



Middelfart
KOMMUNE

Fremtidens Havn

Bedømmelsesrapport - Visionskonkurrence om
udviklingen af Trafikhavnen i Middelfart

JUNI 2021



Middelfart
KOMMUNE

Udbyder

Middelfart Kommune
Nytørv 9
5500 Middelfart
<https://www.middelfart.dk/>

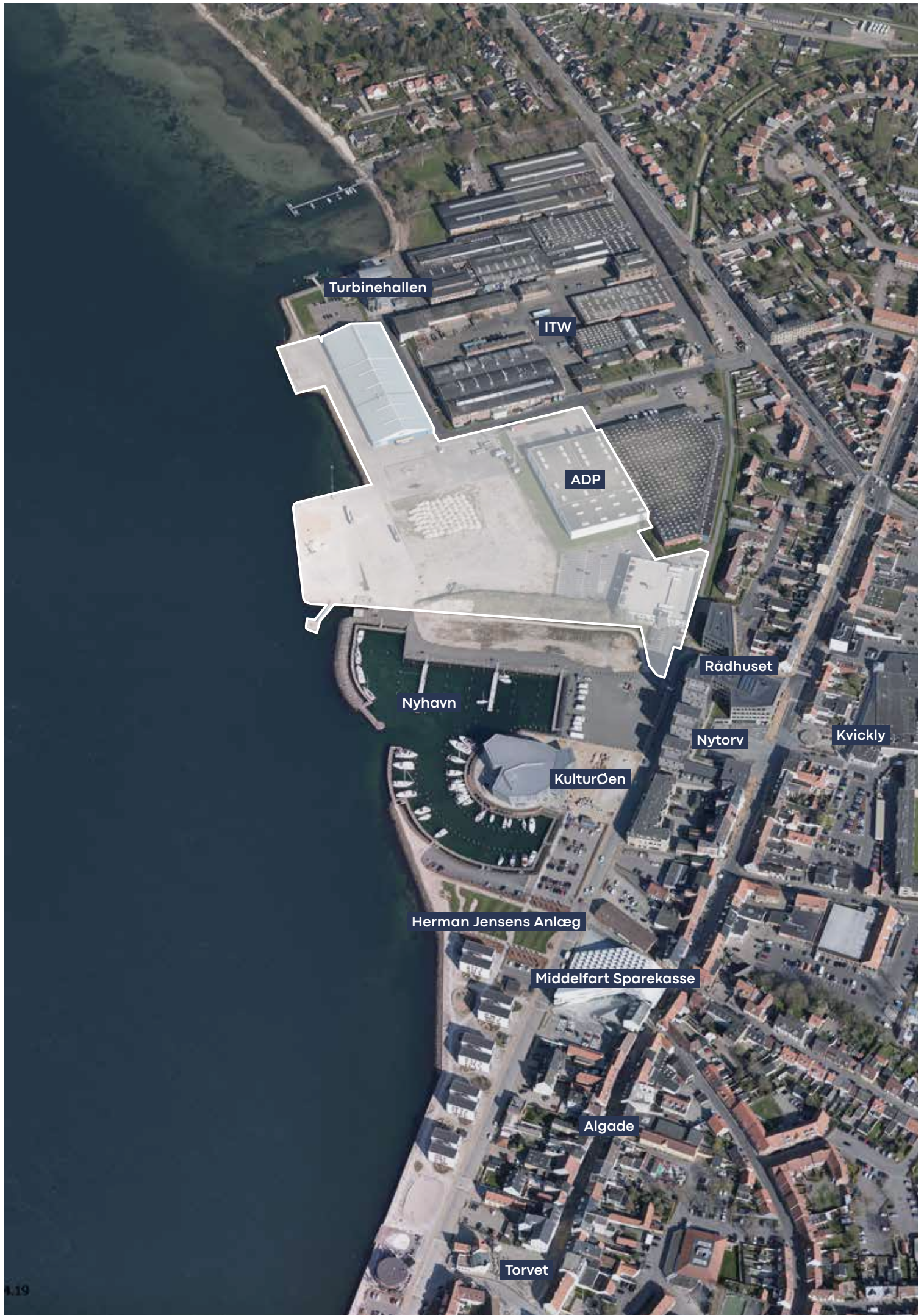
Konkurrencesekretær
Grandville

Afvikling af visionskonkurrence
Marts 2021 - juli 2021

Rettigheder til alt materiale
tilhører Middelfart Kommune.

Indholdsfortegnelse

Forord	05
Visionskonkurrencen	06
Den videre proces	08
Team EFFEKT	10
Team SLETH	18
Team Vandkunsten	26



Forord

Middelfart Kommune vil gerne takke for tre spændende og inspirerende forslag til en ny helhedsplan for Fremtidens Havn i Middelfart.

Visionskonkurrenceprocessen er nu tilendebragt. Bedømmelsesudvalget har bedømt de tre konkurrenceforslag og udpeget en vinder af konkurrencen.

Det er hensigten, at vinderen af visionskonkurrencen, i samarbejde med Middelfart Kommune og i dialog med Middelfarts borgere og områdets interessenter, nu skal viderebearbejde idéer og forslag fra konkurrencen til en strategisk udviklingsplan for Fremtidens Havn.

Udviklingsplanen er dog kun det første skridt på vejen i en længere udviklingsproces, og der vil gå nogle år, inden det nye bykvarter på havnen er fuldt udviklet. Konkurrencen har givet os et godt afsæt for det videre arbejde, og bedømmelsesudvalget vil gerne sige de tre deltagende rådgiverhold tak for deres store engagement i opgaven med at udvikle Fremtidens Havn i Middelfart.

Bedømmelsesudvalget,

- > Johannes Lundsfryd Jensen
- > Regitze Tilma
- > Karin Niemann-Christensen
- > Ole Ebdrup Andreasen
- > Kristoffer Dunne
- > Alexandra Vindfeld Hansen
- > Stephen Willacy

Visionskonkurrencen

Opgaven og processen

Visionskonkurrencen for Fremtidens Havn er afviklet i løbet af foråret og sommeren 2021. Formålet med visionskonkurrencen har været at undersøge mulighederne for at forløse Trafikhavnens potentiale som et nyt bykvarter, der binder bymidten og de omkringliggende bykvarterer sammen med havnefronten langs Lillebælt.

Trafikhavnen er en del af Middelfarts ældste industriområder med direkte kontakt til både Lillebælt og bymidten. Dermed er området et af midtbyens mest attraktive byudviklingsområder. Middelfart Kommune erhvervede i 2019 Trafikhavnen, og med en mulig fremtidig udflytning af ADP – et kommunalt ejet aktieselskab, som driver erhvervshavnene i Fredericia, Nyborg og Middelfart – er det Middelfart Kommunes ønske at undersøge nye muligheder for byudvikling i området.

Visionskonkurrencen har været rammen om en undersøgelse af, hvordan der over de næste mange år kan udvikles et nyt, levende, mangfoldigt, bæredygtigt og klimatilpasset bykvarter ved havnen, som også kan indgå i en sammenhængende fortælling og udvikling på tværs af Middelfarts langstrakte midtby ved Lillebælt. Samtidig har der været fokus på at arbejde eksperimenterende og visionært med, hvordan vi former fremtidens bæredygtige bykvarter med respekt for områdets stedbundne kvaliteter.

Trafikhavnen er en del af et kulturhistorisk miljø, og de omkransende potentialeområder rummer arkitektur, der giver området en særlig identitet. I udviklingsplanen for Middelfart midtby er der allerede peget på et potentiale for, at nogle af de historiske bygninger i det omkringliggende område på lang sigt kan omdannes til offentlige funktioner eller har mulighed for at rumme større byfunktioner. Det har derfor været vigtigt i visionskonkurrencen at undersøge, hvordan der skabes balance mellem eksisterende og kulturhistoriske kvaliteter, samtidig med at der skabes plads til ny bebyggelse, nye funktioner og nye fællesskaber i mødet mellem nyt og gammelt.

DELTAGERE

Visionskonkurrencen er gennemført med tre tværfaglige rådgiverteams, der hver har haft til opdrag

at komme med deres bud på, hvordan Trafikhavnen i Middelfart kan udvikles og omdannes til et nyt og levende bykvarter.

De tre teams er blevet udvalgt på baggrund af prækvalifikation og herunder deres kompetencer inden for fx bæredygtig byudvikling og bæredygtigt byggeri, byliv, klimatilpasning ift. regnvand og havvand og fremtidens mobilitet.

De tre teams, der har deltaget i visionskonkurrencen, er:

- > **Team SLETH:** SLETH, EKJ Rådgivende Ingeniører, Urban Creators, Bureau Detours og Ellen Braae.
- > **Team EFFEKT:** EFFEKT, Rambøll Danmark, Metabolic og Carlberg.
- > **Team Vandkunsten:** Tegnestuen Vandkunsten, Marianne Levinsen Landskab, Bactocoon, Raw Mobility og Cushman & Wakefield / RED.

