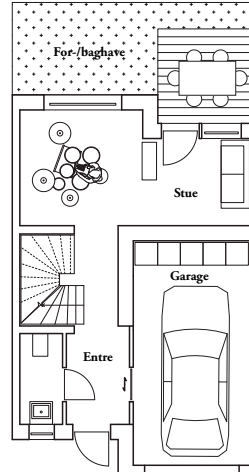
Type D - 5 m



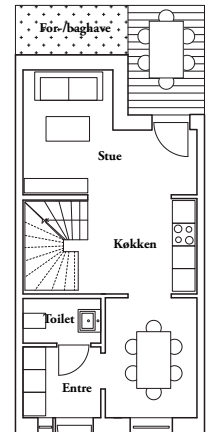
Stue



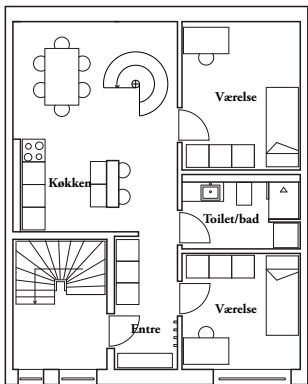
Stue



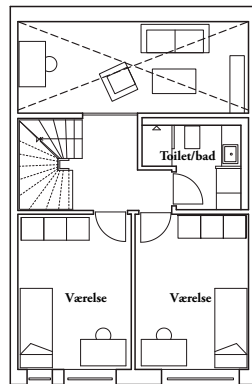
Stue



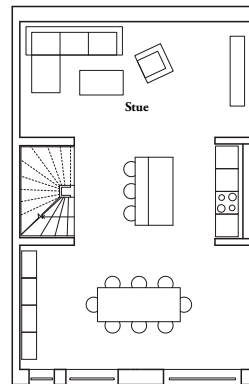
Stue



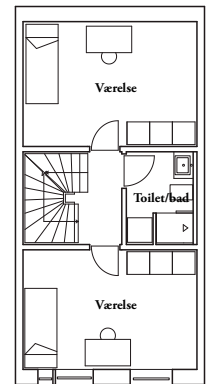
1. sal



1. sal



1. sal

