

Marts 2019



**KONKURRENCEPROGRAM FOR
PARALLELKONKURRENCE**

UDVIKLINGSPLAN FOR BYEN TIL VANDET



Realdania

RANDERS



INDHOLD

- 3 | **Velkomstord**
- 4 | **Visionen**
for Byen til Vandet
- 8 | **Konkurrenceområdet**
i fremtiden, nutiden og fortiden
- 14 | **Konkurrenceopgaven**
en udviklingsplan for Byen til Vandet
- 20 | **Gennemgående temaer**
og spørgsmål
- 34 | **Historien**
om Kronjyllands hovedstad
- 46 | **Hidtidig proces**
forundersøgelser og resultater
- 50 | **Særlige forudsætninger**
- 60 | **Formalia**
- 67 | **Bilagsoversigt**

1.

VELKOMSTORD

Randers Kommune og Realdania byder de tre prækvalificerede teams velkommen til parallelkonkurrencen om udviklingsplan for Byen til Vandet. Parallelkonkurrencen udskrives på baggrund af et længere forløb med fokus på grundige forundersøgelser og løbende inddragelse af borgere og interessenter. Vi er glade for, at de kvalificerede og kompetente teams ønsker at være med til at skabe fundamentet for udviklingen af det største byudviklingsprojekt i Randers' historie.

Byudviklingsområdet er i dag i stort omfang en aktiv erhvervshavn i drift. Havnen planlægger at udflytte til et nyt, bedre havneområde, som i dag er lokalplanlagt og under forberedelse. Når havnevirksomhederne flytter til den nye havn efterlader de store arealer mellem byen og vandet til by- og landskabsudvikling. Visionen er at forbinde midtbyen med vandet og den helt unikke natur, der løber fra Gudenåen gennem byen til fjorden. Der er således et stort potentiale til at skabe en ny fremtidssikret og bæredygtig bydel til boliger, arbejdspladser, oplevelser i byrummene og adgange til naturen og vandet for alle.

Med afsæt i visionen ønsker Randers Kommune og Realdania at der udarbejdes en udviklingsplan for Byen til Vandet, som skal rumme strategiske planer, en fysisk plan på et mere detaljeret niveau for de første etaper samt en økonomisk plan i relation til en samlet etape- og tidsplan, der kan realiseres i takt med havnens løbende udflytning. Udviklingsplanen skal give det bedst mulige grundlag for den videre realisering af området, og den skal for de første etaper være så detaljeret, at den danner grundlaget for salg, projektering og planlægning.

De tre tværfaglige teams inviteres til at give hvert deres bud på en udviklingsplan i en såkaldt parallelkonkurrence. Processen er tilrettelagt med vægt på løbende dialog med både dommerkomité, tilknyttede rådgivere, advisory board og forvaltning samt det nyligt nedsatte borgerforum, der alle vil kommentere de tre forslag til udviklingsplanen, inden vi i dommerkomitéen endeligt udvælger vinderforslaget. Vinderteamet skal efterfølgende færdiggøre vinderforslaget, evt. med delelementer fra de øvrige forslag, som dommerkomitéen finder særligt visionære og kompetente. Herefter skal det samlede byråd godkende den færdige udviklingsplan.

Opgaven er at udvikle en ny bydel på de nuværende havnearealer og ubebyggede arealer, og de tre teams skal give deres bedste bud på en fremtidssikret og bæredygtig byudvikling, hvor boliger, arbejdspladser, adgange til naturen, klimatilpasning og oplevelser går hånd i hånd med en realiserbar kommunaløkonomi i balance. Opgaven er kompleks, og det kræver stort talent, stor tværfaglig indsigt, ydmyghed for opgaven samt en god portion mod og handlekraft – samt ikke mindst forståelse for byens særlige DNA. Det er denne særlige kombination, vi efterspørger i parallelkonkurrencen. Vi glæder os til samarbejdet og ser frem til resultatet.

Torben Hansen
Borgmester

2.

VISIONEN FOR BYEN TIL VANDET

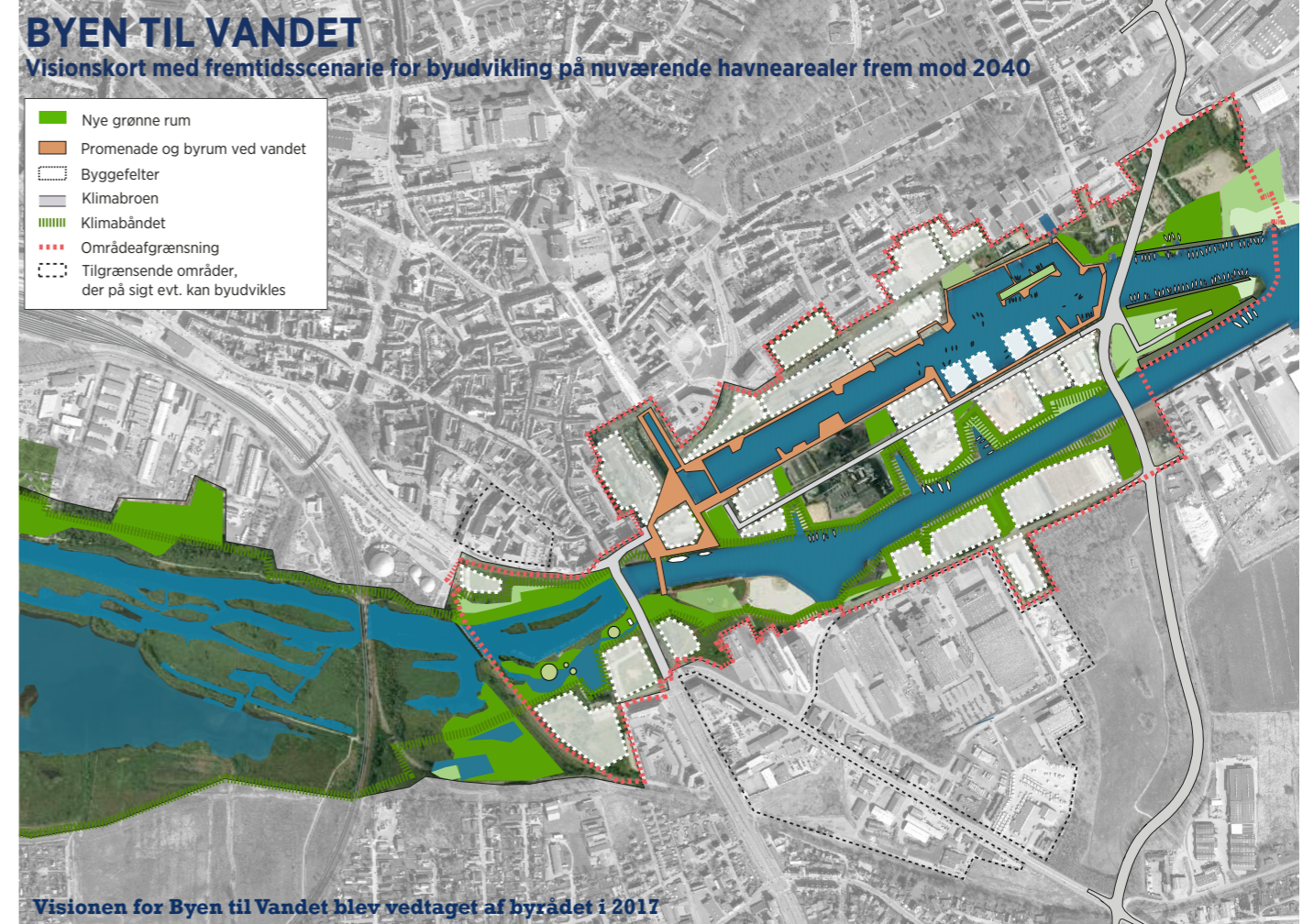
Byen til Vandet er byrådets ambitiøse vision om en fremtidssikret og bæredygtig byudvikling, der binder den historiske midtby sammen med vandet og den helt unikke natur, der løber fra Gudenåen gennem byen til Randers Fjord. Der er et stort potentiale for at skabe en ny fremtidssikret og bæredygtig bydel med boliger, erhverv, publikumsorienteret service og kultur, fritidsoplevelser i byrummene samt adgange til naturen og vandet for alle. Samtidigt skal der arbejdes med en ny infrastrukturforbindelse over fjorden og klimatilpasning i et bånd langs vandet. Den samlede vision er således at skabe synergier mellem investeringerne, der tilsammen giver langsigtet merværdi i byudviklingen.

Byudviklingen kan realiseres, fordi Randers Havn over de næste 20 år udflytter til nye havnearealer syd for fjorden. Når det sker, vil havnen efterlade store arealer, der kan anvendes til en attraktiv, ny bydel med social mangfoldighed, grønne byrumsforbindelser og adgang for alle. Sammen med øvrige ubebyggede arealer kan området omkring Gudenåen og Randers Fjord udvikles til en ny bydel, svarende til ca. 59 ha. Det er et af de mest attraktive områder i Randers med en placering tæt ved vand og natur samt umiddelbart sydøst for og i forlængelse af den velbevarede middelalderlige midtby og Randers Bro, som er byens oprindelsessted.

Åen og fjorden skal samle Randers i stedet for at opdele byen, og byen skal så at sige vendes mod vandet – derfor kaldes byudviklingsprojektet Byen til Vandet. Den unikke natur skal være den samlende identitetsbærer for byudviklingen, og herved kan Byen til Vandet kunne adskille sig fra andre lignende havneomdannelsesprojekter. Naturen og de storladne landskabstræk eksisterer allerede, og fokus skal derfor være på at få skabt nye åbninger og adgange til naturen, flere naturoplevelser i den nye bydel og grønne områder tæt på midtbyen.

Samtidig har byen udfordringer, særligt i form af trafiktrængsel på Randers Bro samt stor risiko for oversvømmelser ved stormflod og skybrud. Begge udfordringer skal løses uanset realiseringen af byudviklingsprojektet Byen til Vandet. Derudover skal byudviklingen fokusere på, at Randers skal tilbyde "nye varer på hylden", og ikke det samme, som alle andre byer tilbyder.

Ved at samtænke byudvikling, klimatilpasning og udbygning af trafikale forbindelser i ét samlet projekt opnås betydelige synergieffekter – og forundersøgelser for Byen til Vandet har vist, at det kan betale sig at tænke stort og langsigtet.



Byrådet i Randers har store ambitioner om at skabe en bæredygtig byudvikling – og Byen til Vandet skal blive et eksempelprojekt i forhold til innovative og forebyggende løsninger. Byen skal være endnu bedre at bo og opholde sig i, og udviklingsplanen skal sætte scenen for livet i rummene mellem bygningerne samt for livet som beboer i området og som besøgende.

Ambitionen er at skabe en udviklingsplan, der er robust og tilpasningsdygtig i forhold til en fremtid, som vi endnu ikke kender – og som skaber en ny bydel til fremtidens generationer med forebyggende bæredygtighedstiltag, der bl.a. har fokus på social mangfoldighed, klimaændringer og en holdbar projektøkonomi.

Visionens helhedsgreb er ambitiøst og langsigtet: håndteringen af byens trafikale og klimamæssige udfordringer skal sammen med havnens udflytning forløse de store potentialer i Byen til Vandet, hvor investeringer i bæredygtig byudvikling, klimatilpasning, ny broforbindelse og adgange til naturen tænkes sammen og er med til at brande byen og tiltrække nye borgere. Byen til Vandet handler derfor også om Klimabåndet som en vigtig driver i byudviklingen, der forener beskyttelsen af byen med rekreative oplevelser for alle byens borgere ved vandet samt etablering af Klimabroen som et centralt grundlag for udnyttelsen af byudviklingspotentialerne.

Visionen om Byen til Vandet er besluttet af et enstemmigt byråd i 2017 på baggrund af grundige, tværfaglige forundersøgelser og delprojekter. Samtidig har undersøgelser af havnevirksomhedernes uopsigelighedsperioder i forbindelse med den forestående udflytning af havnen resulteret i en foreløbig etapeplan for byudviklingsmulighederne.

Det er nu tid til at sætte billeder på visionen i form af en udviklingsplan, der skal sætte rammen for realiseringen af byudviklingen.