BEDØMMELSESUDVALG

Vurderingen af konkurrenceforslagene er løbende – både gennem workshops og ved den endelige aflevering – blevet foretaget af et bedømmelsesudvalg bestående af:

- > Johannes Lundsryd Jensen, borgmester i Middelfart Kommune og formand for bedømmelsesudvalget
- > Regitze Tilma, byrådsmedlem i Middelfart Kommune
- > Karin Niemann-Christensen, Planchef i Plan og Byg, Teknik og Miljøforvaltningen i Middelfart kommune
- > Ole Ebdrup Andreasen, repræsentant for Middelfart Handel
- > Kristoffer Dunne, repræsentant for naboer til området
- > Alexandra Vindfeld Hansen, landskabsarkitekt-faglig fagdommer
- > Stephen Willacy, arkitektfaglig fagdommer

Bedømmelsesudvalget har undervejs haft mulighed for at inddrage fagpersoner og rådgivere ifm. vurderingen af de tre forslag. Fagpersoner og rådgivere har ikke haft stemmeret.



Kig over Trafikhavnen og Middelfart midtby

OPGAVEN

Konkurrenceopgaven handler overordnet om, hvordan Trafikhavnen kan tilføres en række nye lag i form af bygninger, byrum og udearealer, der skaber basis for områdets udvikling og sammenhæng med midtbyen og de omkringliggende byområder.

Udviklingen af Trafikhavnen skal stå på skuldrene af udviklingsplanen for Middelfart midtby fra 2018 – ”Mulighedernes Middelfart”, og derudover er de tre teams også blevet bedt om at udfolde deres forslag i forhold til følgende tre hovedprincipper:

- > Det klimarobuste og bæredygtige bykvarter
- > Det mangfoldige og levende bykvarter
- > Fremtidens havn i Middelfart

Konkurrenceopgaven er beskrevet nærmere i konkurrenceprogrammet på side 16.

Processen for visionskonkurrencen

Efter en programfase og prækvalifikation, samt et digitalt borgermøde i februar 2021, blev visionskonkurrencen skudt i gang med et fælles opstartsmøde i marts 2021, hvor de tre teams blev introduceret til konkurrenceopgaven og de overordnede rammer i konkurrenceprogrammet. De tre teams havde samtidig mulighed for at stille opklarende spørgsmål til Middelfart Kommune.

Efter opstartsmødet havde de tre teams mulighed for at få en rundvisning i området med en nærmere introduktion til de fysiske rammer og afgrænsninger i forhold til konkurrenceområdet.

Processen blev herefter afviklet i tre overordnede trin: Først en visionsfase, hvor fokus var på visioner, idéer og ”flyvehøjden” på ambitionerne for at forløse konkurrenceområdets potentialer. Dernæst en helhedsplanfase, hvor de tre teams blev bedt om at få visioner og idéer til at lande i en helhedsplan, hovedgreb, udviklingsstrategier- og principper, som kan pege frem mod det videre arbejde med en strategisk udviklingsplan for realisering af byudvikling i konkurrenceområdet i sammenhæng med de omkringliggende områder. Sidste trin var færdiggørelsen, hvor de tre teams skulle aflevere deres endelige forslag i forbindelse med et præsentationsmøde i starten af juni 2021.

Efter præsentationsmødet er der afholdt to bedømmelsesmøder med bedømmelsesudvalgets deltagelse, og der er afholdt et offentliggørelsesarrangement i august 2021, hvor alle interesserede kunne deltage.

Den videre proces

Bedømmelsesudvalgets generelle bemærkninger og anbefalinger til det videre arbejde

Bedømmelsesudvalget vurderer, at alle de tre konkurrenceforslag er gode og gennemarbejdede. Alle tre teams har leveret konkurrenceforslag på et meget højt fagligt niveau, som indeholder en lang række kvalificerede bud på udviklingen af Trafikhavnen. De tre forslags forskellighed har været gunstig for bedømmelsesudvalgets diskussion.

Samlet set konkluderer bedømmelsesudvalget, at det ud fra en helhedsbetragtning på konkurrenceforslagenes kvalitet er Team EFFEKTs forslag, der er det mest overbevisende, og samtidig det stærkeste grundlag for det videre arbejde.

I perioden fra august 2021 til foråret 2022 skal det vindende team arbejde sammen med Middelfart Kommune om en strategisk udviklingsplan for Trafikhavnen. I arbejdet med planen vil der blive taget afsæt i vinderforslaget og idéer fra de øvrige konkurrenceforslag.

Bedømmelsesudvalget har på baggrund af bedømmelsen formuleret følgende generelle bemærkninger og anbefalinger til det videre udviklingsforløb:

- > I det videre arbejde med udviklingsplanen skal der arbejdes videre med at kvalificere svaret på, hvordan der skal bygges i den nye bydel med afsæt i - og med en genfortolkning af - de særligt middelfart'ske kvaliteter – fx med byens farver, som Team Sleth beskriver i deres forslag.
- > Ingen af de tre forslag har i tilstrækkelig grad taget højde for både den lette og den tunge trafik, der i mange år frem vil være i området, pga. virksomhederne og de mange kontorarbejdspladser, der kommer til at være i området. Dette skal der arbejdes videre med i den strategiske udviklingsplan.
- > De tre hold har givet deres bud på, hvordan man kan skabe en god forbindelse mellem bymidten og den nye bydel. Det er en vanskelig opgave, og den skal der arbejdes videre med i forbindelse med udviklingsplanen. I det videre arbejde skal der være fokus på sammenhængen i byrummet mellem Kulgrunden, Havnegade, Nytorv og den nye bydel. Der skal også arbejdes videre med, hvordan der kan skabes en stærk forbindelse mellem den nye bydel og perspektivområderne.
- > Der skal arbejdes videre med at skabe kvalitet i byrummet, der grænser op til den nye bebyggelse på Kulgrunden, herunder afvikling af parkering på terræn.
- > Der skal arbejdes videre med at tydeliggøre kvaliteterne i det grønne rum og i kantzonerne til bebyggelsen ned igennem området, så det fungerer bedre både for dem, der bor der og dem, der færdes igennem området.
- > Der skal arbejdes videre med at finde den rette balance mellem bebyggelse, parkering og byrum.
- > Bedømmelsesudvalget vurderer, at der er store kvaliteter i Team EFFEKTs forslag til "tippen" og hvordan byen møder havet – men i den videre proces skal der ses nærmere på realismen og robustheden i forslaget, både ift. den tekniske løsning og økonomien.
- > Der skal arbejdes videre med at kvalificere klimatilpasningsløsningerne – dels ved at tydeliggøre, hvad kvaliteten ved regnvandsløsningerne er, når det ikke regner, dels ved at arbejde med at gøre beskyttelsen af bydelen mod stigende havvand og stormflod mere robust end de forslag, der er kommet i visionskonkurrencen.
- > Bedømmelsesudvalget vurderer, at det i det videre arbejde er nødvendigt at komme tættere på en realistisk strategi for, hvordan stueetagerne i bydelen skal programmeres, så der rammes mere præcist ift. den kritiske masse og det liv, der kan forventes at komme i området. Der skal også arbejdes videre med at lave en bydel, som giver noget til byen, som den ikke har i forvejen – noget som ikke konkurrerer med de tilbud, der er i gågaden og andre steder i midtbyen. Herunder skal der også arbejdes videre med, hvordan man kan kuratere og dyrke fællesskabet i bydelen.



Illustration: Team EFTEKT



Illustration: Team SLETH



Illustration: Team Vandkunsten

Team EFFEKT

EFFEKT, Rambøll Danmark, Metabolic og Carlsberg

VISION

Teamets forslag 'Middelfart Living Lab' og vision for området bygger videre på Middelfarts måde at kombinere liveability og innovation gennem klimaboratorier. Derved præsenteres tre hovedprincipper; klimarobust og bæredygtig, mangfoldig og levende med Fremtidens Havn som et levende laboratorium for eksperimenter og innovation.

For at realisere visionen foreslår teamet at kombinere helhedsplanen med et operationelt designværktøj og en procesplan. Dermed skabes rammerne for udvikling af planens indhold med valg, der konkretiserer og understøtter visionen, formidler fælles målsætninger og skaber et godt udgangspunkt for inddragelse, innovation og løbende eksperimenter på stedet. Procesværktøjet har potentiale til at definere de Middelfart'ske valg og gøre en kompleks verden til allemandsseje.

Teamet har udarbejdet et meget gennemarbejdet forslag, hvor vision og de analytiske indsigter informerer teamets valg. Teamet anskueliggør, hvordan værktøjet anvendes til at programmere og konkretisere planernes indhold og samtidig til at forklare, hvad de gør. Det er en styrke og et forslag Middelfart Kommune kan arbejde videre med i det videre forløb.