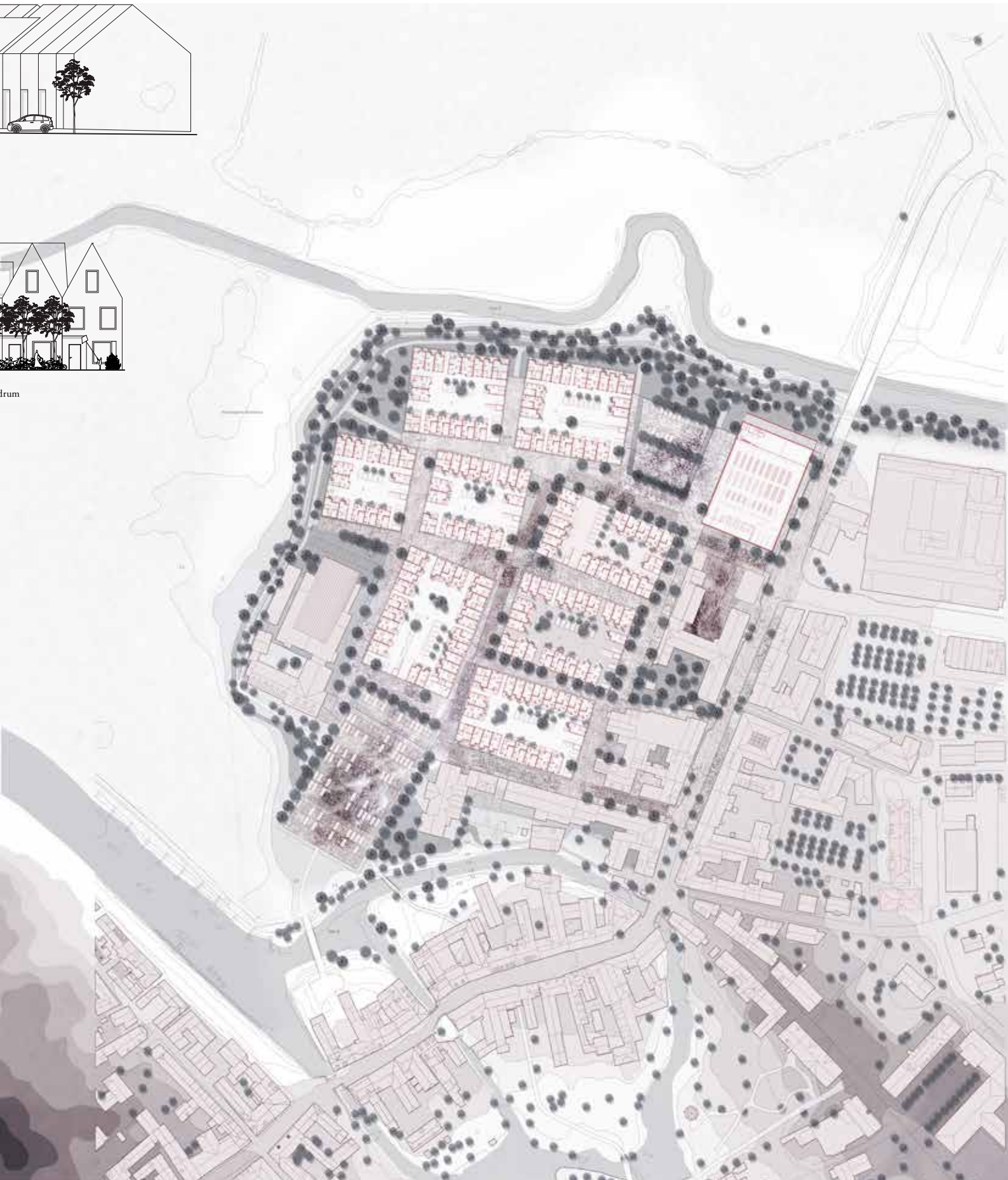


1. sal

BOLIGTYPER

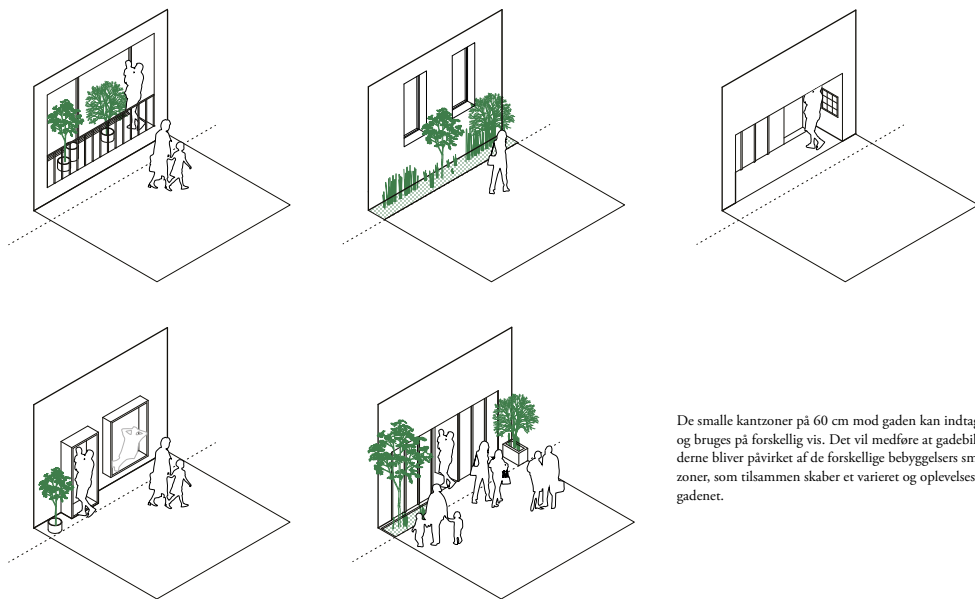


drum

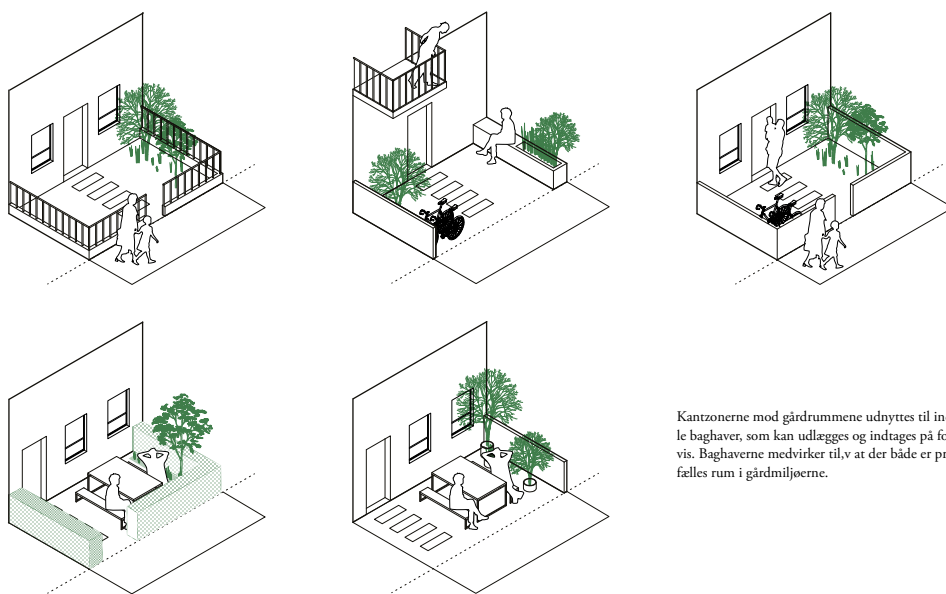


PLAN

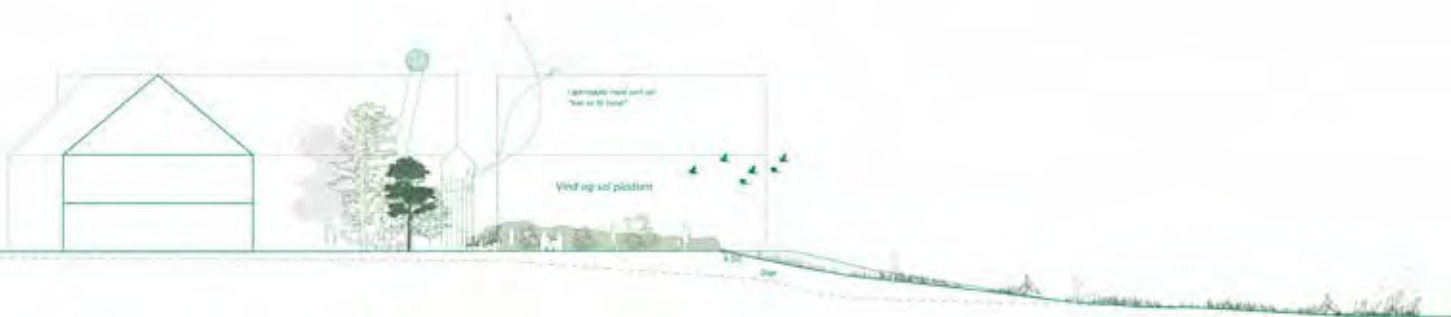
SMALLE KANTZONER MOD GADERNE



SMÅ BAGHAVER MOD GÅRDEN



STRATEGI FOR KANTZONER



SNIT - DEN GRØNNE PLADS



EKSEMPEL PÅ GADERUM



"HOVEDGADEN"