UDFORDRINGER SOM VENDES TIL POTENTIALER MED BYEN TIL VANDET

TRAFIKAL TRÆNGSEL MINIMERES

- Ny Klimabro som broforbindelse over spidsen af pieren
- Havnens udflytning skaber mulighed for byudvikling med adgange til vandet
- Nye forbindelser mellem midtbyen og vandet ved Busterminalen og Østervold når Havnegade fredeliggøres når Klimabroforbindelsen etableres

RISIKO FOR OVERSVØMMELSER GIVER MULIGHED FOR BÆREDYGTIG BYUDVIKLING MED NYE NATUROPLEVELSER

- Innovativ klimatilpasning med Klimabåndet kan redefinere byens forhold til vandet
- Forebyggende, bæredygtige indsatser i byudviklingen, cirkulær økonomi og mindre ressourceaftryk
- Nye adgange til vandet og oplevelser i naturen for alle

ETAPEVIS SAMEKSISTENS MELLE HAVNEVIRKSOMHEDER OG NY BYUDVIKLING

- Midlertidige foranstaltninger og anlæg med merværdi til håndtering af støj, støv og lugt
- Innovative metoder til håndtering af jordforurening og geotekniske forhold
- Samarbejder om udflytning af havnen og realisering af byudviklingen med fælles fodslag i projektperioden

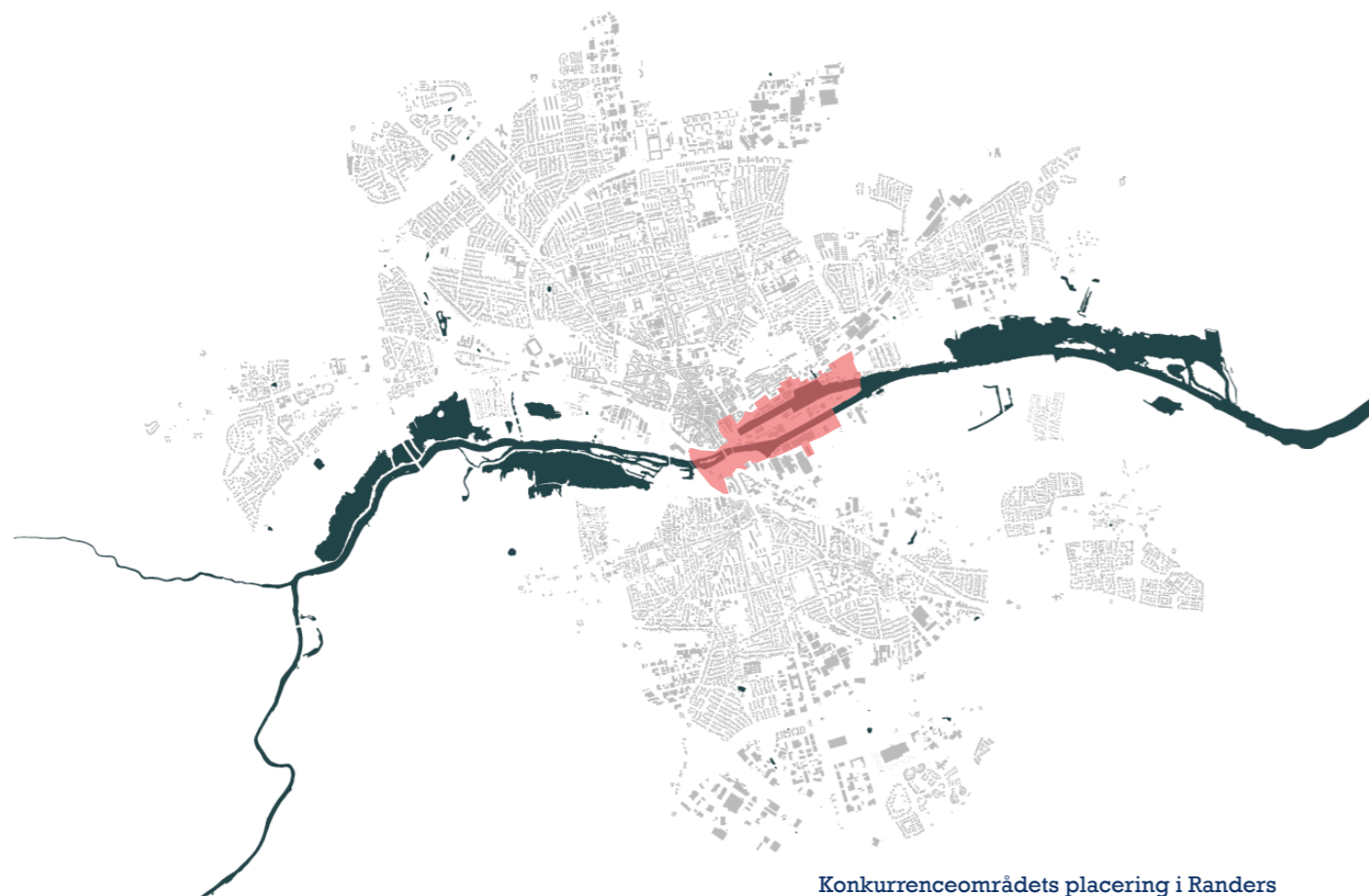


3.

KONKURRENCEOMRÅDET I FREMTIDEN, NUTIDEN OG FORTIDEN

Udviklingsplanen skal dække et ca. 59 ha stort landareal i hjertet af Randers, centreret omkring havnen og den enestående natur ved Gudenåen og Randers Fjord. Det er et af de mest attraktive områder i Randers med en placering tæt ved vand og natur samt umiddelbart sydøst for den velbevarede middelalderlige midtby og Randers Bro, som er byens oprindelsessted. Arealet er således placeret lige der, hvor randrusianere i århundreder har fragtet varer mv. via fjorden, og hvor mange randrusianere i dag dagligt krydser Gudenåen.

En stor del af området udnyttes i dag til byens aktive erhvervshavn. Havnen vil udflytte til et nyt havneområde sydøst for midtbyen, der er planlagt og under forberedelse. Når havnevirksomhederne flytter til den nye havn, efterlader det etapevist store arealer lige mellem byen og vandet til byudvikling, som er beskrevet i en foreløbig etapeplan, der vil indgå som et vigtigt udgangspunkt i den kommende udviklingsplan. Det er essentielt, at forslagene til udviklingsplanen skal ses i tæt relation til omgivelserne for at skabe den bedste udvikling af hele Randers.



Konkurrenceområdets placering i Randers

3.1.1 Konkurrenceområdet i fremtiden

Med etableringen af den nye havn er der unikke potentialer for at transformere de nuværende havnearealer til en ny bydel tæt på midtbyen, tæt på naturen og lige ved vandet. Det særlige forhold i en blanding mellem det ferske Gudenåvand og det salte fjordvand kan være identitet-bærende for byudviklingen - ikke blot i direkte, men også indirekte forstand. Visionsscenariet for Byen til Vandet har særligt 2 centrale elementer som de bærende greb i byudviklingsprojektet: Klimabroen og Klimabåndet.

Klimabroen

Byrådet har valgt, at Klimabroen skal danne grundlag for fremtidens Byen til Vandet, da broen både kan klimasikre Randers midtby, skabe adgang til store byudviklingsområder (herunder byudvikling på Pieren) og sikre vejadgang, der bidrager til den overordnede infrastruktur og aflaster den eksisterende Randers bro. Trafikken på Havnegade udgør i dag en væsentlig barriere mellem midtbyen og vandet, og med etableringen af Klimabroen kan Havnegade lukkes for gennemkørende biltrafik. Det forventes og forudsættes derfor i denne parallelkonkurrence, at Klimabroen etableres omkring 2030.

Klimabåndet

Klimabåndet skal beskytte byen mod havvandsstigninger og stormflod. Visionen er, at klimatilpasningen ikke alene består af beskyttende diger, mure og volde, men også af områder, hvor beskyttelsen trækkes tilbage fra vandet og dermed efterlader arealer til ophold tæt ved vandet - som oplevelsesrige perler på en snor af beskyttelse. Perlerne ligger i en "værkstøjkasse", som blev udarbejdet i et særskilt parallelopdrag i 2018 (se: <https://byentilvandet.randers.dk/klimabaandet/>)



3.1.2 Konkurrenceområdet i nutiden

Konkurrenceområdet består primært af havnens arealer, hvor der fortsat drives aktiv erhvervs-havn. De øvrige arealer ejes primært af kommunen, mens der er enkelte privatejede ejendomme.

Områdets formelle anvendelser

Området anvendes i dag af dels havnevirksomhederne og kraftvarmeværket Verdo (inden for terrorsikringen på havnearealerne), dels af Busterminalen, ubebyggede arealer langs Toldbodgade, en fiskehandel og spise- og underholdningssted på Bolværksgrunden, åbent græsareal til koncerter og events på Justesens Plæne, parkering, medievirksomhed og motorbådsklub på Brotoften, fritidsareal med sportsfaciliteter på Tronholmen samt lystbådehavn, motorbådsklub, roklub og træskibslaug på den østlige nordhavn.

Områdets uformelle anvendelser

Området anvendes også til flere uformelle aktiviteter, f.eks. ophold for unge, volleyballbaner, motions- og parkourredskaber, klubhuse for vandsportsforeninger og vinterbadere, skiftende besøg af cirkus, fiskesteder samt gåture og naturoplevelser i Vorup Enge.

Områdets nære naboer

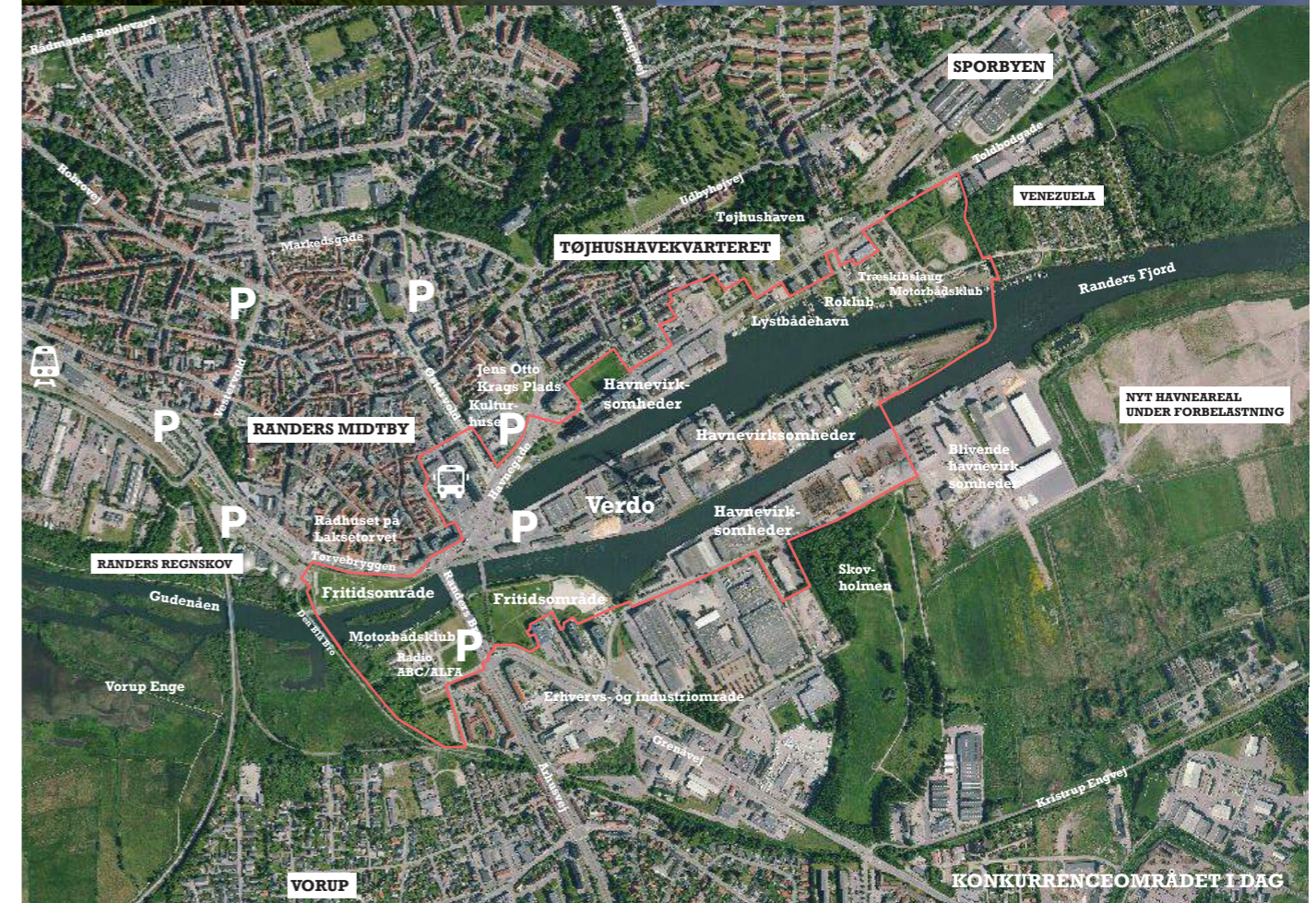
Området flankeres på nordsiden af Gudenåen af Randers Regnskov, den middelalderlige midtby, rådhuset på Laksetorvet, kulturinstitutionerne i Kulturhuset på Østervold, Jens Otto Krags Plads med VIA University College, Tøjhushavekvarteret med Danmarks første offentlige lysthave Tøjhushaven, det nye byudviklingsområde Sporbyen Scandia (tidligere Scandia-togfabrik) samt kolonihaveforeningen Venezuela. Syd for Gudenåen flankeres området af de grønne enge omkring floden og Vorup Enge, bydelen Vorup, erhvervs- og industriområde langs Grenåvej, grønt areal ved Skovholmen samt havnevirksomheder langs Tronholmen, der i fremtiden vil ligge i tilknytning til den nye havn.