HELHEDSPANENS HOVEDGREB

Forslaget rummer et særdeles stærkt og samlende hovedgreb; Byparken. Byparken er et nyt offentligt rum i Middelfart, der rummer tre kvarterer med forskellige identiteter og udviklingsstrategier. Det er en robust plan, som kan udvikles og tilpasses over tid, og som arbejder ligeværdigt og integreret med bebyggelse, byrum og landskab, så der er balance imellem det byggede og det groede.

Byparken ligger som et centralt strøg, der udvikles med forskellige karakterer i både beplantning, programmering og bebyggelse. Oplevelsen af et sammenhængende landskab ses som en særlig kvalitet i det nye kvarter og introducerer en ny måde at bo og leve på i Middelfart. Fra den urbane "industripark", der danner ankomstplads fra byen gennem den grønne og tætte byhave imellem boliger og byfunk-

tioner til den åbne "kystpark" med udsyn over og direkte kontakt til Lillebælts store landskabsrum.

Hvor bebyggelsen omkring 'Industriparken' udnytter de skæve vinkler i byrummet og det eksisterende parkeringsanlæg til at skabe nye uformelle byrum til leg, bevægelse, ophold og events, skaber bebyggelsen omkring Byhaverne en mere intim gårdhave-stemning med reference til byens tætte byhuskvarterer, mens bebyggelsen i Kystparken er forholdsvis høj og refererer til de nyere høje bebyggelser omkring Rådhuset og Kabelbyen.

DET KLIMAROBUSTE OG BÆREDYGTIGE BYKVARTER

Teamets Designværktøj 'Hjulet' tager afsæt i programmets tre hovedprincipper om en klimarobust og bæredygtig bydel, en mangfoldig og levende bydel, og en eksperimenterende og fremadskuende bydel. Teamet har på en meget overbevisende måde udfoldet og konkretiseret temaet 'Det Klimarobuste og Bæredygtige Bykvarter' i 9 delmål på bydelsniveau, bygningniveau og med et konkretiseret indhold for hvert af områdets tre kvarterer.

Forslaget viser, på troværdig vis, hvordan man kan håndtere klimaudfordringen både i forhold til land- skab, byrum og bygninger. Højvandssikringen i kote 2,5 ligger tilbagetrukket i en terrænkote og i Kystparkens bygninger. Der arbejdes med at invitere regnvand og havvand ind i området og hovedgrebet skaber plads til naturbaserede integrerede løsninger i en robust plan, hvis dynamik er en attraktion, og hvor vand-hændelser kan integreres naturligt i de forskellige oplevelsesrum og bynaturhabitater.

Regnvandshåndteringen er enkel og realiserbar med et system, hvor vandet fra bebyggelserne og gader strømmer til parken og videre mod Lillebælt, hvor det renses inden udledning.

Forslaget har også en genbrugsstrategi for genbrug af materialer, strukturer til identitetsskabende be- lægninger og installationer.





Illustration: Team EFFEKT



Illustration: Team EFFEKT

Teamet har udviklet et grønt bykvarter med rigtig god plads til naturen. Både kvantitativt og kvalitativt er der gode betingelser for liv, fordi der er tænkt i biodiversitet, mikroklima og økosystemtjenester – noget, der kræver plads og fokus.

Bedømmelsesudvalget vurderer, at forslaget viser en meget ambitiøs og systematisk tilgang til arbejdet med udvikling af et klimarobust og bæredygtigt bykvarter. Samtidig rummer forslaget store kvaliteter og elementer med stor tiltrækningskraft – noget folk vil komme og se for at blive inspireret og som giver noget til Middelfart, som byen ikke har i forvejen. Særligt finder bedømmelsesudvalget, at der er et stærkt grundlag for det videre arbejde i forslaget til planen for udvikling af Industriparken og Kystparken, herunder forslaget til, hvordan adgangen kan styrkes til Naturpark Lillebælt med oplevelser i tæt kontakt med havet og kystens natur.

DET MANGFOLDIGE OG LEVENDE BYKVARTER

Teamet har udfoldet og konkretiseret temaet 'Det Mangfoldige og Levende bykvarter' i 9 delmål på bydelsniveau, bygningsniveau og med et konkretiseret indhold for hvert af områdets tre kvarterer. Teamet foreslår en procesplan, der illustrerer, hvordan kvarteret fra dag ét og fremefter kan gro et nyt byliv, nye aktiviteter, ny natur, ny deltagelse og forankring, samt nye oplevelser og attraktioner i synergi med Byparkens fysiske rammer.

Teamet ser, at den fysiske udformning af det nye kvarter er en vigtig forudsætning for sammenhængskraften, men anser livet og aktiviteterne som det vigtigste mål med udviklingen af kvarteret. Teamet udviser en procesforståelse, der afstedkommer og kvalificerer, hvordan projekter for social byudvikling og grøn byudvikling kan igangsættes sideløbende med den tekniske byggemodning. Forslaget rummer eksempelvis et interessant åbningstræk med en planteskole, hvor træer og planter til området kan kultiveres over en årrække og være med til at skabe liv og stemning i området.

Forslaget viser gode bud på, hvordan der kan skabes en levende bydel, hvor der er aktiviteter og attraktio-

ner for alle aldre og med fokus på at skabe byliv før og mens bykvarteret udvikles. Bedømmelsesudvalget vurderer, at teamets forslag giver mulighed for at man kan opleve byliv i byrum i en intim og menneskelig skala, som passer godt til Middelfart, og med bebyggelser med stor variation i de enkelte karréer. Bedømmelsesudvalget finder dog, at forslaget ikke er så velformidlet ift. hvordan der kan skabes fællesskaber i området.

FREMTIDENS HAVN I MIDDELFART

Teamet har udfoldet og konkretiseret temaet 'Eksperimenterende og Fremadskuende' i 9 delmål på bydelsniveau, bygningsniveau og med et konkretiseret indhold for hvert af områdets tre kvarterer.

Teamet har udviklet et nyt, grønt bykvarter ved havnen med høj by- og naturkvalitet som ligeværdigt aktiveres gennem de tre identiteter; Industri-, by- og kystkvarteret, som både informerer byggeriets og landskabets beskaffenhed. Alle med en sammenhæng til Middelfart og de omkringliggende byområders egenart.

Bedømmelsesudvalget vurderer endvidere, at forslagens strategier, Byparken som ramme og kvarterernes egenart og indhold vil tilføre Middelfart noget nyt og andet end den eksisterende bymidte.

Byparken er offentlig, og teamet har mange gode bud på, hvordan de åbne stueetager programmeres med eksempelvis værkstedsfunktioner integreret hos dem, der bor der (live/work). Det er et eksempel på et godt forslag til ikke fuldt private boliger ud til byhaven og samtidig en typologi, der ikke konkurrerer med den eksisterende bymidte.

Bedømmelsesudvalget vurderer, at der i det videre arbejde skal drosles ned for ambitionerne om, at der kommer til at være så meget byliv i stueetagerne, som forslaget lægger op til. Hvis der skal være fuldt private boliger ud til Byparken, vil der være et særligt behov for at arbejde mere med kvaliteten af kantzonerne ved bebyggelsen, der vender ind mod Byhaven.

BYRUM & LANDSKAB

Helhedsplanen tager afsæt i forslaget om udvikling af en grøn bypark med kobling til vandet, hvor naturen får lov at vokse frem mellem byen og Lillebælt og dermed skabe et stykke landskab med reference til de større begrønnede skråninger, der flankerer Lillebælt på begge sider af Middelfart. Det tætte og grønne bykvarter vil på en gang koble byen til det historiske landskab, det engang er vokset ud af, og samtidig tegne en ny fremtid, hvor tæt og mangfoldigt byliv sameksisterer med natur, landskab og biodiversitet.

Byparken og kvarteret bygges på et skrånende terræn; fra det højtliggende terræn mod syd i kote 5, til den lavtliggende kajkant og vandet i kote 0. Landskabets beplantning og karakter ændrer sig som en gradient, der starter som en urban park med større belagte flader mod bymidten, over mere tæt beplantede og intime byhaver til en vildere kystnatur mod havet.

Kystparken er beliggende langs med Lillebælts natur, Industriparken er beliggende tættest på midtbyen, og Byhaven er det urbane grønne hjerte, der binder nabolagene sammen mod øst og vest. Det centrale parkstrøg med de forskellige zoner udgør en ny type bypark, der faciliterer en grøn rekreativ forbindelse fra midtbyen og den omkringliggende kontekst ned til Lillebælts natur. Bedømmelsesudvalget peger på, at det i forbindelse med den videre bearbejdning vil være nødvendigt at udfolde, hvorledes forbindelsen til gågaden kan udformes i en stærk og gerne grøn forbindelse.

Teamet redegør dybdegående for Byparkens tre delområder gennem billeder, snit, visualiseringer, beskrivelser og dertil konkretisering af, hvilke af de 36 delmål, der er aktive og med hvilket indhold. Såvel Industriparken, Byhaven og Kystparken vil tilføre Middelfart bykvalitet og potentielt være et tilløbsstykke, samtidig med at bokvaliteten er sikret i gårdrummenes intimitet og de grønne gaderum.