EKSEMPEL PÅ GADERUM



HOVEDGADEN MED BRED PROFIL



KIG FRA KANTEN



KIG MOD LIDL



BYGGEFELTER OG AREALER
SAMLET BEBYGGELSESPROCENT CA.
SAMLET ETAGEAREAL CA. 26.300 M2

49%



PARKERING

- Lidl
- Privat gadeparkering
- Private garager
- Gadeparkering til byggegrunde
- Erhverv - Jernstøberi
- Danhostel
- Offentlige p-pladser



TEAM C EFFEKT

Ribes gadeforløb, karréstruktur, materialitet, hustyper og kulturhistoriske spor danner afsæt for forslagets hovedidé. Intentionen om et nyt kvarter, bundet op på stedets historie, er stærk og fin.

DOMMERKOMITEEN





HELHEDSPÅN JERNSTØBERIET 1:2000



Hovedrådgiver **EFFEKT Arkitekter ApS**
ophavsret

Underrådgiver **Jørgen Overbys Tegnastue A/S**

Underrådgiver **Niras A/S (Alectia A/S)**

Konsulent **Colliers International Danmark A/S**

HOVEDGREB

Projektets er båret af positive intentioner om at tage udgangspunkt i rester af kulturarv og de kulturhistoriske fortællinger på stedet.

Den nye bydel foreslås etableret omkring et centralt pladsforløb, gående øst-vest fra Saltgade mod Ribehallen, der forbinder konkurrenceområdet kulturhistoriske spor. Jernstøberiets hovedbygning fritlægges, og dens nærområder forbindes med nye pladser – først 'Støberipladsen', der etableres med genbrug af strukturer fra støberiet og herefter 'Sct. Peders Plads', der etableres ved ruinerne fra Sct. Peders Kirke. Forløbet fortsættes i nord-sydgående retning i et forløb forbi Ribehallen – der åbnes op – og videre i en såkaldt Promenade, der tænkes fortsat i en gentænkning af den tidligere bro, som kobler sig direkte på bykernen. Der ønskes således en glidende overgang mellem det gamle Ribe og de nye bydele.

Også strukturen tager udgangspunkt i Ribes kendte karréstruktur. Her skabes fem hele og en halv nye karréer, som gentager det gamle Ribes balance mellem offentlige gaderum og private gårdrum, hvortil der er adgang gennem porte. Gårdrummene foreslås beplantede med træer og såkaldte engområder, hvor eksisterende terrænkoter holdes nede, mens gaderummene

primært er byrum med hårde flader og mulighed for beplantning i kantzone.

Der introduceres fem hustyper i op til tre etager, som kan indgå i karréerne efter et anvist 'regelsæt'. Dette omfatter, at alle huse har sadeltag mod gaden, at der er en variation i typer, samt at der til typerne knytter sig bestemte materialeholdninger. Endvidere skal der sættes særlige krav til detaljering, døre og porte. Tre gårdrum friholdes helt fra biler, mens de øvrige er hybrider, der har grønne afsnit og relativt store parkeringsafsnit.

Det centrale byrum ønskes helt friholdt fra trafik. Således etableres der en ringvej, som skal varetage trafik til og fra området. Ringvejen placeres ud mod den grønne kant, nord og vest, og både vej og p-pladserne, der i stort/overvejende omfang placeres her, etableres på en lavere terrasse end boligerne, så man undgår blikket direkte ud på bilerne. Herfra stiger terrænet op til boligernes kote på 4.75. Fra ringvejen etableres stikveje ind i bebyggelsen. Synlig parkering i gaderne minimeres, så kvarteret hverken er domineret eller formet af biler. En stor del af parkeringen – 25% – foregår i garager i husene.

Den grønne kant nord og vest om grunden tænkes opretholdt, men udtyndet i bunden. Der udtyndes også i en vis grad for

poppeltræer, så der bliver særligt fokus på egetræer, og det foreslås, at kanten bliver gjort mere tilgængelig. Ud over ringvejen beskrives også et varieret stiforløb. Der foreslås etableret en allébeplantning langs Saltgade. Regnvand forudsættes håndteret i regnvandsbede og i lavninger i gårdrummene. Skybrudshåndtering sker på den centrale plads. Der foreslås en designmanual for byrumsinventar, gerne udført som et samarbejde med jernstøberiet.

VURDERING

HOVEDGREB

Hovedgrebets sympatiske idé bliver også dets svaghed. Pladsens vest-østgående retning er uheldig i forhold til vestenvinden, idet pladsforløbet må formodes at blive for vindomsust. Hele pladsdannelsen baseres på forventninger om, at det gøres muligt at fremvise kirkeruiner på samme vis som ved Kannikegården. Der vil ifølge arkæologerne ikke være rester tilbage af selve kirken, da ruinen er blevet fjernet. Balancen mellem offentlige og private rum afspejler udgangspunktet om, at den nye bydel også vil være attraktiv overfor turister. Da det ikke vurderes, at udgangspunktet med at fremvise de historiske spor er realistisk, forsvinder hele grundlaget for idéen.