Nuværende trafikale forhold i og nær området

Der er trafiktrængsel i området omkring Randers Bro, som særligt i myldertiden om morgenen og eftermiddagen i hverdage skaber trafikale udfordringer. En trafikmåling i 2016 viste, at der dagligt kører mellem 35-40.000 køretøjer over broen, som tilsvarende belaster Århusvej, Havnegade og Tørvebyggen. Trafikken opleves i dag derfor som en markant barriere mellem byen og vandet. Samtidigt oplever Randers Havn en trafikal udfordring i krydset ved Havnegade og Kulholmsvej, og dette kryds er sammen med rutebiler og bybusser fra Busterminalen derfor præget af en del tung trafik tæt på midtbyen.

Risiko for stormflod

Vi må forvente, at ændringer i klimaet bl.a. vil give højere vandstand i havet samt kraftigere stormfloder og regnskyl. Randers Fjord er med sit smalle forløb fra Kattegat efter EU's oversvømmelsesdirektiv udpeget som et af de 10 risikoområder i Danmark, hvor skaderne ved en stormflod vil være størst.



3.1.3 Konkurrenceområdet i fortiden

Randers har de seneste 1000 år været en betydelig by på det danske landkort. Fundet af en mønt slået i Randers i 1000-årene indikerer, at byen allerede her var en velfungerende by. I 1200- og 1300-tallet havde byen ofte besøg af regerende konger, fordi byen var en af landets største. Den nuværende middelalderstruktur i midtbyen var allerede på plads og beskyttet af forsvarsværkerne, som vi i dag kender som Vestervold, Nørregade, Adelgade og Østervold. Først i 1830-50 udbyggedes nutidens midtby nordpå uden for "voldene".

Byens landskabsprofil

Byen er karakteriseret ved sin særlige placering i Gudenålandskabet, hvor den brede flod møder en smal fjord. Byens profil ses tydeligt med de karakterfulde røde tegltage op ad terrænets skråninger, og fra de stejle gader er der mod syd smukke vuer til Gudenådalen. Indfaldsvejene fra Viborg og Udbyhøj følger langs terrænets lavere højdekurver, mens indfaldsvejene fra Hobro, Mariager, Hadsund, Aarhus og grenå løber over et højtliggende plateau inden forløber mere eller mindre stejlt til middelaldermidtbyen med flotte vues ud over byen. Landskabet omkring Gudenåen mellem de stejle skrænter er bredt og tjener dels om byens grønne lunge, men også som en adskillelse mellem den nordlige bydel og den sydlige bydel.

Pierens udbygning og omlægning af Gudenåen

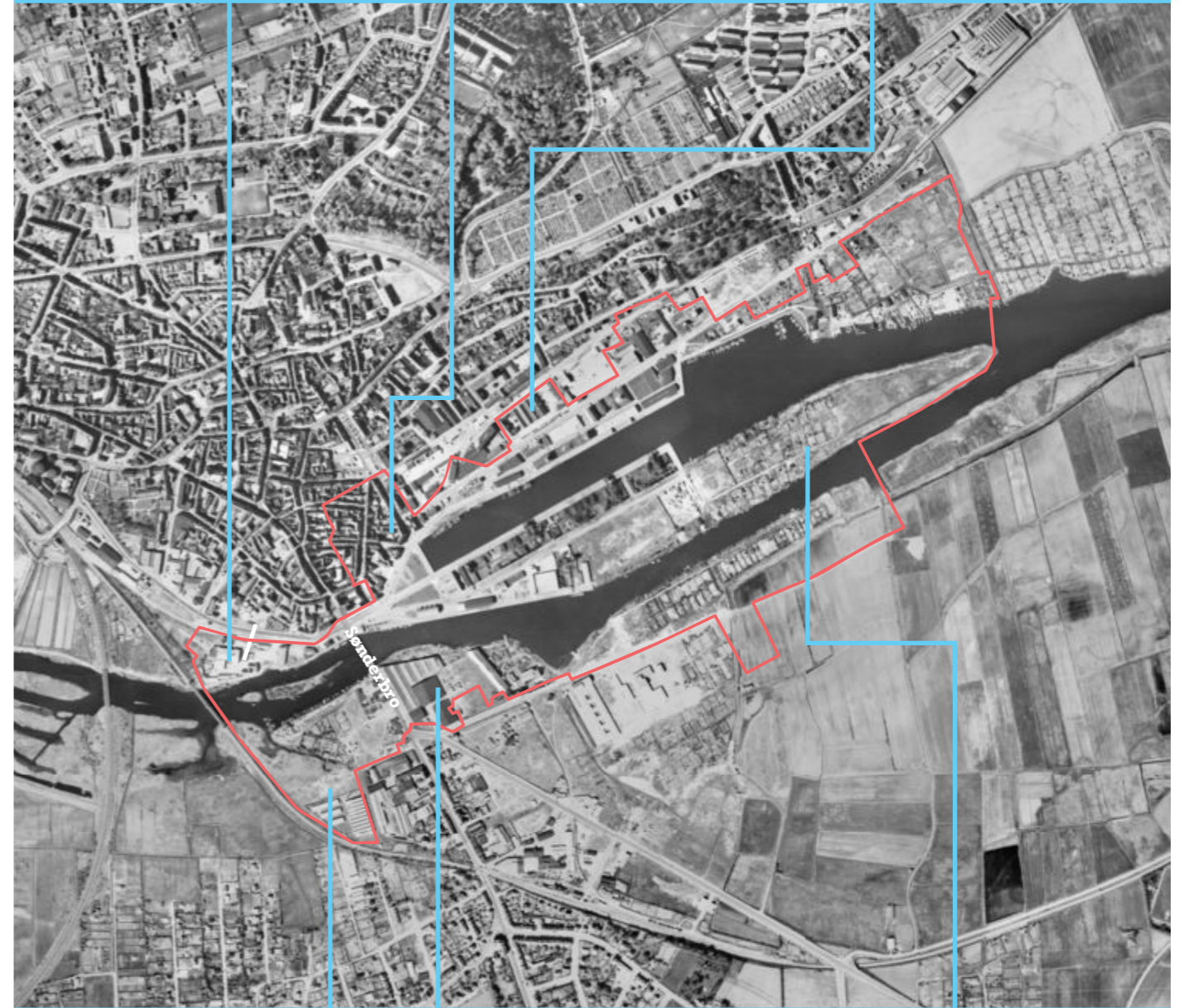
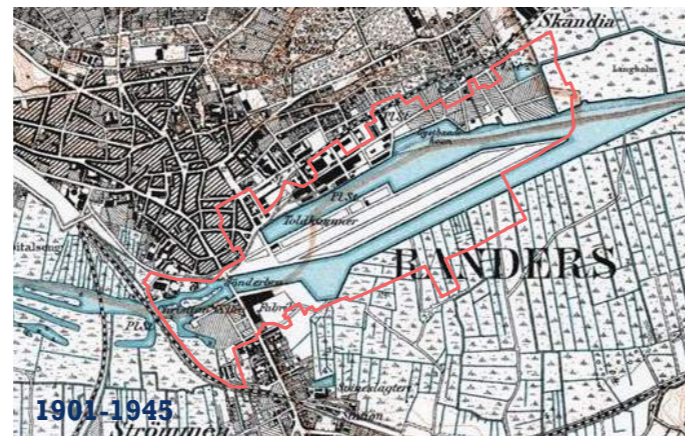
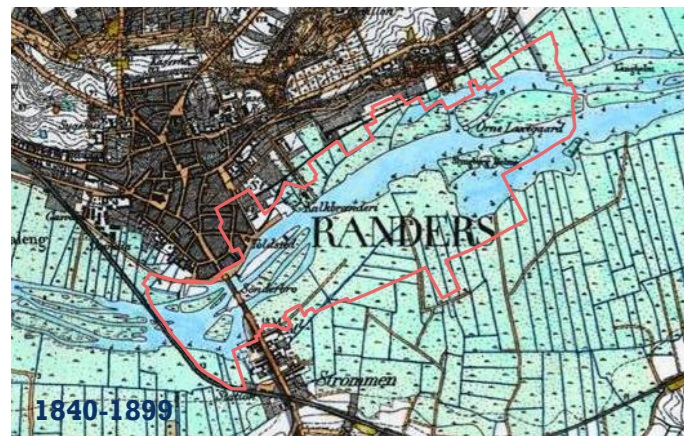
Allerede i 1780'erne tog borgmester Carøe initiativ til en effektiv rensning af det yderste af fjorden. Det blev starten på den fortsatte uddybning af fjorden og dermed også havnens gradvise udvidelse. I begyndelsen af 1900-tallet steg skibstrafikken kraftigt, og i 1927 begyndte den store omlægning af havnen. Gudenåens løb blev flyttet til det nye sydlige havneløb og med anlæggelsen af pieren midt i havnen opstod også det nordlige havnebassin. Fabrikker, mindre erhverv og industrier placerede sig helt tæt ved vandkanten og kajerne.

Sanering af områderne ved Busterminalen og Østervold

I 1930'erne udarbejdes bystyret en saneringsplan for slumområderne i Trangstræde, Østergrave, Carolinestræde og Skibsstræde (området omkring den nuværende Busterminal), som blev gennemført i 1960'erne. Arealet blev herefter anvendt til rutebilstation. Østervold blev anlagt fra havnen over Frederiksplads, der lå i den nordlige ende, hvor også en del bygninger blev nedrevet for at skabe plads til de stigende trafikmængder.

Ombygning af Randers Bro

Det er uvist hvornår den første bro blev ført over Gudenåen, men der har sandsynligvis altid ligget en overgang over det smalleste sted langs åen. I 1907 blev datidens meget moderne Sønderbro opført som en af de første broer i jernbeton i Danmark. Denne bro blev i 1961 udvidet til nuværende Randers Bro, der på trods af motorvejen fortsat er byens trafikale knudepunkt med ca. 40.000 køretøjer, der dagligt krydser broen.



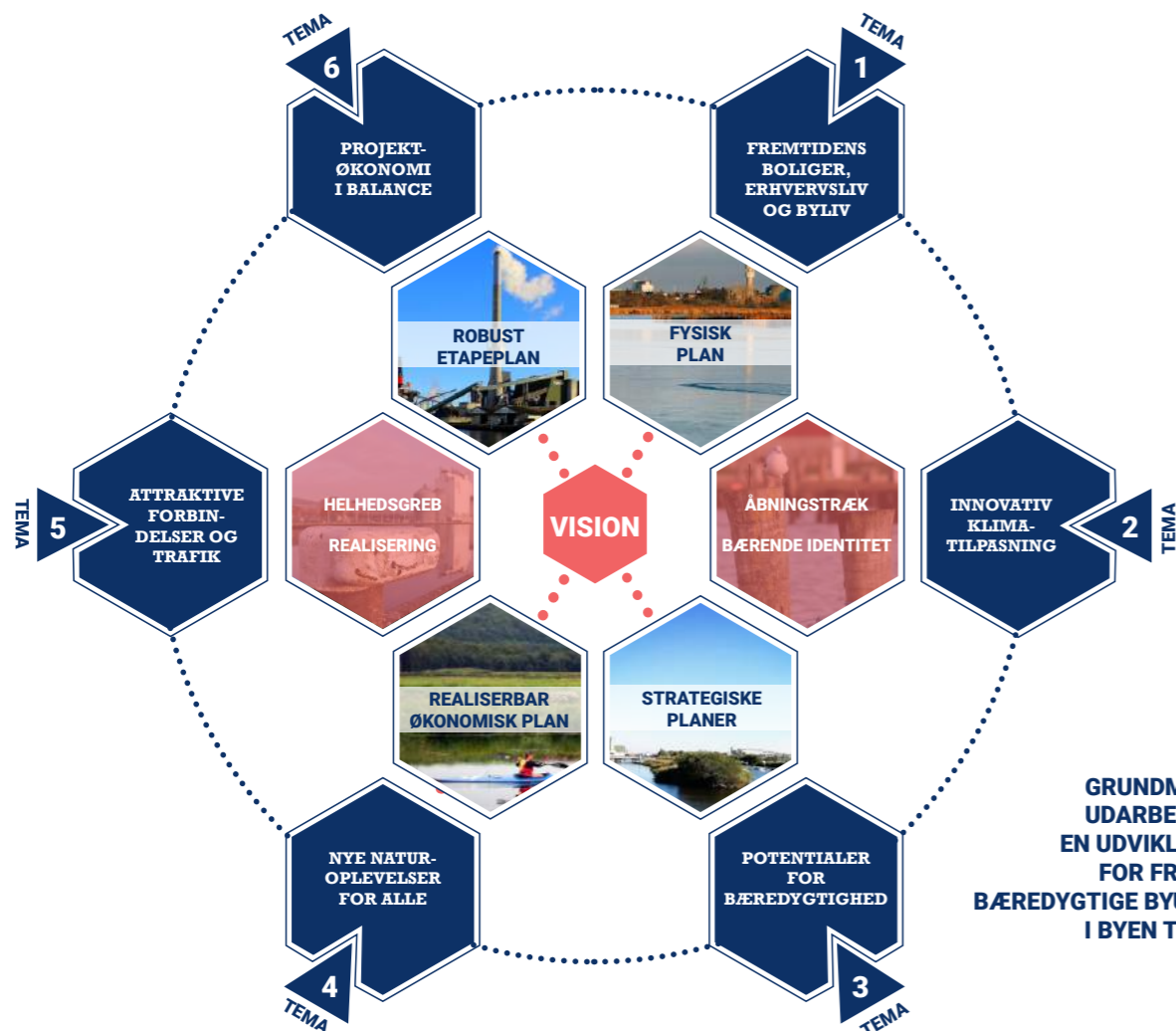
4.