BEBYGGELSE & ARKITEKTUR

Bebyggelsen er fortrinsvist organiseret i karréstruktur med variation i højde og bygningstypologier. Det giver mulighed for en relativ høj tæthed med relativt lave bygninger. Samtidig skaber det et urbant, men intimt bymiljø. Kvarteret etableres med en varieret bebyggelse, hvor de forholdsvist tætte byrum understøtter oplevelsen af intimitet og byliv, som passer godt til Middelfart. Forslaget rummer arkitektur, som spiller sammen med bebyggelsen omkring Trafikhavnen. Arkitekturen er stemningsfuld og forskelligartet ift. materialer. Forslaget til bebyggelse giver et billede på den næste generation af byggerier i Middelfart, som bryder med ensartetheden, der dominerer dele af havnefronten. De enkelte kvarterer får deres egen arkitektoniske identitet.

Forslaget arbejder med højde mod kanten (4-6 etager) og lavere bebyggelse indadtil (3,5-4 etager). Bedømmelsesudvalget finder, at det er et godt greb, der skaber et godt mikroklima, dagslysindfald og fordeling af etagemetre. Da forslaget har en relativt høj bebyggelsesprocent, mener bedømmelsesudvalget, at man i forbindelse med det videre arbejde med fordel kan reducere bygningshøjderne stedvist langs de vestlige facader mod Kulgrunden for at få eftermiddags- og aften solen ind i gårdrummene. Bebyggelsesprocenten skal dog nøje opvejes i forhold til de økonomiske parametre, især set i forhold til eventuel finansiering af de forslåede parkeringskældre.

I Kystparken placeres højere bygninger som punkthuse (5-7 etager) med offentlige stueetager, der skaber et åbent og offentligt parkrum med et skulpturelt udtryk i bebyggelsen, som er i familie med Kabelbyens bygningstyper og tagformer.

Projektets designværktøj anvendes konkret i de forskellige skalatrin. I bebyggelsens udformning og arkitektoniske udtryk er der f.eks. taget særligt hensyn til bæredygtigt byggeri ved at indtænke livscyklus ved valg af materialer fra produktions- og anlægsfasen til driftsfasen og til efterlivsfasen. Da ca. 50% af bygningerne er under 4 etager, kan byggeriet opføres som rent træbyggeri, mens de øvrige kan være hybride konstruktioner.



Illustration: Team EFFEKT

Et af bebyggelsens kendetegn er de forskelligt skrående tagflader. Afhængigt af de enkelte bygningers orientering kan taghældningerne optimeres til at øge produktionen af solenergi samt vandproduktion. Kombinationen af forskellige tagprofiler med penthouses, tagterrasser med vinterhaver og skrå taghældninger understøtter god sundhed og velvære ved at optimere gode dagslysforhold og mikroklimaer i bydelens forskellige opholdsrum og boliger. Bedømmelsesudvalget finder, at de forskellige tagprofiler skaber gode variationsmuligheder i det arkitektoniske udtryk, som kendetegner Middelfart. Samtidig understøtter de forslaget hovedgreb med de tre forskellige kvarterers karakteristika. Bedømmelsesudvalget bemærker dog, at der skal være en opmærksomhed på bebyggelsens samlede udtryk i de senere planlægningsfaser.

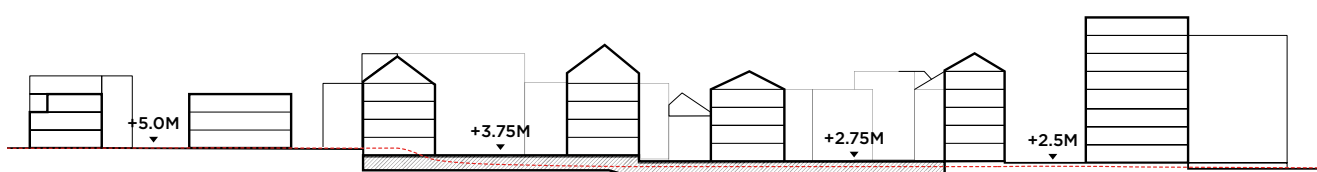
Det foreslåede arkitektoniske udtryk ved bebyggelsen i Kystparken er vigtigt, idet bliver meget synligt langs kystlinjen, også set fra de to broer. Bedømmelsesudvalget peger på, at den endelige placering af de tre forskellige bygningsvolumener skal overvejes nøje i forbindelse med det videre arbejde - bl.a. med øje for den mikro-klimatiske effekt i forhold til de bylivs-

skabende potentialer og opholdsmuligheder. Den ene bygnings placering for enden af det vigtige kig fra den indre by mod Lillebælt virker som "en prop" i åbningen og bør genovervejes i en videre udvikling.

Bedømmelsesudvalget finder forslaget om at lave et materialebibliotek fra de nedrevne bygninger interessant. Materialerne kan genanvendes som en ressource i landskabsprojektet samt midlertidige strukturer og installationer. Det kan ses tydeligst ved industrikvarterets transformation af en industrihal.

En vigtig del af forslaget er transformation af det eksisterende parkeringshus. Parkeringshuset er en betonstruktur med en vigtig placering set i forhold til - og som forbindelsesled til - den omkringliggende by. P-huset foreslås transformeret ved tilføjelse af et tre-etagers højt rumgitter med varierende dybde, der kan aktiveres til forskellige funktioner. Det er en meget inspirerende vision, som rummer nogle økonomiske udfordringer, men som har meget potentiale ved at gentænke et kedeligt hus, som indeholder en vigtig bymæssig funktion i dag. Bedømmelsesudvalget finder det interessant at tage teamets idéer til transformationen med i det videre arbejde.





MOBILITET, TRAFIK OG PARKERING

Forslaget 'Middelfart Living Lab' har to adgangsveje der betjener de 5 karréer og Kystparkens punkthuse. Den primære er, jf. konkurrenceprogrammet, Gl. Banegårdsvej, og Havnegade er den sekundære. I forslaget udformes disse generøst med brede fortove og grønne kantzoner, der sikrer en tryk færdsel, maksimerer naturens tilstedeværelse, gode lysforhold, godt mikroklima og giver adgangsvejene byrumskvalitet. Gaderummene mellem bebyggelserne indrettes som shared space. Udformningen af veje, gader og stier tilgodeser fodgængere og cyklister og sikrer en tryk færdsel, god visuel og fysisk forbindelse til både byparken, byrummene og bebyggelsen.

Teamet har givet et bud på en optimering af adgangen fra Havnegade med et nyindrettet kryds, med henblik på både at styrke forbindelserne for gående og cyklister samtidig med at adgangen til både parkeringshuset og Kulgrunden forenkles. Dette gøres konkret ved at omlægge den eksisterende adgang til parkeringshuset til et 3-benet signalreguleret kryds. Det er en løsning, der skal undersøges nærmere i det videre arbejde.

Parkering foregår i halvt nedsænkede parkeringskældre, der udnytter det faldende terræn mod Lillebælt. Denne løsning gør nabolaget bilfrit, men med en infrastruktur, der muliggør tilkørsel.

Alternativt peger holdet på at udfordre parkeringsnormen, så den differentieres efter boligtype.

Teamet redegør for, hvordan kvarterets bypark indskrives sig som byrum langs med kysten med en forlængelse af promenaden langs kajkanten, så der sikres tilgængelighed langs vandet i øst-vestgående retning. Teamet beskriver også rigtig fint, hvordan eksisterende pladsdannelser langs promenaden ska-

ber koblinger til den bagvedliggende by, og hvordan Byparken på samme måde skal sikre forbindelsen til vandet fra bykvarteret – og fra bykvarteret til gågaden mod vest og Gl. Banegårdsvej i øst.

Forslaget rummer en fin forklaring på, hvordan der bygges videre på forbindelsen til bydelen bl.a. via jernbanetracéet, men der er, som i de øvrige forslag, ikke så stærk fortælling om forbindelsen til byen og perspektivområderne.

Udviklingsstrategier & principper for realisering

Teamet har gjort meget ud af at udfolde en procesplan og anskueliggør gennem 10 nedslag over tid, hvordan området kan udvikles fra dag ét gennem materialebibliotek, midlertidige aktiviteter i den kommende Kystpark (planteskole, strandbar, legeplads), hvordan ADP-hallen kan aktiveres, kajkanten klimasikres, Kystparken etableres og den egentlige byggemodning og byggeri kan udvikles over tid.

Bedømmelsesudvalget ser positivt på, at holdet i deres udviklingsprincipper har anskueliggjort, hvordan det sikres, at de nyetablerede dele af bykvarteret har gode betingelser på trods af byggeaktivitet. Her er etableringen af den centrale del af parken afgørende som buffer til byggeaktiviteterne. Realiseringen af området er velbelyst med åbningstræk, indsatser der sikrer liv og kvalitet for de nye beboere og besøgende i en realisering over tid.