INDPASNINGEN I RIBES SÆRLIGE LANDSKAB OG BYARKITEKTONISKE KVALITET

Forslaget er indpasset i Ribes særlige landskab ved, at den grønne kant fortsat holdes lukket mod omgivelserne.

Intentionen om at bevare beplantningen er sympatisk, men den ønskede udtynding og placering af vejen tæt herpå er problematisk i forhold til vinden og beplantningens holdbarhed. Særligt er det øst-vestgående pladsforløb udsat for vestenvinden, så det en stor del af året vil være mindre attraktivt. Skalaen i den nye bebyggelse tilpasser sig med sine maksimalt tre etager skalaen i Ribe, ligesom karreernes knækkede form, hvor de støder op imod hinanden, giver variation i gadeforløbet. Den foreslåede allébeplantning i Saltgade er sammen med belægningsskift i gaden træk, der vil styrke både Saltgade og indkørslen til byen.

INDDRAGELSE AF STEDETS KULTURARV OG INDUSTRIELLE FORTÆLLING

Hovedtræk fra Ribe i form af gadeforløb, karréstruktur, materialitet, hustyper og konkrete, kulturhistoriske spor danner sam-

men afsæt for forslagens hovedidé. Således er intentionen om et nyt kvarter, bundet op på stedets historie, stærk og fin. Det vurderes dog, at intentionen ikke kan virkeliggøres som ønsket. Idéen om fremdragelse af ruinen fra Sct. Peders Kirke vurderes uholdbar, da der efter al sandsynlighed højst er ganske få fundamentsrester tilbage. Pladsforløbets orientering er problematisk i forhold til vindforhold, og størrelsen på fællesområder er ikke overbevisende.

Den markante forhøjelse af vandtårnet som ny deltager i byens profil vurderes som et fejlgreb i forhold til den stærke historie af væsentligere, kulturhistoriske træk, som ikke bør udfordres.

Boligtyperne, der ønskes inddraget, henter i princippet sin inspiration i det historiske Ribe, men opnår ikke den ønskede styrke, da de viste typer ser ud til at tage udgangspunkt i ombyggede og udvidede bygninger.

DEN FUNKTIONELLE ORGANISERING, HERUNDER TRAFIK OG PARKERING

Den nye bebyggelse etableres omkring et centralt pladsforløb, gående øst-vest fra Saltgade mod Ribehallen og herfra sydpå langs denne. Der lægges vægt på, at hverken fællesområder eller karreer skal formes af biler. Trafikløsningen består af en 'Ringvej' med stikveje – 'støberislipper', der betjener de enkelte karreer. Ringvejen løber på ydersiden af karreerne, hvor en stor del af parkeringen etableres i den grønne kant mod nord og vest, mens de øvrige biler primært fordeles i integrerede garager samt i to af gårdene.

Omend p-området mod den grønne kant er delvist forsænket, er de mange biler samlet på ét sted et markant element, der svækker oplevelsen af overgangen mod landskabet. En stor del af Ringvejen, der skaber adgang til de nordvestlige karreer vil visuelt opleves som en forlængelse af p-området ved dagligvareforretningen. Ligeledes parkeres der massivt i to af karreerne, og en del af bilerne fylder op i en stor del af husene – med negative konsekvenser for planløsningen. Ved at forsøge at få bilerne gjort næsten usynlige fra det centrale pladsforløb, bliver de nærværende og næsten dominerende i øvrige dele af området.

KVALITETEN AF BOLIGER OG UDEAREALER

Der foreslås opført fem forskellige "Ribe-typologier" – et gavthus, et dobbelthus, et rækkehus, et byhus samt et porthus, der

giver adgang til gårdhaverne. Variationen af typer er velovervejende i forhold til at tiltrække forskellige beboergrupper.

Alle hustyperne har indgang fra gaden via to trappetrin, samt niveaufri indgang fra gårdene. Det er prisværdigt, at indgange fra gadeside ønskes opretholdt, som det traditionelt kendes i Ribe – men det er problematisk i forhold til tilgængelighed. Kun porthuset overholder kravet om, at der ved alle yderdøre skal være niveaufri adgange til alle enheder i stueetagen. Ud over udfordringen med trapperne er adgangsforholdene ikke overbevisende, idet der i flere situationer er direkte adgang til opholdsrum fra gaden – uden vindfang eller lignende – ligesom planløsningen i dobbelt- og rækkehuse med integreret garage ikke er overbevisende. Omend hustyperne angives at tage udgangspunkt i Ribes traditionelle huse, sker dette kun på overfladen – og kun mod gaden. Her arbejdes med sadeltag, mens husenes profil mod gårdene bearbejdes efter behov. Her tilføjes også påhængte altaner, og der opnås et gængs udtryk, der ikke reflekterer sammenhængen med Ribes traditionelle huse – der er alene fokus på det formmæssige udtryk, ikke på den bagvedliggende idé, som kunne kvalificere forslaget.