KONKURRENCEOPGAVEN: UDVIKLINGSPLAN FOR BYEN TIL VANDET

4.1 PROGRAMKRAV I PARALLELKONKURRENCEN

De konkurrerende teams skal udarbejde en fysisk plan for byudviklingen samt en mere detaljeret plan for de første to etaper. Derudover skal de konkurrerende teams konkretisere konceptet og visionen i overordnede strategiske planer og tiltag for alle etaperne i byudviklingsprojektet. Derudover skal der udarbejdes en endelig etapeplan samt en realiserbar økonomimodel i balance over projektperioden.

Det forventes, at forslagene udfolder visionen for Byen til Vandet, udnytter potentialerne i og omkring konkurrenceområdet og den unikke natur samt inddrager input fra forudgående forundersøgelser og tidligere inddragelsesprocesser på en seriøs måde. Arbejdet med udviklingsplanen følger principperne i Realdania By og Bygs udviklingsplaner, som er beskrevet i Realdanias publikation herom. De tre teams skal således levere en udviklingsplan baseret på visionen om Byen til Vandet og bestående af:



4.1.1 Strategiske planer og tiltag for hele konkurrenceområdet

De konkurrerende teams skal udarbejde overordnede strategiske planer og tiltag for hele konkurrenceområdet og alle etaperne, der konkretiserer visionen og giver forslag til et bystrategisk, tydeligt hovedgreb med perspektiver, aktiviteter og initiativer inden for temaerne (som beskrives nærmere i næste kapitel). De strategiske planer skal være fremme realiseringen af den samlede udviklingsplan og kan evt. også omfatte tiltag og indsatser, som ikke kan "tegnes".

De strategiske planer skal således vise de overordnede målsætninger for tiltag, som måske ikke kan udtrykkes i fysisk form, herunder f.eks. involvering af målgrupper, samarbejder og handlinger, der understøtter realiseringen af visionen. De strategiske planer skal specifikt indeholde strategier for bæredygtighed og realiseringspotentialerne i forhold til den samlede økonomimodel for projektet. Derudover skal der udarbejdes et strategisk åbningstræk, der sætter tonen for den videre realisering af byudviklingen, f.eks. strategier for, hvad der skal ske for at få byudviklingen igangsat.

4.1.2 Fysisk plan med åbningstræk for de første etaper

De konkurrerende teams skal udarbejde en fysisk plan for hele projektområdet samt en detaljeret bebyggelsesplan for de første etaper, der angiver præcise anvisninger af udviklingsmuligheder, herunder bud på placering og udformning af bebyggelsesstrukturer med typologianvendelser, klimatilpasning, byliv og ophold i byrum, naturen og grønne områder, anlæg, promenade, trafik, stinet, parkering, forbindelser til omkringliggende bydele mv. Den fysiske plan skal både kunne danne grundlag for de første lokalplaner og realiseringen af åbningstræk, men samtidig være fleksibel nok til at kunne styre byudviklingen i løbet af realiseringen af etaperne.

Der stilles ikke specifikke krav til omfanget og placeringen af bebyggelsen, bygningshøjder, tætheder, byfunktioner, anvendelser, bevaring af bygninger, parkering, grønne områder, klimatilpasning mv., da det er op til de konkurrerende teams at give et bud på dette i relation til de opstillede programkrav og visionerne i skabelsen af fremtidens bæredygtige bydel i relation til Randers midtby. Den fysiske plan skal anvisne principperne for bebyggelsernes og byrummenes karakter, omfang og anvendelse, og den skal understøtte et forskelligartet og varieret udbud af byliv, boliger, erhverv, oplevelser og opholdsmuligheder i byrummene og grønne områder i kombination med principløsningerne i Klimabåndet.

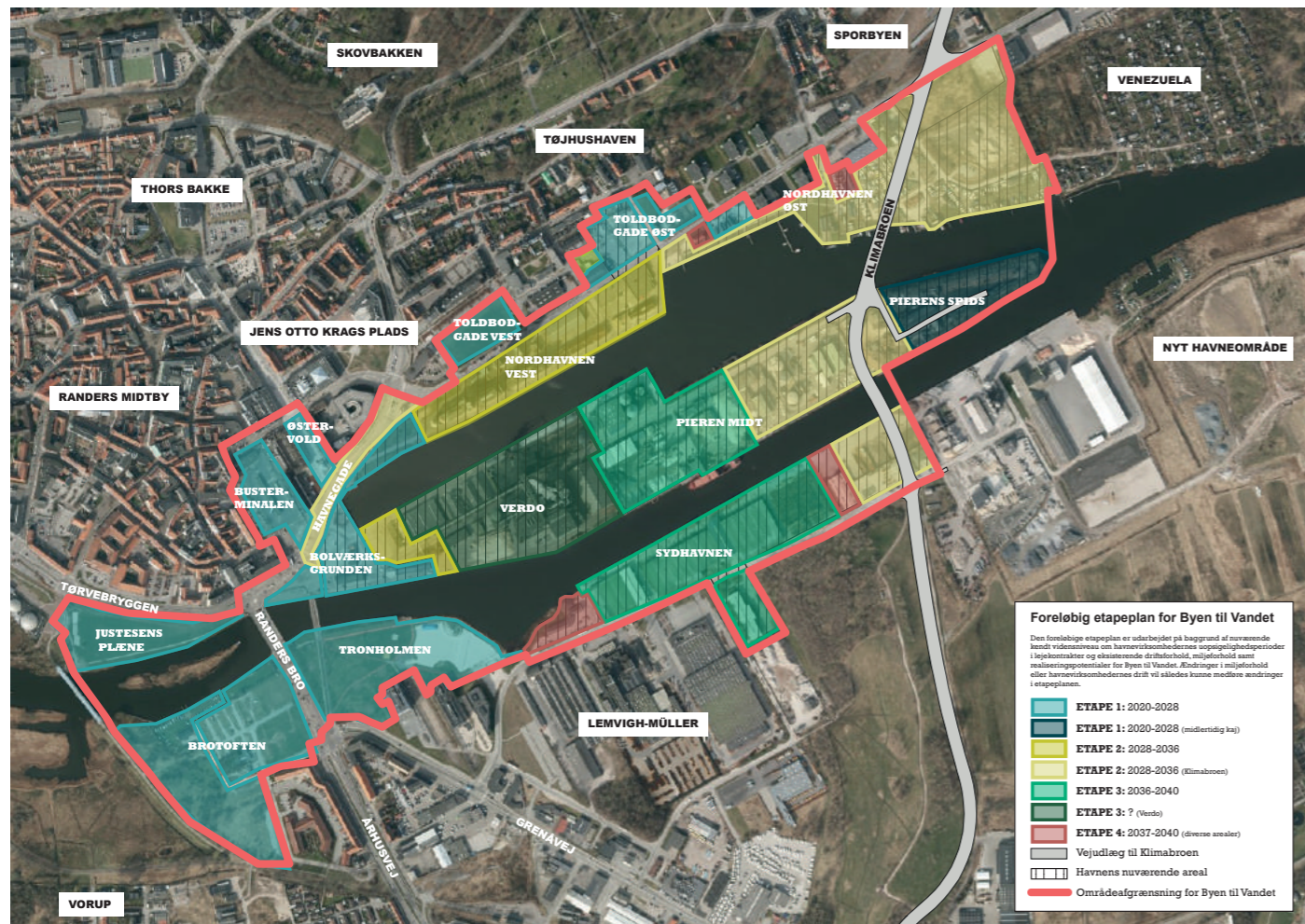
4.1.3 Robust og fleksibel etapeplan

Med udgangspunkt i den foreløbige etapeplan skal de konkurrerende teams optimere udviklingsmulighederne og anvisne, hvordan udviklingen til en ny bydel successivt kan realiseres under hensyntagen til den eksisterende by, løsningsmuligheder for sammenhængende klimatilpasning, støjpåvirkning, jordforurening samt sameksistens med en løbende udflytning af havnevirksomhederne. Etapeplanen skal vise, hvordan de første etaper kan realiseres med fokus på et samlet helhedsgreb, men hvor de enkelte etaper samtidigt kan "stå alene", indtil næste etape kan realiseres. Samtidig skal udviklingsplanen være fleksibel og rummelig for at kunne optage ændringer i samfunds- og markedsmæssige forhold, der vil ske i løbet af realiseringen af Byen til Vandet, og særligt i de sidste etaper.

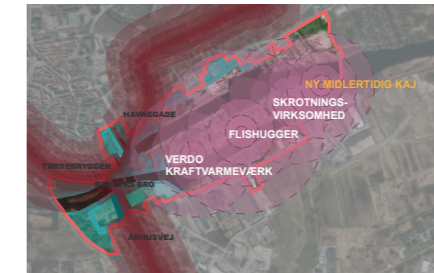
Randers Havn har som grundejer indgået lejekontrakter med de havnevirksomheder, der i dag er placeret på havnen. Randers Kommune har undersøgt konkurrenceområdet i forhold til mulighederne for realisering af delområderne i de enkelte etaper, og den foreløbige etapeplan er udarbejdet med udgangspunkt i de eksisterende havnevirksomheders individuelle uopsigelsesperioder i deres nuværende lejekontrakter. Det er besluttet som et generelt princip, at disse uopsigelsesperioder respekteres. Det vil sige, at etapeplanens første etaper naturligt vil koncentrere sig om de arealer, hvor der pt. ikke er havnevirksomheder med længere uopsigelsesperioder. På denne måde understøtter udbygningen samtidigt princippet om at starte byudviklingen "inde-fra-og-ud". De konkurrerende teams skal tage udgangspunkt i den foreløbige etapeplan, mens det også gerne ses, at denne udfordres i forhold til en optimering af mulighederne, hvis opdragsgiver måtte have overset potentialer herfor.

Konkurrencearealet er opdelt i 15 delområder, som er vist på nedenstående kort. De enkelte delområders omfang og nuværende anvendelse og udtryk er nærmere beskrevet i bilag til konkurrenceprogrammet. Byudviklingen tager udgangspunkt i at havnevirksomhederne flytter ud. I forbindelse med løbende udflytning af havnevirksomhederne vil støj i forhold til boliger og fra trafikken være en særlig udfordring. I screening af havnevirksomhedernes støjpåvirkning kan det konkluderes, at udfordringen primært er fra kraftvarmeværket Verdo, skrotningsvirksomhed samt losning og lastning på havnekajerne (se bilag med støjkort). Skrotningsvirksomheden forventes at flytte senest i 2028 jf. uopsigelighedsperiode, mens en midlertidig havnekaj på spidsen af pieren vil aflaste støjpåvirkningen fra kajerne tættest på midtbyen og Randers Bro, således at delområderne i etape 1 kan byudvikles delvist til boliger med anvendelse af planlovens transformationszoner.