Team SLETH

SLETH, EKJ Rådgivende Ingeniører, Urban Creators, Bureau Detours og Ellen Braae.

VISION

Teamets forslag 'Lillebæltskvarteret' og vision for området har sit omdrejningspunkt i det Middelfart'ske, som formidles gennem tre visionscollager 'Porten til Lillebælt', 'Det mangfoldige og bilfri bykvarter' og 'Det ambitiøse og eksperimenterende bykvarter' med tilhørende visionsbeskrivelser. Gennem læsning af historie, regionale sammenhænge, naturgrundlag, kulturarv, arkitektur og identitet omsættes programmets byudviklingstemaer og hovedprincipper til holdets fem programmatisk hovedgreb og ni strategier, der informerer teamets helhedsplan og udtegner indsatsområderne.

Teamet har udarbejdet et utroligt omfangsrigt og flot forslag, hvor bedømmelsesudvalget især hæfter sig ved holdets arkitektoniske forståelse. En forståelse opnået gennem grundige stedsanalyser, som omsættes til, hvordan der kan bygges på Middelfart'sk for fremtiden. Genfortolkningen af byens farver i arkitekturen er et stærkt designparameter, som bedømmelsesudvalget ønsker skal tages med i det videre arbejde. Det er tydeligt, at teamet har haft fingrene dybt nede i "Lillebæltleret".

HELHEDSPANENS HOVEDGREB

Lillebæltskvarteret er et bud på en klassisk, moderne karréby med skæve, smalle gader, almindinger ned til Lillebælt, farverige facader og varierede tagformer. Kvarteret har en række hovedrum; Den Blå Boulevard, Det Grønne Gennembrud, Lillebæltspladsen og Promenaden. Disse primære byrum skaber nye forbindelser mellem Lillebælt og den eksisterende by og er rygraden i forslaget. Hertil kommer gader og stræder, inspireret af det historiske Middelfart, og Kvarterspladsen og gårdrum, som bebyggelsesernes fællesrum.

Rigdommen i teamets forslag ligger i idéerne til genfortolkning af det Middelfart'ske i arkitekturen, mere end i selve planen. Forslaget er inspirerende på bebyggelsesniveau, og bedømmelsesudvalget finder det interessant, hvis idéen om de farverige karréer kunne bæres videre i den første fase af realiseringen af byggeri i Fremtidens Havn.

Bedømmelsesudvalget finder dog ikke planens grundstruktur tilstrækkelig robust. Hoveddrummene er de trafikale adgangsveje, hvoraf det højest vægtede vil være præget af tung trafik mange år frem. Ydermere fremstår karréer og gaderum ensartede og uden hierarki, promenadens forløb og udstrækning virker svært realiserbar, og forslaget til Lillebæltspladsen virker for bedømmelsesudvalget for stor set i relation til antallet af eksisterende pladser og promenader i byen og forventningen til omfanget af byliv på stedet.

DET KLIMAROBUSTE OG BÆREDYGTIGE BYKVARTER

Planens bystrategiske greb handler om at skabe en forbindelse og port til Lillebælt, en sammenhængende kystlinje, naturbaseret klimasikring og at udnytte udviklingen af Trafikhavnen som et bystrategisk hængsel, hvor man lærer af vest, når man udvikler mod øst, og på den måde får skabt sammenhæng mellem den historiske by, Lillebæltskvarteret og perspektivområderne.

Teamets tilgang til bæredygtighed tager udgangspunkt i en kobling mellem verdensmål og DGNBs bæredygtighedsprincipper, som overvejende udfoldes programmatisk, med konkretisering indenfor klimatilpasningsløsningerne og i en designmanual for arkitektur og byggeskik, hvor også FN's verdensmål indtænkes på bygningsniveau.

Holdet sætter i deres identitetsanalyse klima som overskrift. 'Klimaby' er derfor også et af de fem strategiske hovedgreb, hvor Lillebæltskvarteret skal være syntesen af såvel naturbaserede og teknologibaserede klimaindsatser og Lillebæltspladsen foreslås friholdt for tæt byudvikling, som en eksperimentel platform for forskning, formidling og folkefest.

Højvandssikringen i kote 2,5 ligger tilbagetrukket i en terrænkote, der inviterer havets dynamik ind på Lillebæltspladsen og Klimapladsen - og ét byggefelt placeres i samme terrænkote, med forslag til pilotprojektet: 'Huse, der kan tåle at stå i vand'.





I forslaget beskrives integrerede regnvandsløsninger, der udnytter det eksisterende terræn til afledning af vand i bydelens gader og stræder og den Blå Boulevard, som det primære vandhåndteringstræk, som kan håndtere vand fra et større opland i Middelfart.

Forslaget rummer en flot og udfoldet analyse og fortælling om klimatilpasning. Bedømmelsesudvalget vurderer dog, at det vil blive et dyrt projekt at lede så meget vand til området, som der lægges op til.

DET MANGFOLDIGE OG LEVENDE BYKVARTER

Et af forslagets fem strategiske hovedgreb - 'Bolig- og Byliv for alle og nære fællesskaber' - kobles til almindinger, gader og private haver. Liveability handler i dette forslag om tryghed og let tilgængelighed til et bæredygtigt liv, om korte afstande til indkøb, kultur og rekreation og det nære bydelsfællesskab.

Afsnittet med visionscollagen 'Den mangfoldige og bilfri by' og underoverskriften 'liveability' beskriver en bydel for alle, den almindelige middelfarter; ung single, børnefamilie, ældre eller enlig – og et udbud af boliger, der gør boliger tilgængelige for førstegangskøbere, almenbeboere og husfraflyttere.

Bedømmelsesudvalget finder, at der er høj liveability-kvalitet i forslagets facilitering af de nære fællesskaber, som rimer meget på det Middelfart'ske. Det er positivt, at planen har mennesket i centrum med prioritering af gående og cyklister.

Bedømmelsesudvalget finder forslaget til at skabe rammer for fællesskaber f.eks. i gårdrummene interessant.

FREMTIDENS HAVN I MIDDELFART

Forslaget tager afsæt i en grundig analyse af Middelfart. Med inspiration fra byens tætte karréer af byhuse på slyngede gader opbygges der i forslaget et forløb af gader og byrum mellem otte karréer. De forskellige gaderum har en god proportionering i forhold til tværsnit, som giver gode lysforhold i de enkelte boliger. Forslaget til varierende taghældninger reducerer skalaen i gaderummet, hvilket giver en menneskelig, intim skala, som passer godt til Middelfart.

BYRUM & LANDSKAB

Den Blå Boulevard, Det Grønne Gennembrud, Lillebæltspladsen og Promenaden er forslagets primære byrum, som skaber nye forbindelser mellem Lillebælt og den eksisterende by. Hertil kommer gader og stræder, inspireret af det historiske Middelfart, samt Kvarterspladsen og gårdrum, som bebyggelsernes fællesrum.

Alle byrumstypologier beskrives grundigt i aksonometrier, snit, diagrammer og referencebilleder. Ligeledes er der bud på en lang række kantzone-situationer, der formidler relationen mellem bygningernes stueetager og rummet mellem bygningerne i planens forskellige rum og bygningernes forskellige liv i stueetagen.

Bedømmelsesudvalget vurderer, at det arkitektoniske koncept står skarpt, samtidig med at det giver indtryk af, at man kan indtage det som beboer. Forslaget rummer en fin fortælling om et landskab, som giver noget til byen, samtidig med at det kan håndtere klimatilpasningsudfordringer.

Bedømmelsesudvalget vurderer yderligere, at det er usikkert, hvorvidt der i Middelfart er kritisk masse til, at forslaget til den store åbne, belagte Lillebæltsplads får den tiltrækningskraft og betydning for byen, som teamet beskriver.

Planen rummer to forslag til at forbinde den eksisterende bymidte og Havnegade med Lillebæltspladsen. Det ene forslag er en ny otte meter bred promenade foran den nye bebyggelse på Kulgrunden. Bedømmelsesudvalget vurderer, at dette forslag er urealistisk, både ift. økonomi, men også i forhold til mulig tilladelse, da bebyggelsen på Kulgrunden udnytter grunden maksimalt mod vest.

Det andet forslag til forbindelse er i form af det "Grønt Gennembrud", som har en slynget grøn sti og høj bevoksning. Der forslås overdækning af Kulgrundens 80 m lange række af p-pladser langs skel. Dette vurderer bedømmelsesudvalget ligeledes er urealistisk. Endvidere virker afstanden mellem facadelinjen på bebyggelsen på Kulgrunden og facadelinjen på det forslåede byggeri på Trafikhavnen at være meget tæt i forhold til lys og skygge.



BEBYGGELSE & ARKITEKTUR

Planens karréer opbygges med varierende grader af åben- og lukkethed til de bagvedliggende gårdrum. Det åbner for forskellige kig ind i og ud af de enkelte bebyggelser. Samtidig giver det kontakt til skiftende grønne og blå miljøer samt mulighed for forskellige lysindfald.