Også den traditionelle sammenhæng mellem konstruktive og formmæssige forhold ses ikke i forslaget, hvilket tydeligst eksemplificeres i det såkaldte gavlhus, hvor hovedskillevæggen ikke følger husets ydre form. Gavlhuset som type er snarere et gavlhus med påbygget sidehus, hvorfor det også mangler den klarhed i facadelinjerne, der er karakteristisk for et traditionelt gavlhus. Generelt er de foreslåede facadeudtryk med dybtliggende vinduer og døre samt overgangsløse led – for eksempel tag/facade – ikke overbevisende i en by, der er kendetegnet ved, at det arkitektoniske udtryk er baseret på holdbare, tekniske løsninger.

For at sikre variation i karréerne foreslås alle hustyper indarbejdet i den enkelte karré. En fin måde at reflektere Ribes varierede gadebillede på, som også understreges af materialeholdningen, der foreslås tæt på Ribes kendte tegl- og skifertage og teglstensfacader.

I forhold til udearealer gentages motivet fra den historiske by i gadebilledet, hvor potter og beplantning kan placeres helt op ad husene. I de to gårdrum, der er helt bilfri, adskiller en sti med fast belægning de private terrasser op ad husene fra det store

fællesrum i midten. Dommerkomiteen er betænkelig ved, om dette er hensigtsmæssigt. De helt bilfri gårde og bebyggelsens udtryk i øvrigt henvender sig til et ungt publikum, hvilket ikke understøtter oplægget om de blandede boligtyper, og som derfor ikke synes hensigtsmæssigt i Ribe.

Bebyggelsens koterings er overordnet set fornuftig, men der ses udfordringer i overgangene ved Ribehallen og Støberigade/Promenadens overgang med syd og øst.

FLEXIBILITET OVERFOR ETAPEVIS REALISERING

Bydelen foreslås opstartet med etablering af dagligvareforretningen og herefter med en opgradering af byrummet omkring Jernstøberiets hovedbygning. Herefter følger de karréer, der ligger op ad den eksisterende by, efterfulgt af det centrale pladsforløb. Sidst følger de to store karréer mod den grønne kant. Dommerkomiteen finder denne realisering uhensigtsmæssig.

KONKLUSION

Samlet set finder dommerkomiteen, at forslaget rummer en lang række fine arkitektoniske og planmæssige kvaliteter. Også de landskabelige kvaliteter og koblingen til byen finder dommerkomiteen sympatiske.



INDPASNING I LANDSKABET



BYRUMSFORBINDELSER



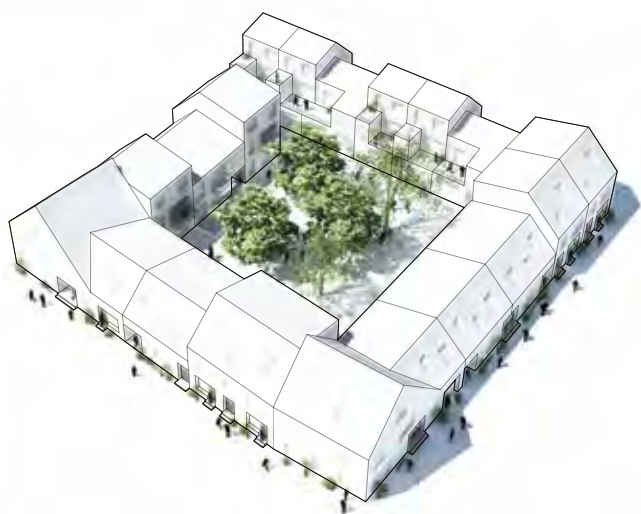
VEJE OG GADER



BYRUMSFORLØB MED STØBERIGÅRDEN OG STØBERIPLADSEN



BYGGEFELTER
SAMLET BEBYGGELSESPROCENT CA. **51%**
SAMLET ETAGEAREAL CA. 27.500 M2
CA. 230 BOLIGER



KARRÉSTRUKTUR



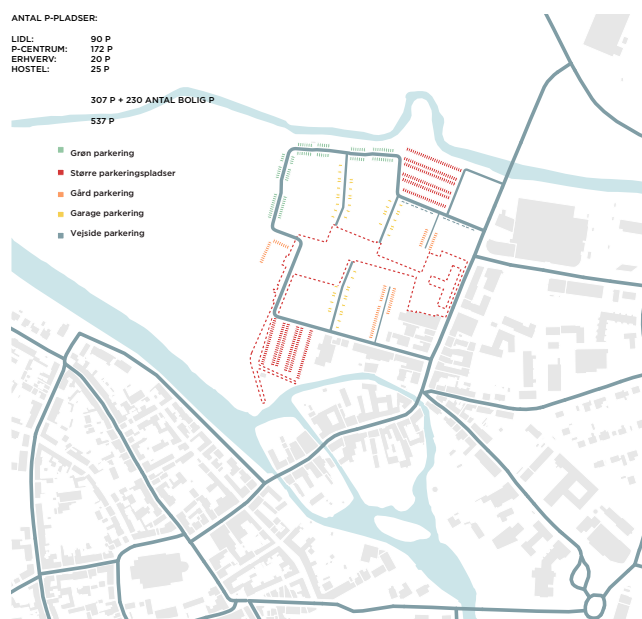
BEBYGGELSE MED PASSAGER OG PORTE

ANTAL P-PLADSER:

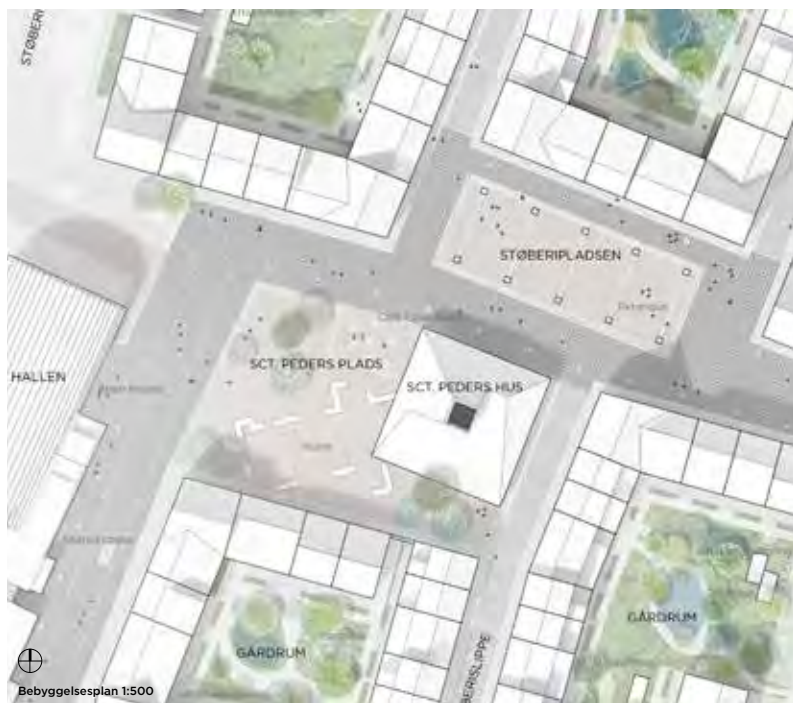
LIDL: 90 P
P-CENTRUM: 172 P
ERHVERV: 20 P
HOSTEL: 25 P

307 P + 230 ANTAL BOLIG P
537 P

- Grøn parkering
- Større parkeringspladser
- Gård parkering
- Garage parkering
- Vejside parkering



PARKERING



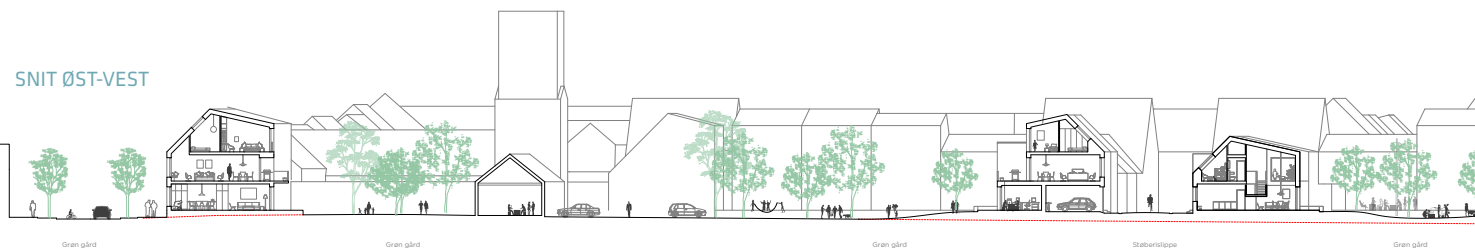
STØBERIPLADSEN MED SCT. PEDERS HUS

BYRUM



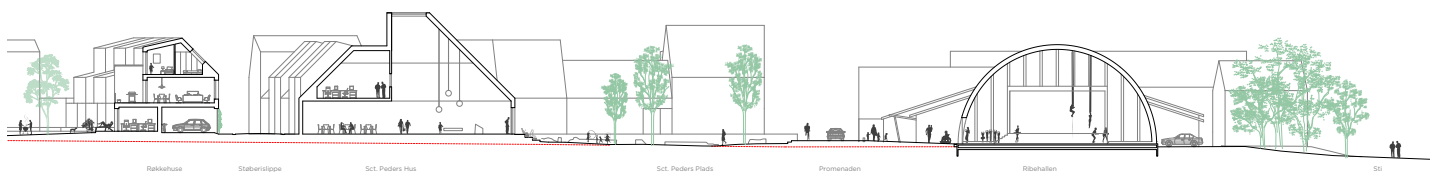
EKSEMPEL PÅ BOLIGKARRÉ – STUEPLAN

SNIT ØST-VEST

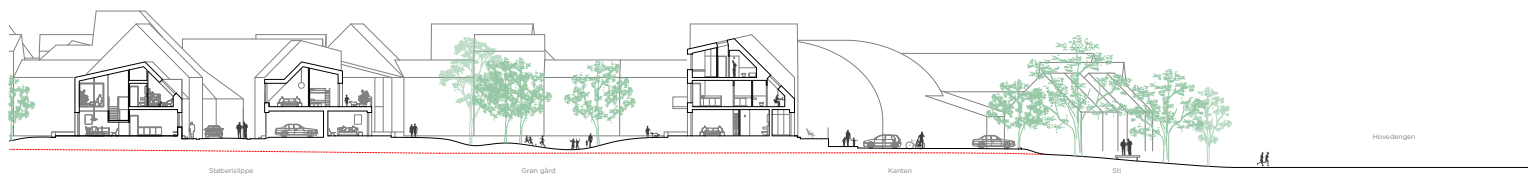




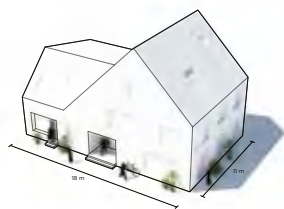
GÅRDRUM I BOLICKARRÉ



SNIT ØST-VEST

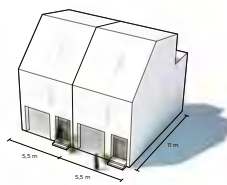


SNIT ØST-VEST



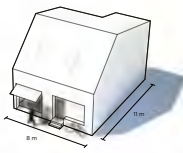
GAVLHUS

Vender altid gavlen mod gaden og ligger altid på hjørnet. Der stilles her et særligt krav til detaljering og ornamentering af gavlfacaden.