Verdos selskaber har lejekontrakt på flere områder på pieren med uopsigelighedsperioder, der udløber i 2036. Dog har selve kraftværket uopsigelighed, så længe der drives kraftværk på arealet. I etape 3 tages der som en præmis for denne parallelkonkurrence udgangspunkt i muligheden for en komprimering af selskabets aktiviteter på pieren, mens øvrige aktiviteter, der ikke har noget med værket primære drift at gøre, forudsættes at udflytte som et udviklingsscenarie. Samtidigt forudsættes i parallelkonkurrencen, at nye energiformer og elektrificeringen af energisektoren i fremtiden potentielt kan ændre værket drift så markant, at det vil påvirke udviklingsmulighederne væsentligt. Derfor skal de konkurrerende teams udarbejde to scenarier for etape 2 og 3, der dels forudsætter Verdos fortsatte drift på arealet (scenarie A), dels en "plan B", der kan anvendes i det tilfælde, at der sker en ændring af energisektoren samt hvis Verdos placering ændres (scenarie B). De to scenarier er begge vigtige som grundlag for en fleksibel byudvikling, der tager hensyn til markante ændringer, og fordi der endnu er ingen, der kender kraftvarmeværkets fremtidige driftsforhold og/eller placering. Etaperne og scenarierne beskrives nærmere på modstående side.



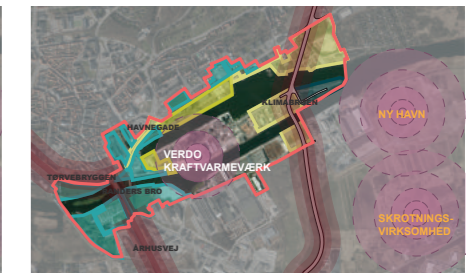
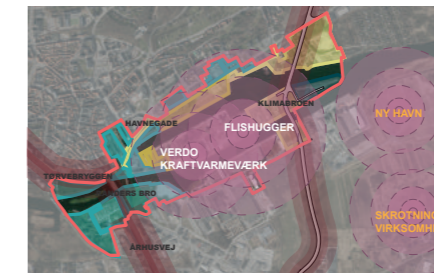
ETAPE 1: 2020-2028



Forudsætninger for scenarie A:

Havnevirksomhederne er fortsat på havnearealerne og kun Havnekontoret er flyttet til det nye havneområde. Verdos driftsforhold er uændrede fra i dag, og der må tages udgangspunkt i værket nuværende støjpåvirkning af omgivelserne med skibsanløb med losning af stammer til oplisning samt træpiller og lignende på kajen ved flismaskinen. Der etableres en midlertidig kaj på spidsen af pieren for at mindske antallet af skibe, der lossere og laster tæt på etapens delområder til udbygning. Således vil alle skibsanløb til Kulkajen og Energikajen (de vestligste kajarealer på pieren) uden direkte aftagning til Verdo kunne flyttes til den nye midlertidige kaj, så der kan planlægges for boliger og lignende inden for dele af etapens delområder, herunder på Brotoften, nord for Tolbodgade og delvist på Busterminalen. Der skal samtidig tages forbehold for trafikstøj fra Århusvej, som også vil være en større støjmæssig faktor for byudviklingen i etape 1.

ETAPE 2: 2029-2036



Klimabroen forudsættes etableret i 2030 i sin fulde udstrækning og med sluse i dæmning i det nordlige havneløb samt en klapp i broen over det sydlige havneløb.

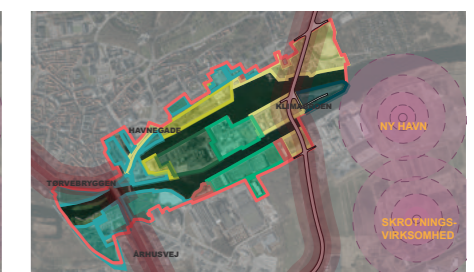
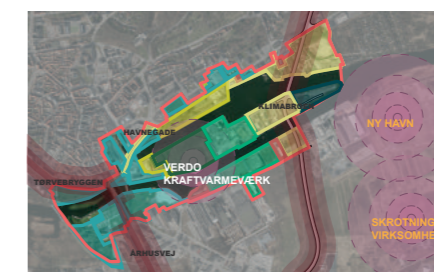
Forudsætninger for scenarie A:

Verdo fortsætter sin nuværende drift jf. ovenstående i etape 1, dog på et komprimeret areal på baggrund af mindre ændringer af driften (se foreløbigt etapekort).

Forudsætninger for scenarie B:

Verdos drift omlægges helt, så der ikke længere skal lossere stammer og træpiller til værket på kajerne tæt på etapens delområder (dvs. ingen flismaskine) og Verdo Trading flyttes til den nye havn. Det forudsættes således, at støjpåvirkningen fra værket mindskes væsentligt, så der kan planlægges for boliger og lignende inden for delområderne i etape 1 og 2.

ETAPE 3: 2037-2045



Forudsætninger for scenarie A:

Verdo fortsætter sin nuværende drift jf. ovenstående i etape 1 på et komprimeret areal (se foreløbigt etapekort), men det forudsættes at anvendelse af biomasse i form af flis er ophørt, og værket anvender andre energiformer.

Forudsætninger for scenarie B:

Verdo flyttes til en ny lokalitet uden for konkurrenceområdet, og arealet kan anvendes til byudvikling, mens delområderne i de øvrige etaper kan udbygges yderligere i forhold til tidligere forudsætninger.

Alle ovenstående kort er her alene anvendt som illustrationer til teksterne og de findes også som bilag.

For at sikre en attraktiv byudvikling med mulighed for boliger, arbejdspladser og byliv omkring de delområder, der kan udbygges i forhold til støj fra de tilbageværende, eksisterende havnevirsomheder, skal der arbejdes fokuseret på rækkefølgen af udbygningerne af de enkelte delområder. I den forbindelse skal de konkurrerende teams overveje de permanente og midlertidige funktioner jf. ovenstående muligheder for ændringer i scenarier for f.eks. støjpåvirkningerne. Der skal i arbejdet med de strategiske, fysiske og økonomiske planer således undersøges mulighederne for, at anvendelser i de første etaper potentielt kan ændres i sidste etape til anden anvendelse i takt med forløsningen af udviklingspotentialerne. Udbygningen skal samtidigt også etapevis sikre, at der ikke skabes bagsider mod kommende etaper.

4.1.4 Balanceret og realiserbar økonomisk plan

Opgavens kompleksitet i forhold til klimatilpasning, miljø, realiserbarhed, fleksibilitet, byggemuligheder mv. betyder, at de tre konkurrerende teams skal opstille en projektøkonomimodel (cash-flow), som viser indtægter, udgifter og løbende likviditetsbehov i en 25-årig projektperiode (2021-2045). Der lægges stor vægt på, at de enkelte teams som minimum kan påvise/sandsynliggøre økonomisk balance (nutidsværdi) i projektperioden set fra kommunens perspektiv, når der tages højde for udgifter til arealerhvervelse, forureningsoprensning, støjafskærmning, anlæg/byrum og byggemodning m.v. samt indtægter fra salg af byggeretter. En del af udgiftsposterne er samlet i et fast beløb (estimeret), som de enkelte teams skal indregne i økonomimodellen. Guidelines til udarbejdelse af projektøkonomimodellen findes i bilag.

Byrådet har besluttet en særskilt opsparring til Klimabroen og dertilhørende infrastrukturelle anlæg, og derfor skal finansieringen af disse holdes ude af projektøkonomien for byudviklingsprojektet. I det omfang, at der inden for rammerne af konkurrencen kan sandsynliggøres et nettoprovenu for kommunen (indtægter fra salg af byggeretter overstiger de samlede udgifter i projektet), vil disse midler kunne indgå som medfinansiering af Klimabroen og øvrig relevant infrastruktur i tilknytning til projektet. Det samlede vinderforslag skal være realiserbart på et forretnings- og markedsmæssigt grundlag.

For at understøtte den løbende udbygning af de enkelte etaper skal de konkurrerende teams i den økonomiske del af opgavebesvarelsen vurdere forholdet mellem potentialer for afsætningsvarighed og salg af byggeretter og tilblivelsen af nye attraktive og oplevelsesrige delområder over en længere periode, hvor havnevirsomhederne samtidig er under udflytning. Der skal således både arbejdes med fleksibilitet for tilpasning af planen til den aktuelle efterspørgsel og omfanget af udbuddet af byggeretter til boliger, erhverv, kommercielle funktioner mv. Samtidig skal der i økonomimodellen tages hensyn til ønske om at opnå en bydel med kvalitet i byrum og bygninger, f.eks. i forhold til mikroklimaet på terræn og mellem husene, opholdsmuligheder, udsigt, lysforhold mv.

4.1.5 Forventninger til besvarelsen

Opdragsgiver forventer at de konkurrerende teams afleverer forslag til udviklingsplan med afrapportering af strategiske planer, fysisk plan, etapeplan og økonomisk plan udarbejdet ud fra tværgående temaer, der beskrives i næste afsnit, samt de oplistede, samlede programkrav. Den samlede udviklingsplan skal indeholde korte og præcise redegørelser for forslagens idé, koncept mv., herunder besvarelse af tematiske spørgsmål. Derudover skal der afleveres udfyldte skemaer med bæredygtighedsparametre og økonomimodel samt notat med arealopgørelse og kortoversigt over delområdernes etageantal, etagearealer og fordeling af anvendelser og funktioner samt tilhørende korte beskrivelser af til- og fravalg. Af hensyn til den efterfølgende borgerinddragelsesproces skal der ud over en samlet udviklingsplan afleveres et uddrag af forslaget i form af en pixiudgave, der letforståeligt giver en kortfattet beskrivelse af forslagens koncept og besvarelse.

Efter gennemførelse af parallelkonkurrencen fremlægges de tre forslag til udviklingsplanerne i komprimeret pixiform for borgere og interessenter, da det skal kunne være muligt for alle at komme med input til forslagene. På baggrund af input fra borgerne, advisory board og rådgiverne til dommerkomitéen træffer denne den endelige beslutning om hvilket vinderforslag, der skal bearbejdes og færdiggøres til en endelig udviklingsplan. Efter aflevering skal byrådet godkende den endelige udviklingsplan.

4.2 PROGRAMKRAV TIL FÆRDIGGØRELSE AF ENDELIG UDVIKLINGSPLAN

På baggrund af dommerkomitéens bemærkninger og i samarbejde med Randers Kommune og Realdania skal vinderforslaget bearbejdes og færdiggøres til en endelige udviklingsplan til aflevering i december 2019 til efterfølgende politisk godkendelse. Der vil i dette arbejde blive taget udgangspunkt i de foreliggende arbejder med de strategiske planer, fysisk plan, økonomimodellen samt etapeplanen, således at disse konkretiseres til en endelig udviklingsplan for Byen til Vandet. Den endelige udviklingsplan skal samtidig kunne danne grundlag for det formelle plangrundlag i form af ændringer i Kommuneplanen, nye lokalplaner mv.

Programkrav til fase 2 afhænger af resultatet af parallelkonkurrencen, og der vil med afsæt i vinderforslaget blive indgået særskilt kontrakt for denne fase. Afleveringskrav til færdiggørelsen af udviklingsplanen defineres og afklares i forbindelse med dommerkomitéens udvælgelse af vinderforslag.



DER SKAL FORMULERES

ET **KLART HELHEDSGREB OG EN BÆRERENDE IDENTITET** FOR BYEN TIL VANDET
OG BYDELENS UDVIKLING, HERUNDER
STRATEGISKE PLANER OG TILTAG FOR HELE KONKURRENCEOMRÅDET,
EN **FYSISK PLAN MED ÅBNINGSTRÆK** FOR DE FØRSTE ETAPER,
FOKUS PÅ REALISERINGSPOTENTIALERNE MED UDGANGSPUNKT I
EN **ROBUST OG FLEKSIBEL ETAPEPLAN** OG
EN **BALANCERET OG REALISERBAR ØKONOMIMODEL**
SAMT SATSNINGER I FORHOLD TIL AT TILTRÆKKE INVESTORER OG
FUNKTIONER, DER UNDERSTØTTER