Forslaget til den porøse karré muliggør en høj grad af fleksibilitet i bygningsvoluminens højde og dybde, og det muliggør mangfoldighed i hustyper, boligformer og beboersammensætning. Det skaber også mulighed for variation i bygningsidentiteter og arkitektoniske typologier. Diagrammerne viser en større variation i tagformer og sammensathed, end det der vises i modellen og visualiseringerne.

Karréernes grundstruktur giver bydelen urbane kvaliteter, men de er ret ensartede i størrelse. Ligeledes udgør rummene imellem karréerne lidt for ensartet kileformede rumligheder, der mangler en form for gadehierarki.

Middelfart karakteriseres blandt andet ved sine farverige bygninger, med gule og røde bindingsværkshuse og røde teglbygninger af mursten. Nabolagets industrielle bygningers egenart består af røde pak-huse, store bygningskroppe, varierede tagformer og komplekse byrum.

Bedømmelsesudvalget anerkender, at teamet arbejder yderst vellykket med noget af det særligt middelfart'ske på bebyggelsesniveau; en høj grad af sammensathed, hvad angår farver, materialer og en stor spændvidde i markante tagformer fra den historiske indre by, pakhusene i Kabelbyen og industriarven.

Samtidig foreslås der et nyt moderne bindingsværk med trækonstruktioner med forskellige former for facadebeklædninger, bygninger der tåler vand samt integration af grønne kvaliteter i arkitekturen, med taghaver, grønne elementer som et aktiv i byggeriet, og en høj andel af cirkulært byggeri.

Bedømmelsesudvalget finder, at holdet udmærker sig i deres forståelse for løsninger indenfor byggeri og arkitektur.

MOBILITET, TRAFIK OG PARKERING

Lillebæltskvarteret bygger på en klassisk tæt bystruktur med gaderum, udlagt som lege- og opholdsarealer, der inddeler planen i ni byggefeltet, med den Middelfart'ske søkøbstad som forbillede. Små forskydninger i gaderummenes forløb skaber variation og forbedrer mikroklimaet i de nord-syd – og øst-vestvendte gaderum. Gaderummene håndterer bebyggelsernes regnvand, forhaver, fælleshaver, cykelparkering og nedgravet affaldshåndtering.

Forslaget har Gl. Banegårdsvej med 'Den Blå Boulevard' som den primære adgangsvej, jf. konkurrenceprogrammet. Der foreslås en omlægning af krydset, så der skabes bedre oversigtsforhold, og Havnebanen, det gamle jernbanespor, får en dedikeret overgangszone. Havnebaneloopet opgraderes til det primære mobilitetsloop for bløde trafikanter.

Endvidere foreslås krydset ved Nytorv omdannet til et hængsel, der skal skabe en sikker forbindelse ved at gentænke overgangen til den eksisterende bymidte med let adgang.



Tre af forslagens byggefelter indeholder parkeringshuse. Bydelen gøres delvis bilfri, kun med kørsel ifm. renovation, brand- og redning, håndværkere, varelevering, taxikørsel og handicap parkering. P-husene er bygget efter princippet 'Design for disassembly'.

Bedømmelsesudvalget anerkender forslaget for arbejdet med, hvordan mobilitet kan blive en driver for oplevelsen. Der lægges op til at skabe en delvist bilfri by med tre p-huse i planen, og der gives mulighed for, at det ene p-hus kan konverteres. Forslaget er meget velunderbygget med argumenter for mobilitetsløsningerne, og der gives nogle rigtig interessante bud på, hvordan der kan arbejdes med fremtidig mobilitet.

Et af forslagens svagheder er dog placeringen af de to sydlige p-huse tættest på de nuværende erhvervs-haller. Forslagets sympatiske postulat er, at "mobilitet som bylivskaber" fjerner biler fra bybilledet ved en sådan p-løsning. Men når man kigger nærmere på lige præcis dette sted, forslås der to nye boligbebyggelser imellem og ved siden af p-husene, heraf en tæt på det eksisterende udvidede p-hus. Med dette træk i planen vurderer bedømmelsesudvalget, at der skabes en tydelig bagside og et ikke særligt godt bearbejdet byrum, hvor alle med bil skal køre igennem. Dette er tilsyneladende også en vigtig forbindelsespassage til de fremtidige udvidelsesmuligheder på NKT-grunden frem mod den mulige Røde Plads.

UDVIKLINGSSTRATEGIER & PRINCIPPER FOR REALISERING

Forslaget til Lillebæltskvarteret rummer bud på, hvordan kvarteret understøtter betingelser for liv fra den dag hegnene væltes. Det er teamets tanke, at byliv, byrum og landskab indtænkes før bebyggelsen. Og de tre etaper for udvikling af kvarteret følger etableringen af de primære forbindelser og byrum; Først omkring den Grønne Boulevard, efterfølgende udbygges kvarteret langs promenaden og sidst udbygges kvarteret ud til Den Blå Boulevard og de sydlige byggefelter med p-husene.

Teamet foreslår, at der indgås partnerskaber for udvikling af Lillebæltspladsen, hvor der i første etape opføres midlertidige installationer og konstruktioner, der kan informere mere permanente installationer på sigt. Selvom bedømmelsesudvalget ikke er overbevist om præmissen for udviklingen af så stor og åben en plads, som teamet lægger op til, så anerkender bedømmelsesudvalget, at teamet har gjort meget ud af at udfolde Lillebæltspladsens potentiale som hjemsted for aktiviteter som open-air biograf, sportsvisninger, udstillinger, læring og markedsdage på land – og havneterminal, undervandssafari, maritime nyttehaver, vandkultur, klimalaboratorium og fiskepladser på vand.



Team Vandkunsten

Tegnestuen Vandkunsten, Marianne Levinsen Landskab, Bactoon, Raw Mobility og Cushman & Wakefield / RED.

VISION

Teamet har med den fysiske helhedsplan fokuseret på at tegne konkurrenceprogrammets målsætninger, således at Fremtidens Havn bliver et bæredygtigt og unikt bykvarter.

Forslaget rummer en rigtig god analyse af historien, stedet, landskabet og områdets bindinger, sammenhænge og potentialer, som fremføres som 6 udviklingsstrategier; Klimarobuste grønne frirum, byens (stue-)etage, fleksible og robuste byggefelt, en bydel for de gående, en bilfri bydel og en robust og fleksibel etapeplan. Det er strategier, der skal sikre bydelens hovedstruktur og de grundlæggende kvaliteteter over mange år, hvor strategierne kan anvendes på flere skalatrin, såvel på bydels-, kvarters-, bygnings- og organisatorisk niveau.

Teamet har udarbejdet en stærk helhedsplan, hvor bedømmelsesudvalget især hæfter sig ved nytolkningen af Middelfarts hængende haver og skredterrasser, som omsættes til en helhedsplan med høj bokvalitet. Bedømmelsesudvalget tror på, at Team Vandkunstens forslag til Fremtidens Havn kunne have potentiale til at blive et særdeles godt sted at bo.

HELHEDSPANENS HOVEDGREB

Helhedsplanen har to hovedgreb; Byens strøg og Byens grønne rygrad, der begge er hovedgreb i byskala, der arbejder med at sikre områdets forbindelse og identitet i relation til den eksisterende by og perspektivområderne.

Kanalen og den tilhørende promenade, som er en del af byens strøg, er et ikonisk hovedgreb, der skaber en stærkt synlig og fysisk bymæssig sammenhæng med Middelfart Midtby langs vestsiden af bebyggelsen. Langs østsiden foreslås et nyt Klimabånd, der både er et parkstrøg, som skaber ud-sigt og bokvalitet for de nærliggende boliger, og som samtidig kan lede regnvand fra byen ud til Lillebælt. Yderst mod Lillebælt foreslås en Klimaplads.

Forslaget til planen er organiseret med opbrudte karrér, hvor etagebebyggelse skærmer et indre af lavere by- og rækkehuse. Der tages udgangspunkt

i holdets læsning og inspiration fra det omkringliggende by- og landskab; de hængende haver og skredterrasserne. Bebyggelserne ligger således på fem terrasser, hvor lave terrænmure optager ca. 0,5 meter mellem hver terrasse. Langs støttemurerne ligger stræderne, med terrasseringen som adskillelse mellem det private og det offentlige.

Bedømmelsesudvalget finder, at kanalen, terrassering, disponering af byggefelt og klimabånd skaber gode betingelser for udvikling over tid, med en række styrende elementer, der giver en god balance mellem benspænd og frihedsgrader for den fremtidige udvikling. Endvidere anerkender bedømmelsesudvalget teamets meget fine nytolkning af de hængende haver og skredterrasser.