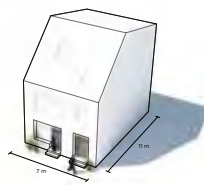
DOBBELTHUS

Enfamileshus i tre etager, med integreret parkering, der altid ligger i par. Der stilles krav til ekstra detaljering af port og hoveddør.



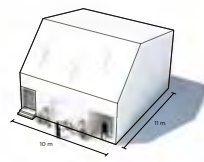
RÆKKEHUS

To etagers rækkehus med integreret garage, som altid ligger side om side med dobbelthuset, så der opstår variation i højden.



BYHUS

Tre-etagers byhus indeholdende to boliger. En tilgængelighedsbolig i stuen og en duplex lejlighed på de to øverste etager.



PORTHUS

Porthuset er to etager og forbinder til gårdsaven. Porthuset placeres strategisk i planen, så det giver variation og niveaufri adgang gennem porten.

BOLIGTYPOLOGIER



SENIORER



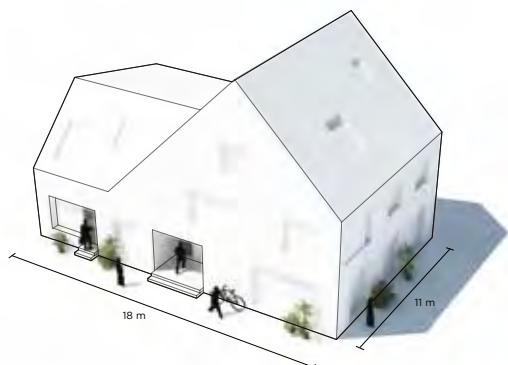
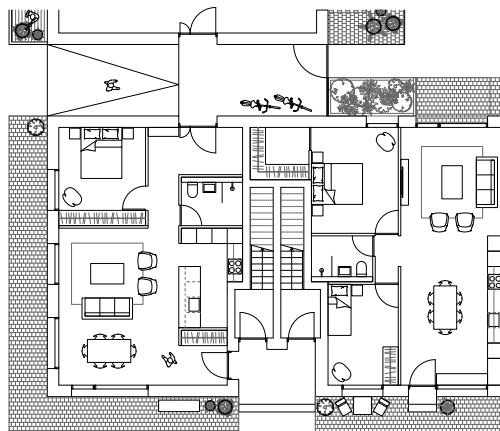
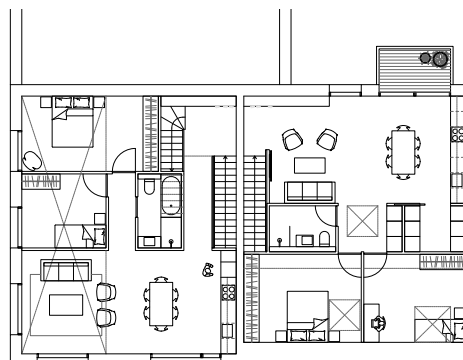
BØRNEFAMILIER