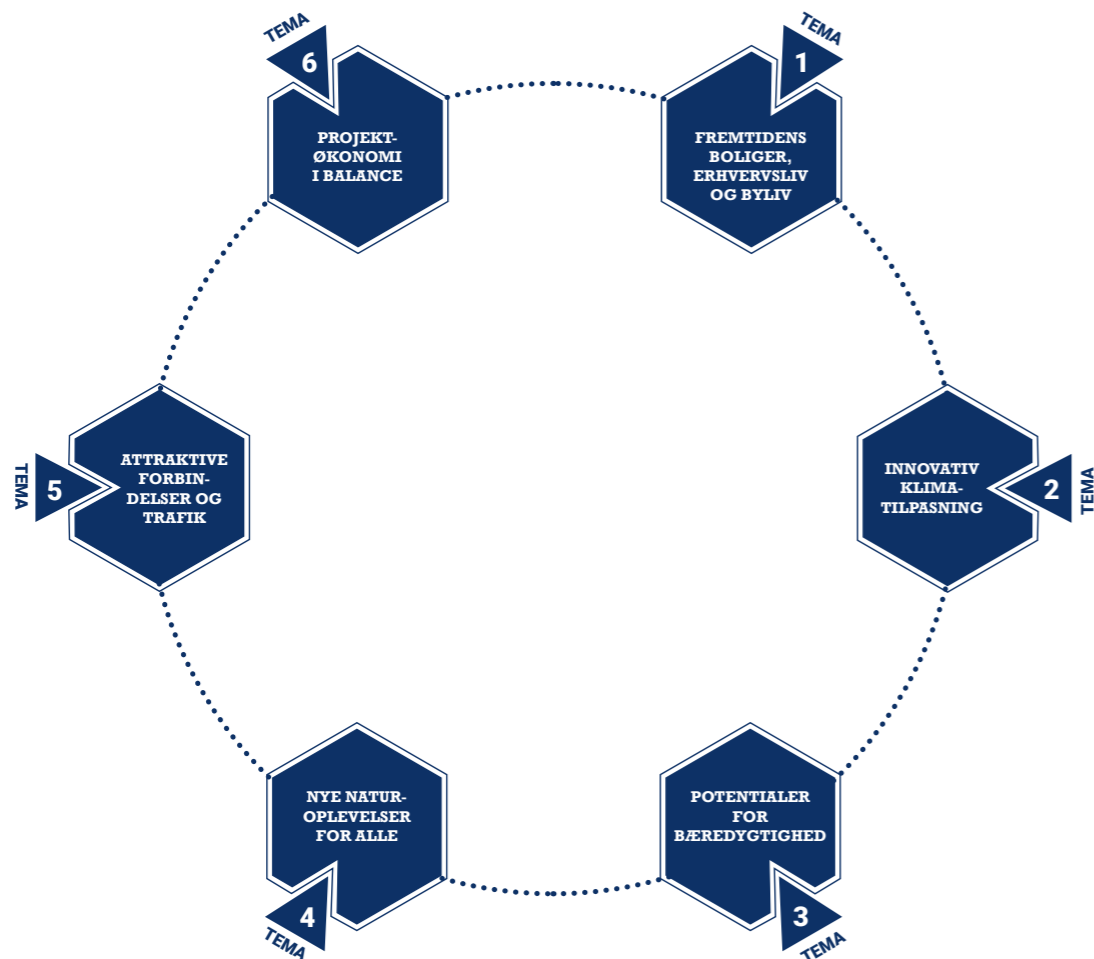
EN FREMTIDIG BÆREDYGTIG BYUDVIKLING

5.

GENNEMGÅENDE TEMAER OG SPØRGSMÅL

De konkurrerende teams skal i de strategiske planer, den fysiske plan, etapeplanen og økonomimodellen arbejde tværgående med seks temaer, som alle er elementer i den samlede vision for Byen til Vandet. Det vil sige, at temaerne for hver af de fire planer tydeligt skal kunne identificeres som overordnede mål/benspænd.

Det er som udgangspunkt en præmis, at de konkurrerende teams svarer på de spørgsmål, der er opstillet på de følgende sider, i det samlede forslag til udviklingsplanen for Byen til Vandet. Det forventes dog samtidig, at de tværgående ekspertiser i de konkurrerende teams er i stand til at udfordre spørgsmålenes indhold og karakter samt selv stille nye spørgsmål, der viser sig relevante i forbindelse med arbejdet undervejs i parallelkonkurrencen. Det er en gennemgående præmis i konkurrenceprogrammet, at programkrav formuleres med "skal", mens inspiration og oplæg til forslag formuleres med "kan, bør, må" mv.



5.1 FREMTIDENS BOLIGER, ERHVERVSLIV OG BYLIV

5.1.1 Anvendelser og oplevelser i fremtidens nye bydel

De steder, vi bor og besøger, er med til at definere os som mennesker. Stederne skal gerne indeholde en særlig historie eller en karakter, der kan bidrage til vores identitet og som indbyggerne kan være stolte af. I den nye bydel kan der være alle de bygningsmæssige anvendelser og funktioner, som understøtter en attraktiv byudvikling og som bidrager til bylivet. De konkurrerende teams skal give bud på hvor og hvordan variationer af boliger, erhverv og arbejdspladser, uddannelse, service, offentlige publikumsorienterede aktiviteter, kultur- og fritidsaktiviteter, caféer, restauranter, butikker med mere kan indgå. De offentligt tilgængelige bygninger er vigtige elementer i byudviklingen, fordi de har stor betydning for identiteten i bydelen og omgivelserne. Samtidigt er det essentielt, at der er boligformer for alle livsstadier og alle demografiske segmenter, så der skabes aldersmæssig mangfoldighed og social diversitet i byen, herunder f.eks. almene boliger. Etablering af virksomheder, der kan indpasses i delområderne, er væsentlige for at skabe en ny bydel med byliv hele dagen. Her er et fokus også på, hvad der skal til for at tiltrække disse virksomheder til bydelen. Udviklingsplanen skal tage udgangspunkt i, hvilke kvaliteter fremtidens borgere, virksomheder og besøgende vil forventes at efterspørge. Det er op til de konkurrerende teams at foreslå hvilke befolkningsgrupper og –segmenter, som den nye bydel vil kunne tiltrække, baseret på de oplysninger, der er til rådighed i forundersøgelser til parallelkonkurrencen samt af viden i de enkelte konkurrenceteams.

5.1.2 Bydelens kvaliteter som ramme om hverdagslivet

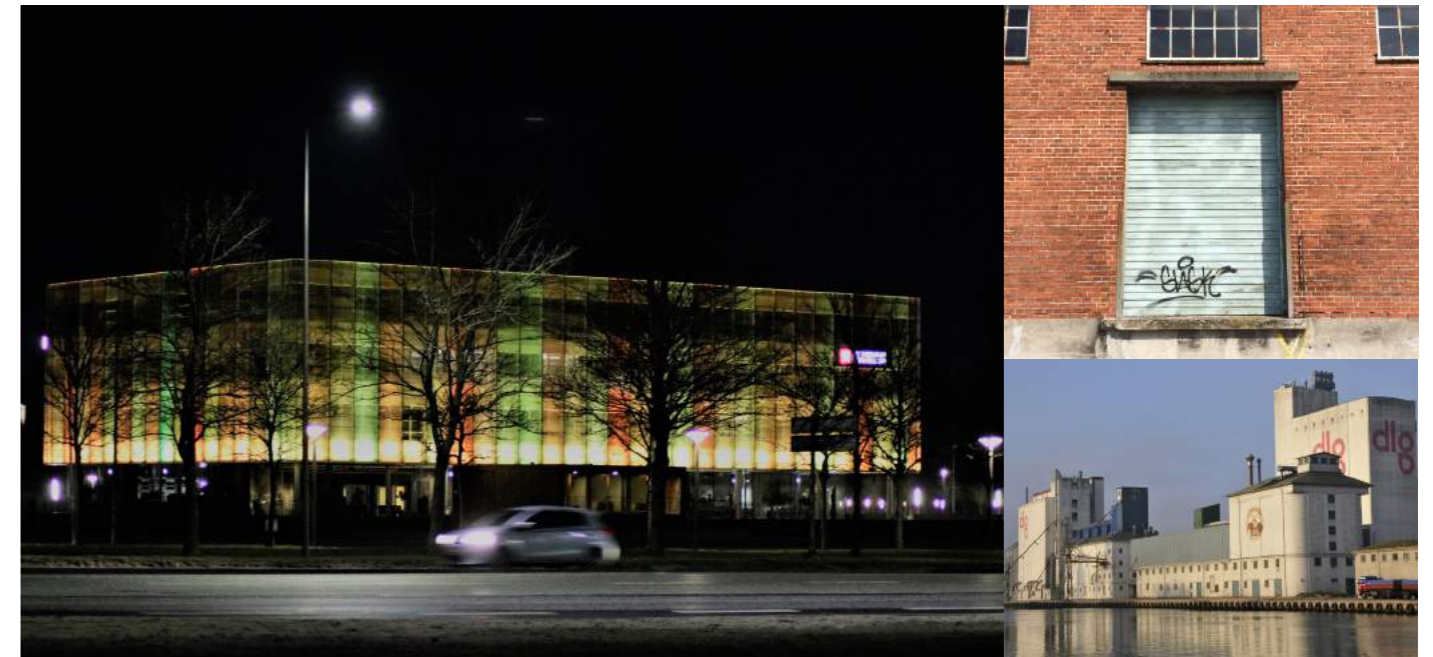
Den nye bydel skal forholde sig til volumen og skalaen i den eksisterende by. At bygge tæt giver plads til flere beboere med mindst muligt indgreb i de givne arealressourcer - og at bygge højt giver flere mulighed for udsigt. Men fortætning kræver omhu, og byggeri i højden skal disponeres og udformes med særlig indpasning i forhold til det omgivende sted. Det skal derfor overvejes, hvordan byggerierne påvirker omgivelserne i forhold til tætheder, højder, lys og udsigt, markant synlighed og mikro-klimatiske gener. Variation i bebyggelsen har stor betydning for oplevelsen af kvalitet, hvor stimulerende omgivelser ansporer nye beboere til at blive boende og "bygge rede", og dermed få et større tilhørsforhold til bydelen. Bebyggelserne i den nye bydel skal udformes, så dem, der skal bo og leve i området, føler sig hjemme, skaber trykthed sammen og forhåbentlig bliver boende i længere tid. Det vil skabe grobunden for social bæredygtighed, hvor variation, skævheder, frodighed og forskellighed ses som rammen om hverdagslivet.

5.1.3 Livet mellem husene

Oplevelsen af den nye bydel skal også ses i relationerne mellem husene, og dermed det byliv, der kan udledes her: Hvor mødes man og hvad mødes man om? Det handler om variationerne af byrummene og hvilke boværdier og adfærdsmuligheder, der tilbydes beboerne: hvordan boligerne forbindes med udearealerne, og om der er semiprivate zoner, der giver mulighed for at lære sine naboer at kende. Bygningernes omgivelser skal samtidig fremstå så tydelige, at besøgende i området kan genkende private og offentlige områder fra hinanden. Kantzonerne omkring bygningerne og større anlæg skal relatere sig til den menneskelige skala, og særligt stueetagerne spiller her stor rolle som bidrag til skabelsen af bylivet – men der skal både være mulighed for synligt liv og for privatliv. De konkurrerende teams skal derfor arbejde med forholdet mellem private, halv-private, halv-offentlige og offentlige rum i den detaljerede bebyggelsesplan for de første etaper.

5.1.4 Havnens sjæl

At bevare dele af kulturarven på de nuværende havnearealer skaber forbindelse mellem fortid, nutid og fremtid. Når havnevirksomhederne flytter skal de efterlade deres lejede arealer ryddet for bygninger og oprenset for forurening. Det er derfor vigtigt, at der i udviklingsplanen tages stilling til, hvilke bygninger, historiske spor og erindringer, der skal fastholdes i den nye bydel. Det skal undersøges, om der er uerstattelige bygninger, bygningsdele eller anlæg, der kan bevares eller transformeres til nye anvendelser, og om der i den forbindelse er muligheder for at tiltrække investorer, der kan realisere sådanne projekter. Det skal derfor i udviklingsplanen undersøges, om der er bygninger, der skal og kan bevares, og i så fald et overordnet bud på hvordan de kan transformeres og anvendes.



Temaet ønskes belyst ved de konkurrerende teams' besvarelse af følgende spørgsmål:

1. Hvilken bærende identitet kan der skabes for Byen til Vandet?
2. Hvordan kan strategiske planer bidrage til at den nye bydel indrettes til et hverdagsliv i Randers med både plads til fællesskab, arbejdspladser, fritidsaktiviteter, hjemlighed og relationer?
3. Hvad er fremtidens gode byliv inden for konkurrenceområdet?
4. Hvordan kan den nye bydel bidrage til at skabe variation af boliger, hvor bydelens højder og tætheder tager hensyn til livet mellem husene, den menneskelige skala og social mangfoldighed?
5. Hvordan kan den nye bydel indrettes strategisk og fleksibelt til en fremtid, vi ikke kender endnu med nye boligformer og arbejdspladser samt prioriteringer og særlige efterspørgselskrav hos målgrupperne nu og i fremtiden?
6. Hvordan kan byrum og fællesarealer ved boliger og arbejdspladser prioriteres i kombination med f.eks. parkeringsforhold eller direkte adgang for alle til naturoplevelserne i bydelen?
7. Hvilke typer erhverv, offentlig service og kommercielle funktioner mv. kan understøttes i den nye bydel?
8. Hvordan kan der skabes strategiske planer for at aktiveres nogle af stueetagerne som understøttelse af bylivet og oplevelserne i den nye bydel?
9. Hvordan bevares en del af havnens sjæl og historiske betydning for Randers i den nye bydel i kombination med forventninger til fremtidens krav og ønsker?