Udvalget finder, at kanalen giver et fint kig og umiddelbar sammenhæng til byen. Dog tydeliggør kanalen bagsiden af bebyggelsen på Kulgrunden og det 80 meter lange parkeringsareal langs den vestlige side af kanalen. Kanalen vurderes endvidere at være et uforholdsmæssigt dyrt bærende greb, som tilfører stedet mere af det, der allerede er meget af i Middelfart. Bedømmelsesudvalget føler sig desuden ikke overbevist om, at den foreslåede udformning af kanalen ikke potentielt kan give problemer med vandudskiftning i kanalen.

DET KLIMAROBUSTE OG BÆREDYGTIGE BYKVARTER

Terrassernes mure sikrer, at al byggeri ligger over det fremtidige vandstigningsniveau i kote 2,5 m. Der hvor planen for det fremtidige bydige slipper, foreslås diget brudt, så man på Promenaden, Klimapladsen, og i den nordligste del af Klimabåndet kan opleve havvandsstigningerne, og vandet inviteres ind i bydelens periferi for at skabe et foranderligt og dynamisk møde mellem land og vand.

Regnvandshåndteringen er enkel med et system, hvor terrasserne kan fungere magasinerende og forsinkende, inden udledning via stræderne til hhv. klimabåndet og kanalen, der begge har forbindelse til Lillebælt.





Teamet har givet et forslag til udvikling af en grøn bydel, hvor naturen har fået god plads, særligt i bebyggelsernes stræder og gårdrum, i Klimabåndet og delvist på Klimapladsen. De mest offentlige dele af planen har en tyngde i de byggede hovedgreb ud til havet med kanalens promenade, havnetrappe og kajkanter som afsæt for de maritime naturoplevelser.

Teamet foreslår, at forslaget indskrives i Klimalaboratoriet ved at udforme helt konkrete tiltag i forslaget ud fra DGNB-kriterier. Teamet mener på den måde at forslaget kommer hele vejen rundt om de fleste aspekter af bæredygtig byudvikling. Konkret peger teamet på, at Fremtidens Havn kan gå forrest med løsninger i 1:1 indenfor klimasikring, bæredygtige fællesskaber og nye måder at bygge på.

På fem planzooms vises teamets konkretisering af de bæredygtige tiltag, der kan indskrive bydelen i Klimalaboratoriet: Klimapladsen er et eksempel på 'miljømæssig kvalitet', hvor klimasikring og biodiversitet samtænkes; udadvendte funktioner i stue-etagen langs promenaden og café/butik koblet på det eksisterende parkeringshus er et eksempel på 'Sociokulturel og Funktionel kvalitet'; nye byggesystemer som fuldt træbyggeri eller hybridkonstruktioner er et eksempel på 'Teknisk Kvalitet'; en tæt by med forskellige størrelser af byggefelter og bygninger er et eksempel på 'Økonomisk kvalitet'; og endelig er et nyt fælleshus et eksempel på, hvordan man kan understøtte nye fællesskaber, samarbejder og inddragelse som 'Proceskvalitet'.

Bedømmelsesudvalget finder, at der ikke er tilstrækkelig nytænkning i forslaget til at generere den tiltrækningskraft, der efterspørges, for at indskrive bykvarteret i Klimalaboratoriet. Væsentligt er det også at nævne, at Middelfart Kommune allerede anvender DGNB på deres byggerier og anser det for at være en basal del af byudvikling.

Der er dog flotte elementer i selve planen, især terrasseringsen i forskellige højder langs kanten, med varierende kantzoner. Her er der integreret et fint trappe- og rampeforløb, som inviterer ind i planens indre.

DET MANGFOLDIGE OG LEVENDE BYKVARTER

Teamet introducerer temaet liveability igennem en illustration af et boligstræde, hvor det ses, hvordan bebyggelsens boligstræder både kan rumme leg og bevægelse, understøtte fællesskaber, håndtere regnvand og muliggør særkørsel ind til bebyggelserne.

Teamet anskueliggør, at bykvarteret kan indrettes til en bred målgruppe med såvel etagebyggeri, rækkehuse, townhouses/dobbelthuse og mulighed for et større bofællesskab, samtidig med at bydelen er indrettet således, at byggefelterne kan indrettes og tilpasses fleksibelt i forhold til fremtidens ønsker og markedsudvikling.

Også teamets terrasserende hovedgreb giver gode betingelser for overgangen mellem de offentlige promenader, de halvoftentlige stræder og de private boliger. Generelt anerkender bedømmelsesudvalget teamets forslag, som rummer høj bykvalitet med menneskelig skala, variation i bygninger og typologier, og intime boligstræder der knækker, og som bl.a. derved peger på en moderne tolkning af de Middelfart'ske midtby.

Der tales om at skabe rammer for nye fællesskaber, samarbejder og inddragelse som understøttes af et fælleshus og i boligfællesskaber i gårdrum, hvilket er sympatiske forslag. Bedømmelsesudvalget tror på, at det bliver et godt sted at bo, og at hovedgrebene understøtter bokvalitet. Men bedømmelsesudvalget mener ikke, at forslaget med tydelighed viser, hvordan man skaber et sted som tilføjer noget nyt til byens liv og fællesskaber på havnen. Der er lagt op til en rolig bydel, men udvalget er i tvivl om, hvorvidt den vil blive levende nok. Bedømmelsesudvalget finder også, at forslaget ikke på en overbevisende måde har anskueliggjort, hvordan man skaber et sted, som også er attraktivt for borgere og besøgende, der ikke bor i bydelen.



FREMTIDENS HAVN I MIDDELFART

Teamet har udviklet et forslag til et bykvarter ved havnen med høj arkvalitet med stærke referencer til Middelfarts hængende haver og omkringliggende landskabs skredterrasser, hvilket anerkendes af bedømmelsesudvalget som en stærk egenart på bebyggelsesniveau. På byniveau tilbyder forslaget hovedgreb ikke nybrud som kan tilføre aktiviteter og faciliteter, som lægger et nyt lag til byen – forslaget adderer overvejende mere kajkant og promenade med spredte træer og bede som byen har rigeligt af i forvejen.

Teamet giver til gengæld et interessant forslag til, hvordan man kan skabe aktive stueetager uden at underminere den kommercielle tyngde i bymidten og udfordre projektøkonomien indenfor det enkelte byggefelt. Forslaget går på at byggefelter, hvor man ønsker aktive stueetager, udbydes til en markant lavere pris, men med et krav om, at udvikler eller investor understøtter den ønskede aktivitet gennem lempelige lejevilkår. Denne model kan også anvendes til foreninger, der kan have en meget positiv indflydelse på aktiviteten i området, men ikke har en økonomisk formåen, der muliggør en placering i nye byudviklingsområder. Dette er et forslag, som bedømmelsesudvalget mener bør tages med i det videre arbejde.

BYRUM & LANDSKAB

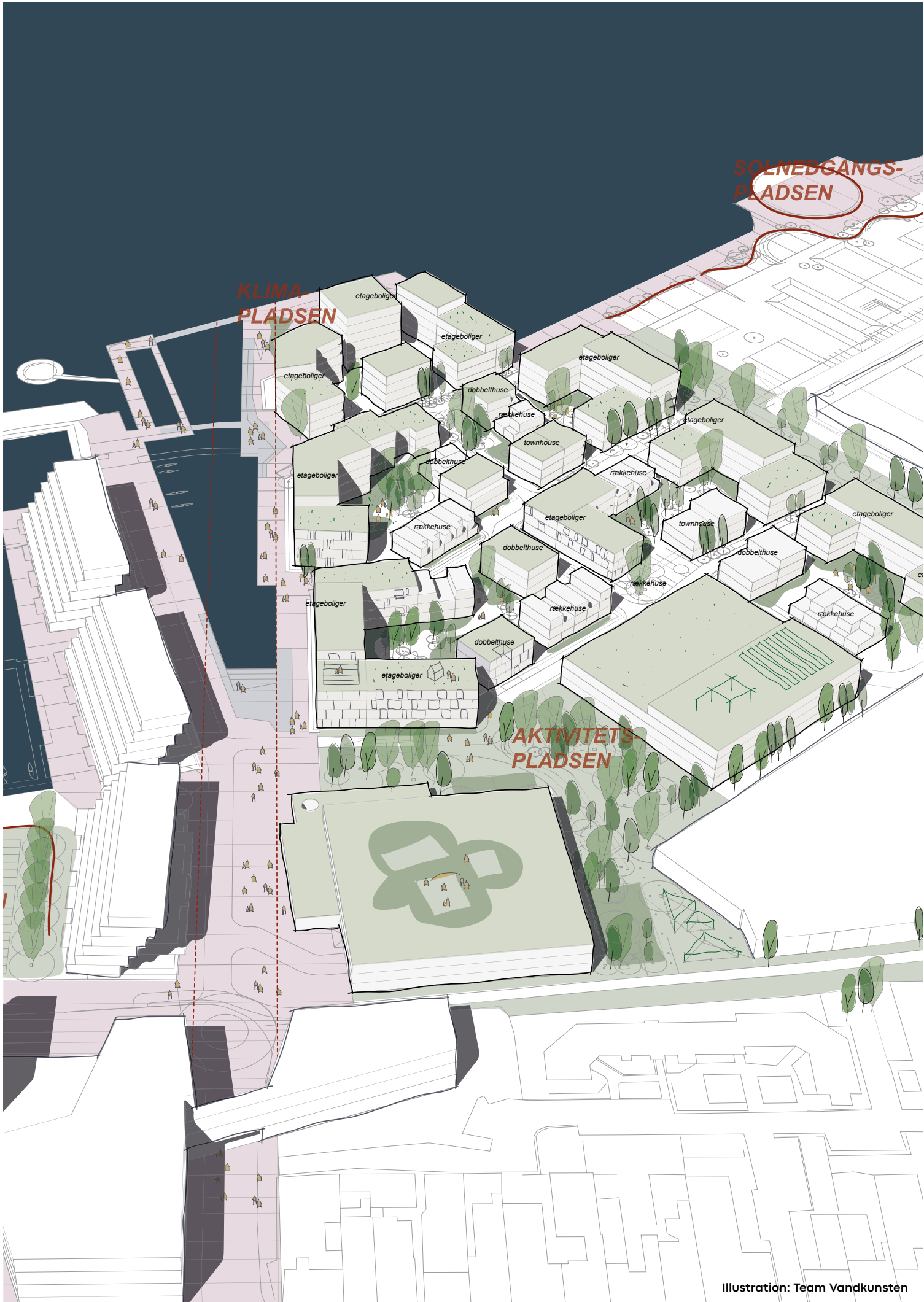
Kanalen, Promenaden, Klimapladsen, Klimabåndet, Aktivitetspladsen og Solnedgangspladsen er forslaget primære offentlige byrum. Disse primære byrum skaber nye forbindelser mellem den eksisterende by