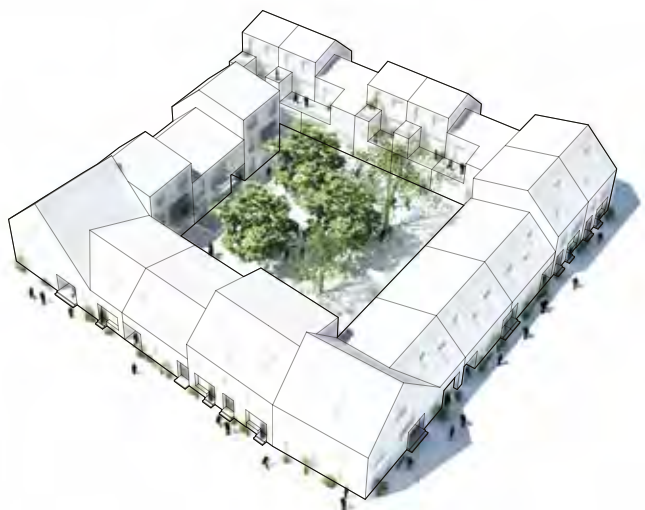
PAR



ENLIGE



GAVLHUS - ISOMETRI OG PLANER



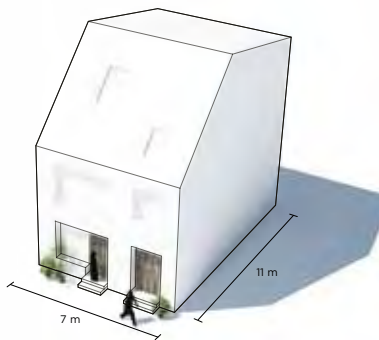
BOLIGTYPER I KARRÉ



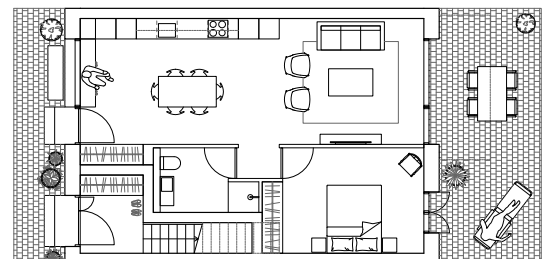
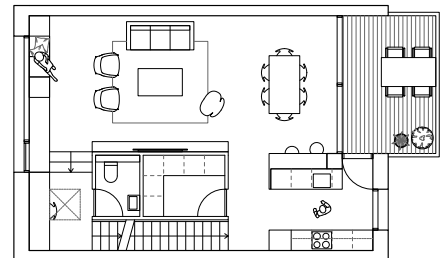
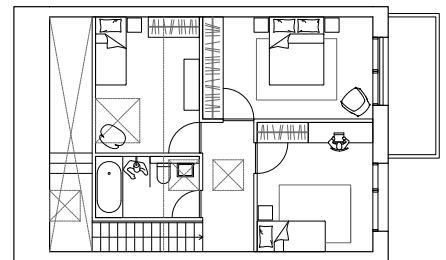
OPSTALT BOLIGKARRÉ



BOLIGGADE



BYHUS – ISOMETRI OG PLANER





EKSEMPLER PÅ BELÆGNINGER



BELÆGNINGER



DAGLIGVAREFORRETNING



FACADER SALTGADE



KANTZONER OG FACADER



KANTEN - DEN GRØNNE FORBINDELSE

Underskrifter

Johnny Søtrup

Hans Kjær

John Snedker

Michael Boel Olesen

Johannes Huus Bogh

Vagn Holst Sørensen

Lars Autrup

Eske Møller

Jens Kvorning

Merete Lind Mikkelsen



DELTAGENDE TEAMS, DOMMERKOMITE OG ØVRIGE INVOLVEREDE BESIGTIGER KONKURRENCEOMRÅDET OPPE FRA JERNSTØBERIETS STORE TAGFLADE.

KONKURRENCEN

Konkurrencen er udskrevet af **Esbjerg Kommune**
i partnerskab med **Ribe Jernindustri A/S** og **Realdania**

DOMMERBETÆNKNINGEN

Tekst:

Jens Kvorning, fagdommer

Merete Lind Mikkelsen, fagdommer

Redaktion:

Anne-Mette Bølling, Arkitektkonkurrencerdk

Grafisk redaktion:

Jens V. Nielsen, byplanarkitekt

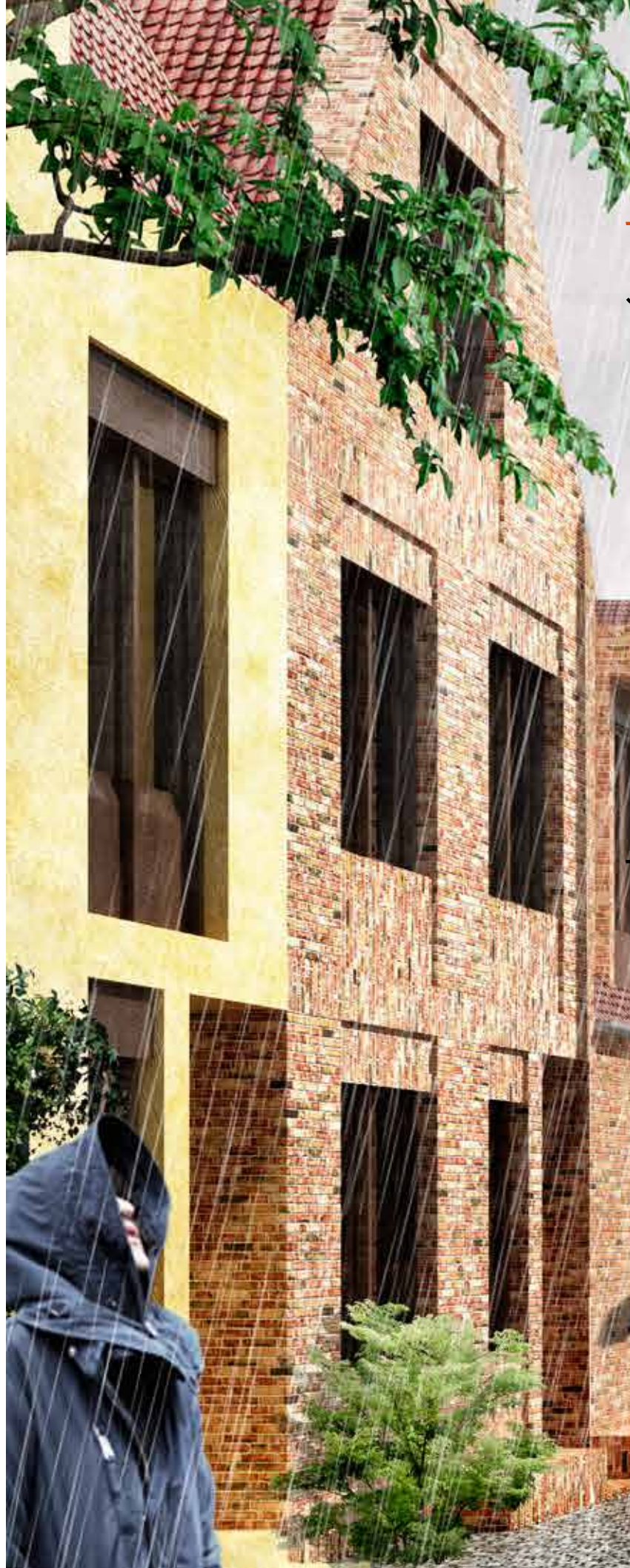
Tryk:

Production Facilities

Offentliggørelse:

12. oktober 2017





Esbjerg
Kommune



Realdania