5.2 INNOVATIV KLIMATILPASNING

5.2.1 Højvandsbeskyttelse + direkte adgang til vandet!

Randers skal være en attraktiv og robust by, og udviklingsplanen skal være fleksibel i forhold til en ukendt fremtid. Med forventede havvandsstigninger, stigende risiko for stormflod og hyppigere, større regnskyl er det essentielt for byudviklingen i Byen til Vandet, at klimatilpasningsløsninger tænkes ind i alle projektets delelementer. En robust byudvikling må ske ud fra risikovurderingerne af, at både kraftvarmeværket Verdo og den middelalderlige midtby med mange værdier må beskyttes mod oversvømmelser, da det ellers vil have usete økonomiske konsekvenser. Samtidig skal klimatilpasningen tage højde for andre klimarelaterede risici som tørke, hedebølger og stigende grundvandsstand. Målet er, at der i byudviklingen skabes robuste byrum og grønne områder med adgang for alle og med store rekreative oplevelsesmuligheder. Udviklingsplanen skal indeholde en "plan B", hvis det viser sig, at vandet stiger mere, end vi regner med i dag. Udviklingsplanen skal derfor koordinere byudviklingen med stillingtagen til etapevise sikringsanlæg samt et løbende beredskab til håndteringen af risikosituationer.

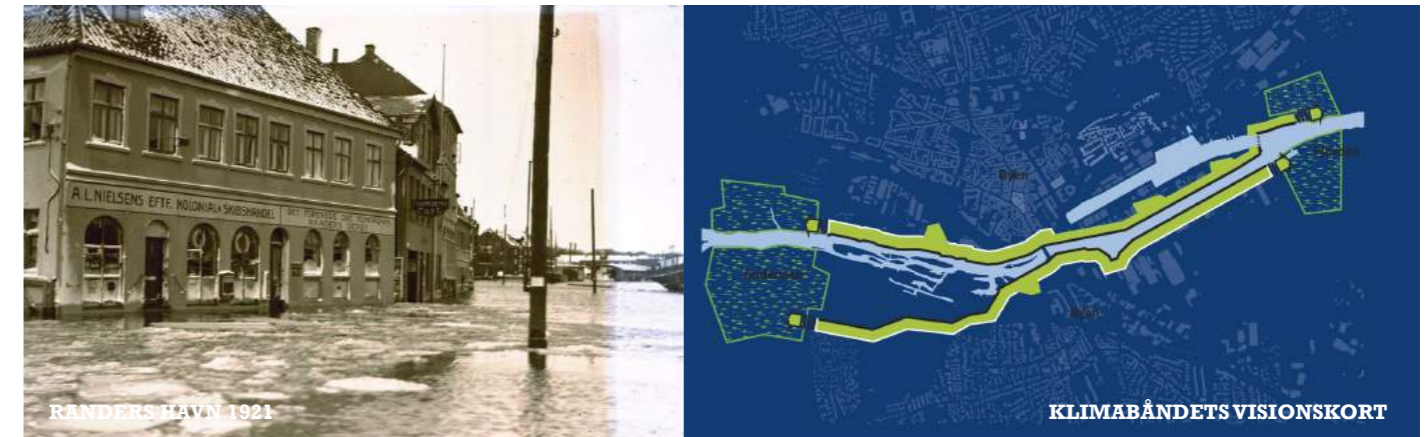
5.2.2 Klimabåndets principløsninger

Klimabåndet er visionen om en fremtidig robust højvandsbeskyttelse, der løber ubrudt fra øst til vest på både nord- og sydsiden af fjorden. Højvandsbeskyttelsen skal ruste Randers-borgerne til at imødegå fremtidens stormfloder uden bekymring. Klimabåndets målsætning er ikke alene at etablere mure, diger og volde, men også en vision om en grøn forbindelse gennem Randers, der forbinder naturen øst og vest for byen og skaber nye forbindelser, oplevelser og opholdssteder. Kort sagt så er det ambitionen om at lave innovativ og realiserbar klimatilpasning med opholdsmuligheder ved vandet i hverdagssituationerne, hvor der ikke er oversvømmelser eller forhøjet vandstand. Klimabåndet indgår som delprojekt i regionens klimatilpasningsprojekt Coast to Coast Climate Challenge (C2CCC), som er støttet af EU LIFE-programmet og løber i perioden 2017-2022. I den forbindelse blev der i 2018 gennemført et parallelopdrag om innovativ højvandsbeskyttelse i Randers. Resultatet blev 16 principløsninger, der blev fundet blandt to teams af eksperter i et parallelopdrag.

De konkurrerende teams skal finde inspiration i principløsningerne, der skal indarbejdes i udviklingsplanens temaer, så klimabåndet både bidrager til beskyttelsen af bydelen, men også til at skabe nye forbindelser langs vandet og giver plads til naturelementerne i den nye bydel. Et essentielt fokus i den forbindelse er stillingtagen til, hvornår klimatilpasningen etableres over tid, da der f.eks. vil forblive en del havnevirksomheder på pieren frem mod 2036. Derudover vil det være en del af de økonomiske overvejelser, hvem der etablerer klimatilpasningen: er det den nuværende grundejer, kommunen, kommende investor eller kommende grundejer? Målet er, at der skal skabes en fast, integreret beskyttelse i kote 3, at der tages stilling til i hvilken etape den permanente højvandsbeskyttelse kan etableres, og at der udforskes forskellige metoder til at gøre klimatilpasningen realiserbar i lyset af de muligheder, der findes i dag og i fremtiden.

5.2.3 Klimabroen, skybrudskanal og regnvandsbassin

Klimabåndets løsninger er koblet sammen med Klimabroen, der skal ligge på en dæmning over det nordlige havnebassin og som medvirker til højvandsbeskyttelsen af midtbyen. Dæmningen medvirker samtidig til at skabe et stort forsinkelsesbassin til afledt regnvand, som kan optage store mængder regnvand fra midtbyen, der i fremtiden kan transporteres på terræn i små render i de snævre middelaldergader til en skybrudskanal på Østervold. Her kan der skabes en grøn forbindelse mellem midtbyen, den nye bydel og vandet, og der kan etableres caféer og restauranter omkring det nye grønne byrum i den nederste del af Østervold. I dæmningen etableres en sluse eller et højvandslukke, så der i det daglige uden risiko for oversvømmelser vil være mulighed for, at mindre både kan passere frit, mens sejlskibe med høje master ikke længere kan sejle ind i det nordlige havnebassin. I stedet lokaliseres en ny lystbådehavn umiddelbart øst for Klimabroen på Nordhavnen og spidsen af pieren. Udviklingsplanen skal forløse de samlede potentialer i Klimabåndet og Klimabroen med en målsætning om, at der skal skabes innovative og attraktive løsninger med adgang og opholdsmuligheder for alle.



Temaet ønskes belyst ved de konkurrerende teams' besvarelse af følgende spørgsmål:

1. Hvordan kan Klimabåndets præmis om at sikre adgange til vandet komme særligt til udtryk?
2. Hvordan kan en strategisk plan for etableringen af beskyttelsen mod oversvømmelser af den eksisterende og nye bydel sikres over byudviklingens etaper og løbende byggemodning?
3. Hvordan kan der sikres forbindelser langs vandet i forbindelse med Klimabåndets beskyttelseskote?
4. Kan eksisterende tilgængelige materialer eller jord, som skal bruges senere, udnyttes til midlertidige klimatilpasningsløsninger?
5. Hvordan kan der skabes et attraktivt byrum omkring et bassin/en kanal på Østervold som forbindelse mellem midtbyen, den nye bydel og vandet?
6. Hvordan kan der skabes attraktive muligheder i klimabåndet langs Pierens sydside og ved Bolværksgrunden, hvor sejlskibe kan lægge til?

5.3 POTENTIALER FOR BÆREDYGTIGHED

5.3.1 Bæredygtig byudvikling

Verdens lande vedtog i september 2015 FN's 2030-dagsorden for bæredygtig udvikling og de tilhørende 17 verdensmål. For mange af målene gælder det, at kommunen er en vigtig spiller, der kan bidrage og generere en positiv udvikling sammen med aktive borgere og lokalsamfund. Verdensmålene kan derfor bruges som pejlemærker for den kommunale indsats. Randers Kommune er parate til at tage ansvar for at skabe en bæredygtig byudvikling, hvor kommende generationer skal have mindst lige så gode muligheder for et godt liv, som vi har i dag.

Bæredygtig byudvikling er også en væsentlig del af byrådets samlede vision for kommunen i denne byrådsperiode, og fokuspunktet er underbygget med særskilte tiltag i den nyligt vedtagne planstrategi. Randers Kommune er særligt optaget af følgende emner:

- En CO₂ neutral bydel på sigt med plads til fleksibilitet og ændringer i anvendelserne over tid og mindst muligt ressourceaftryk
- Cirkulær økonomi i både den store og den lille skala i byggeriet
- Grønne områder langs klimabåndet og lokal håndtering af regnvand, f.eks. i det nordlige havnebassin
- Biodiversitet i byudviklingen og godt vandmiljø
- Løsninger til parkeringsmuligheder, der giver mulighed for omstilling til fremtidens trafikformer, let tilgængelighed til kollektiv transport samt cykel- og fodgængerruter
- Økonomisk realiserbarhed – både i et kommunaløkonomisk samt et samfundsøkonomisk perspektiv
- Grøn strøm fra vedvarende energianlæg

5.3.2 Screening af potentialer for bæredygtighed

I parallelkonkurrencen for Byen til Vandet skal de konkurrerende teams i arbejdet med strategierne for en bæredygtig bydel anvende et screeningsskema, som Randers Kommune har udviklet. Screeningsværktøjet til vurdering af bæredygtig byudvikling i udviklingsplanen findes som bilag til konkurrenceprogrammet.

Screeningsskema til udfyldelse findes i bilag, og det har til formål at guide og kvalificere til bevidste valg og prioriteringer af de konkrete indsatser i den skala, som udviklingsplanen befinder sig i. Spørgsmålene skal besvares med dels afkrydsning af, om forslag til indsatser i udviklingsplanen bidrager med merværdi til bæredygtige løsninger, dels begrundelser og bemærkninger

Skemaet giver mulighed for at identificere, hvordan der bredt og konkret kan fokuseres på bæredygtighed i den nye bydel samt som et "sammenligningsværktøj" i forbindelse med bedømmelsesprocessen af de tre forslag. Skemaet kan endvidere anvendes af de konkurrerende teams til undervejs i udarbejdelsen af forslag til udviklingsplanen at foretage prioriteringer og tilpasninger i forhold til projektets øvrige temaer og programkrav. Værktøjet er ikke en facitliste, men en metode til at bidrage til en gensidig dialog om et svært emne at varetage i byudviklingens store skala.



Temaet ønskes belyst ved de konkurrerende teams' besvarelse af følgende spørgsmål:

1. Hvordan afspejler de strategiske planer og den fysiske bebyggelsesplan målsætningen og ambitionen om at skabe en reel bæredygtig udvikling i relation til temaerne og forudsætningerne?
2. Hvordan kan en strategisk plan bidrage til, at kommende beboere og virksomhedsejere gives mulighed for at minimere det samlede energiforbrug i bydelen i en større sammenhæng (og ikke kun på bygningsniveau)?
3. Hvilke muligheder kan der opstå, hvis biltrafikken inden for konkurrenceområdet på sigt skal minimeres og parkeringsanlæg dermed også minimeres – eller der satses på elbiler og/eller delebiler?
4. Hvilke særlige temaer/emner i forhold til bæredygtighed foreslås prioriteret i udviklingsplanen?



5.4 NYE NATUROPLEVELSER FOR ALLE

5.4.1 Naturen som identitetsbærer i byudviklingen

Naturen er unik i Randers. Derfor skal nærheden til naturens og vandets herlighedsværdier indarbejdes i alle delområderne – både i de strategiske planer og i den fysiske bebyggelsesplan. Grønne byrum, parker, områder og pladser skal være en stor del af oplevelsen af Byen til Vandet, og samtidig er de vitale for det gode og sunde liv i bydelen. Det grønne og blå strøg gennem byen skal være et samlingssted og hvor byens særlige kvaliteter kommer til sin ret. Med den nye bydel kan der skabes nye muligheder for rekreative oplevelser – både når mange mennesker samles til f.eks. motionsløb, eller når der er behov for fordybelse og ro. For at sikre, at de grønne områder bliver benyttet, og man får lyst til at stoppe op i stedet for at skynde sig videre, skal der være fokus på at skabe kvalitative nedslag i det lange stræk langs vandet, hvor drift og vedligeholdelse er økonomisk rentabel.

5.4.2 Nye oplevelser i og tæt ved naturen

Områderne omkring naturen og vandet er særlige steder i byen, hvor tidens foranderlighed kan iagttages. Årstiderne skifter og årene går – og områderne ændrer næsten konstant karakter og tilbyder nye, afvekslende oplevelser. I udviklingsplanen skal de konkurrerende teams have fokus på at anviser mulighederne for nye oplevelser i naturen og ved vandet, som f.eks. promenader, stier langs det blå og det grønne, et flodbad eller havnebad, rocenter og ny lystbådehavn, caféer, restauranter, fritids- og sportsaktiviteter, vandreture, cykling - plads til aktiv livsstil, social balance i udbuddene og mental fordybelse.