og Lillebælt. Hertil kommer boligstræderne, lommeparker, grønne pladsrum, fælleshus og gårdrum, som bebyggelsernes nære fællesrum.

Igennem referencebilleder, snit og diagrammer udfoldes kort indholdet af de forskellige by- og landskabrum, der som et samlet hele kommer til at skabe grønne frodige betingelser for naturoplevelser i hverdagslivet med dyrkning, rammer for udeaktiviteter og fællesskaber. Mange gode idéer nævnes, særligt i relation til det maritime liv, men er ikke vist i planen og er derfor svære at vurdere som forslag og i en sammenhæng.

'Den Grønne Rygrad' skaber en robust struktur i forslaget, der forbinder skoven i vest med De hængende haver, Herman Jensens anlæg, pladsen foran bebyggelsen på Kulgrunden, Aktivitetspladsen, Klimabåndet og ITW's haveanlæg som en grøn forbindelse med haver og parker som grønne perler på en snor.

Den bymæssige forbindelse til midtbyen kaldes 'Byens strøg'. Her trækkes Havnegade og Nytorv helt ned til KulturØen og det nye bykvarter langs kanalen i et samlet gulv, der indbyder til færdsel på de bløde trafikanters præmisser. Bedømmelsesudvalget vurderer, at forslagets strøg, som vises som et stort samlende gulv virker grafisk besnærende. Men forslaget vurderes i realiteten at være økonomisk uoverskuelig og vil næppe få den ønskede effekt, da der på strøget skal trafikafvikles med både rundkørsel, hovedadgangsvej, sidevej til p-hus og parkering på terræn til Kulgrunden.



BEBYGGELSE & ARKITEKTUR

Helhedsplanens grundstruktur består af seks mere eller mindre porøse karréer samt et nyt p-hus med nogenlunde samme fodaftryk som karréerne. Teamet argumenterer for, at kan en sådan struktur være med til at sikre, at bydelens grundlæggende hovedstruktur og kvaliteter fastholdes i mange år fremover.

Forslaget rummer et godt bud på fleksible og robuste byggefelter, som kan indeholde en stor variation af typologier, og som kan tiltrække forskellige typer af investorer. Der foreslås blandede typologier og forskellige ejerformer, som kan understøtte en god og mangfoldig bydel. Der er tale om 4 hovedtypologier; etageboliger, rækkehuse, townhouses/dobbelt-huse og bofællesskaber el.lign. Denne "loose-fit" og porøse karréstruktur muliggør en mangfoldighed af bygningsvoluminer og en blanding af boligformer.

Teamet foreslår rækkehuse, som kan sammensættes på forskellige måder. Fra en treetagers familiebolig, eller en ældrebolig i stueetagen med en toetagers familiebolig ovenpå. En tredje variant indenfor de treetagers bygningsvoluminer kan være tre særskilte lejligheder oven på hinanden. Der vises flere flotte eksempler fra Vandkunstens tidligere byggerier.

Hvad angår selve det arkitektoniske princip, foreslås et meget konsekvent princip om at opføre bydelen i træ. Hvad enten det er som bærende konstruktioner, kassebyggeri eller hybridkonstruktioner, er det meget tiltalende, da byggeriet er både bæredygtigt, skaber et godt, sundt og rart indeklima samt gode boligkvaliteter. Ved at beklæde facaderne med træ, kan der skabes identitetsskabende kvaliteter, som delvist kan sammenlignes med den gamle træskibshavn på Middelfarts sydlige havnefront. Nyfortolkningen af det særligt middelfart'ske er ikke så tydelig ift. forslaget arkitektoniske udtryk.

Når man ser på selve det arkitektoniske udtryk i de tre flotte stemningsfyldte visualiseringer og den fysiske model, kan forslaget virke ensartet, med mange flade tage og en ensartet materialeholdning, især set i forhold til den øvrige historiske byarkitektur i Middelfart og i det nære nabolag ved Kabelbyen og industriområdet.

Bebyggelsens stueetage beskrives som "byens etage", hvor facaderne mod ydre kant, de mest offentlige, skal ses som åbne for mindre maritime funktioner, små caféer eller hjem/kontor for f.eks. iværksættere, som gerne vil blande bolig med f.eks. en butik. Bedømmelsesudvalget finder, at forslaget lægger op til et for optimistisk omfang af liv i "byens etage", og udvalget savner overbevisende svar på spørgsmålet om, hvordan der i det nye bykvarter kan lægges et nyt lag til byen af faciliteter og rammer for oplevelser og aktiviteter, der giver noget andet til Middelfart end det, der findes i den eksisterende bymidte.

MOBILITET, TRAFIK OG PARKERING

Trafikalt foreslås en bilfri bydel, hvor størstedelen af trafikken vil kunne ankomme til områdets to p-huse og p-kældre fra Gl. Banegårdsvej og resten til det eksisterende p-hus ved Havnegade kaldet 'hængslet'. Alternativt begge P-huse, hvis det er muligt i forhold til terrænforskelle. Den alternative adgang vil sikre gående bedre forhold mellem bymidten, KulturØen og det nye bykvarter.

Havnegade tilkoblingen forenkles og gøres overskuelig for alle trafikanter og er vejadgang til den nye bebyggelse på kulgrunden, samt siveforbindelse til det nye bykvarter. Den grønne stiforbindelse, i det gamle jernbanetrace, får dermed en bedre og mere enkel opkobling til Havnegade.

Som tidligere nævnt finder bedømmelsesudvalget forslaget til det samlende gulv besnærende, men urealistisk i forhold til de trafikale løsninger, som arealet skal rumme. Endvidere er der i forslaget ikke taget højde for Kulgrundens parkeringsret på terræn langs områdets og kanalens vestside.

Det eksisterende p-hus tænkes udnyttet til sportsaktiviteter i ydertimerne, og begrønnet videre på facaden. Det nye p-hus kan evt. have mindre nyttehaver eller en anden grøn fællesfunktion på taget.



Illustration: Team Vandkunsten

UDVIKLINGSSTRATEGIER & PRINCIPPER FOR REALISERING

Teamet foreslår to alternative udbygningstakter; 'udefra og ind' eller 'fra øst til vest', så man starter udbygningen der, hvor den største kvalitet findes.

Strategisk er byggefelternes byggeretsstørrelse varierede og ligger mellem 6.000 – 8.000 etm. Og kan enten udvikles hver for sig eller flere på samme tid og dermed sikre udbygning, der følger konjunkturerne og tiltrække forskellige investorer.

Teamet foreslår at udvikle byggegrupper, selvbyg eller bofællesskaber og at disse kunne ligge i de mindre bygninger i midten af planen og med en udmatrিকulation, der understøtter dette.

Som åbningstræk peges på 'hængslet' og koblingen til midtbyen som et af de helt centrale strukturelle tiltag, der skal til for at udvikle området. Sammen med kanalen og den nye promenade vil vandet kunne opleves på en helt ny måde for byens borgere.

Alternativt peges på havnebadet ude på spidsen, der vil tiltrække brugere og skabe en bevidsthed om det nye område, allerede inden det er bygget.