5.4.3 Adgang for alle

Byen til Vandet skal være alle randrusianeres bydel, og den nye bydel skal være et sted, hvor alle føler sig velkomne. Med åbningen af havnearealerne vil den nye bydel give alle borgere og besøgende let og direkte adgang til vandet. De konkurrerende teams skal i udviklingsplanen have fokus på at forme de grønne byrum, så det aldrig er uklart, hvem der må bruge uderummet og hvordan, herunder også hierarkierne i byrummene og en præmis om, at arealerne omkring Klimabåndet er offentligt tilgængelige.



Temaet ønskes belyst ved de konkurrerende teams' besvarelse af følgende spørgsmål:

1. Hvordan kan naturen anvendes som en strategisk identitetsbærer for byudviklingen?
2. Hvordan møder bebyggelserne i den nye bydel den unikke natur?
3. Hvordan er de konkrete møder mellem by og vand?
4. Hvordan kan der skabes balance mellem aktive oplevelser i det grønne og muligheder for mental fordybelse?
5. Hvordan kan det sikres, at områderne langs vandet og i det grønne natur-områder skal have adgang for alle?

5.5 ATTRAKTIVE FORBINDELSER OG TRAFIK

5.5.1 Forbindelser som hænger mellem byen og vandet

De fleste er dagligt trafikanter og oplever byen gennem forbindelser og netværk af veje, gader og stier. Der skal skabes optimalt samspil mellem midtbyen, den nye bydel, naturen og vandet med særligt fokus på bearbejdede og veldisponerede arealer som "hængsler" mellem den nye bydel og den eksisterende by.

Byrådet har besluttet at det skal undersøges, hvordan arealet, hvor der i dag er Busterminalen, udvikles til et oplevelsesrigt hængsel mellem midtbyen og den nye bydel, hvor der placeres bymæssige funktioner, parkeringspladser og tydelige forbindelser for gående.

5.5.2 Overordnet infrastruktur i midtbyen

Flere af byens gade- og vejssystemer blev grundlagt længe før bilen fik den indflydelse, den i dag har på byplanlægningen. I dag er trafikken en meget vigtig del af livet i byen, og veje og gader indrettes efter de øgede mængder trafik, hvilket præger bybilledet på godt og ondt. Klimabroen kan den samtidig understøtte fremtidens infrastruktur til de øvrige byområder i Randers. Med etableringen af Klimabroen kan den nuværende trafikale barriere mellem midtbyen og vandet minimeres på Havnegade, hvor biltrafikken mellem Busterminalen og parkeringshuset ved Rosenørnsgade potentielt helt kan fjernes, og hvor der alene evt. vil være passage for f.eks. busser, udrykning og redning. I forhold til den overordnede infrastruktur skal de konkurrerende teams udvise forståelse af trafikflow, så der skabes plads til trafik, og det sandsynliggøres, at de trafikale løsningsmuligheder kan realiseres, anvendes og vedligeholdes.



5.5.3 Plads til parkering og trygge byrum for gående og cyklende

Der er i dag en del parkeringspladser inden for konkurrenceområdet, som skal omdisponeres inden for de enkelte delområder. Derudover skal der planlægges for nye parkeringsfaciliteter til de nye bebyggelser i bydelen, da meget færdsel fortsat sker i bil. Parkeringsarealer fylder meget og bør have et særligt fokus for at skabe en positiv førstehåndsoplevelse af byens liv, f.eks. som parkeringshuse, parkeringspladser under tag med flere bymæssige funktioner på taget eller parkering på terræn med træbeplantninger, der giver skygge og grønne rum i bydelen.

Alle har brug for at føle sig sikre og trygge i det offentlige rum som gående og cyklende. Den attraktive bydel skal derfor have tilgængelige fodgængertrusser og netværk af sikre, gode cykelforbindelser. Det er afgørende, at der skabes naturlige veje mellem bolig og arbejdsplads eller uddannelsessted for cyklister og gående, der benytter kollektiv trafik, for at understøtte den bæredygtige by og det sundhedsfremmende element i hverdagen. I placeringen af nye byfunktioner skal det derfor altid overvejes, hvordan der skabes korte, sikre og attraktive adgangsveje for de bløde trafikanter.



Temaet ønskes belyst ved de konkurrerende teams' besvarelse af følgende spørgsmål:

1. Hvordan kobles og forbindes konkurrenceområdet til den eksisterende by og på tværs af vandet, herunder også i relation til åbningstræk for byudviklingen?
2. Hvordan sammenbindes den nye bydel med den øvrige by infrastrukturelt - for biler, cykler og gående?
3. Hvordan kan det strategisk sikres, at den etapevise byudvikling kobler midtbyen med vandet - og vandet med byen - så der ikke skabes "bagsider" mod kommende etaper?
4. Hvordan sikres gode og sikre trafikale forbindelser i både de enkelte delområder og samlet set over de tre etaper, f.eks. på Havnegade før og efter Klimabroen realiseres?
5. Hvordan understøttes den fysiske plan af strategier for parkering og fremtidens mobilitet?

5.6 PROJEKTØKONOMI I BALANCE

5.6.1 Balance mellem udgifter og indtægter

Når vi bygger nyt, skal det gøres rigtigt og ikke kun nemt. Vi bør prioritere de langsigtede økonomiske gevinster – og ikke de kortsigtede besparelser, som kan opnås, hvis vi slækker på kravene og går på kompromis med kvaliteten. Vi ser hellere investeringer i merværdi end besparelser for at få det til at hænge sammen i projektøkonomien. Gode, kvalitative byrum og byområder vil i et langsigtet perspektiv tiltrække mange indbyggere og besøgende, og giver samtidigt besparelser i drift og vedligehold.

Det er en grundforudsætning, at udviklingen af Byen til Vandet som minimum er i økonomisk balance over projektperioden. Der er i projektøkonomien forudsat et fastlagt beløb til arealkøb, byggemodning, oprensninger af jordforurening, arkæologiske undersøgelser, ændringer i jordbunden, kajrenovering, håndtering af støj, udviklingsrådgivning mv. over projektperioden, som de konkurrerende teams ikke skal undersøge yderligere. Indtægterne fra salg af byggeretter skal som minimum dække løbende udgifter til byggemodning, klimatilpasning, offentlige anlæg, byrum, promenader, veje, offentlige p-anlæg, åbningstræk mv. Opgaven går således ud på, at der skal skabes en økonomisk sammenhæng mellem indtægter og udgifter ved beregning af den samlede økonomi i et skema for økonomimodellen, se guidelines i bilag.

Udgifterne til etableringen af Klimabroen og dertilhørende trafikale anlæg skal som udgangspunkt ikke medregnes i projektøkonomien for byudviklingen.

5.6.2 Variationer af boligformer og erhvervsmuligheder

Forslaget til udviklingsplanen skal vise, hvilke aktiviteter der skal sættes på i udviklingen af de enkelte delområder for at appellere til såvel byens borgere og besøgende som for at tiltrække nye investorer og beboere. For at skabe en varieret og mangfoldig ny bydel, så skal der også være boliger, der er til at betale og med variation i leje-, andels- og ejerboliger. Målet er at skabe grundlaget for en befolkningstilvækst, og Byen til Vandet har for kommunen en hovedrolle i prioriteringen af byens byudviklingsområder. Den nye bydel vil ikke egne sig til etablering af parcelhuse og lignende, og derfor vil mulighederne for udearealer, f.eks. altaner, terrasser mv., være vigtige parametre for kvaliteten af boligtilbuddene. Udfordringen her vil være løbende håndtering af støj fra de havnevirksomheder og havnens skibsaktiviteter, der endnu ikke er flyttet til den nye havn.

5.6.3 Ram Randers

Udviklingsplanen skal "ramme Randers". Det betyder, at udviklingsplanens forslag til bygninger og byrum skal være tilpasset byens samlede udtryk, tætheder og (historisk skabte) skala. Udviklingsplanen skal samtidig være både fleksibel og robust, så visionens hovedtræk står lysende klart, men samtidig også kan tilpasses ændringer i markedet og demografiske forandringer over etaperne. Det vil sige, at forøgede højder og tætheder måske giver højere indtægter, men samtidig vil det ikke bidrage til at skabe en attraktiv og "liveable" ny bydel. Det handler om at have et højt ambitionsniveau om at skabe et attraktivt, livligt og interessant område for de kommende beboere, der vil kunne generere en smule højere byggeretsværdier.



Temaet ønskes belyst ved de konkurrerende teams' besvarelse af følgende spørgsmål:

1. Hvordan kan strategiske valg af offentlige og private investeringer sikre, at der aldrig kun løses én udfordring ad gangen?
2. Hvilke strategiske planer er vigtige for at fastholde en fleksibel byudvikling ud fra præmissen om, at vi ikke alene skal tænke langsigtet, men også i konkrete handlinger?
3. Hvilke nødvendige og fremtidssikrede investeringer og nye løsninger kan indtænkes i udviklingsplanens etaper over flere årtier, herunder fokus på timing og rækkefølge af kommunale investeringer?
4. Hvordan skabes der økonomisk balance mellem forskellige ønsker om hhv. kvalitet i alle aspekter af byudviklingen, tæthed, levende byrum, indpasning af boligtyper med forskellige ejerformer mv.?
5. Hvordan kan der i etapeplanen sikres mulighed for så mange byudviklingsmuligheder som muligt i kombination med en løbende udflytning af havnevirksomhederne og deres støjpåvirkning af omgivelserne i en periode?
6. Hvordan sandsynliggør forslaget til udviklingsplanen, at der som minimum er økonomisk balance i forslaget?
7. Hvordan sikres et fornuftigt niveau for drifts- og vedligeholdelsesomkostninger i de enkelte etaper, og når bydelen er færdigudviklet?

6.

HISTORIEN OM KRONJYLLANDS HOVEDSTAD

Randers er Danmarks 6. største by, bl.a. på grund af de gode bosætningsmuligheder i den smukke natur omkring Gudenåen og Randers Fjord. Derudover har byen en gunstige placering ved motorvej E45 og hermed muligheden for at randrusianerne kan nå op mod 424.000 arbejdspladser inden for en times kørsel. Det er en gammel industriby, som i øjeblikket har flere blomstrende industrielle og tekniske virksomheder, som er fleksible, tilpasningsdygtige og moderne.

6.1 RANDERS I DET ØSTJYSKE BYBÅND

Randers har i århundreder været Kronjyllands førende trafikknudepunkt med de 13 landeveje, der fører ind til midtbyen og havnen. Byen har længe været kendetegnet af mange, store industrivirksomheder – og det var bl.a. her virksomheder som Micon (senere Vestas) og Scandia (der lavede IC3-togene) blomstrede op. Byen er fortsat arnestedet for innovative iværksættervirksomheder, og den kronjyske hovedstad er som andre større byer under transformation til videns-, kultur-, produktions- og fritidsby.

Randers' middelalderlige midtby er fyldt med historiske huse og brostensbelagte gader, der huser moderne butikker, restauranter, caféer og barer. Randers har udviklet sig til at blive en elitesportsby, som har fokus på at udvikle og uddanne unge sportstalenter. Folk i Randers mødes ofte omkring sportsaktiviteter, f.eks. fodboldkampe med byens Superligahold, Randers FC, eller håndboldkampe med Randers HK. Randers byder på mange kulturelle aktiviteter og oplevelser. Byen har bl.a. Danmarks største regionale teater, Randers Egnsteater, Danmarks eneste tropiske zoo Randers Regnskov, Elvismuseet Memphis Mansion, koncertstedet Værket samt kulturinstitutionerne, Museum Østjylland, Randers Kunstmuseum og Gaia Museum, som har fokus på outsiderkunst.

Randers Kommune er en del af Business Region Aarhus, der er et fællesskab mellem de 12 østjyske kommuner. Tilsammen en million østjyder, en halv million arbejdspladser og landets største vækstområde uden for hovedstadsområdet, hvor stadig flere pendler og lever et moderne hverdagsliv, der måler afstand i minutter på tværs af byerne. Fra 2003 til 2013 steg både ind- og udpendlingen fra Randers med en fjerdedel. Den stigning er dobbelt så stor som gennemsnittet for de 10 største byer i Danmark, og viser at Randers i særlig grad er en del af et dynamisk, regionalt arbejdsmarked.

Lige som så mange andre byer oplever vi, at især de unge flytter til uddannelsesbyerne. Aarhus, Aalborg og København er destinationen for langt de fleste, der kører flyttebilen ud af Randers. Dem, der har kursen den anden vej, forlader ofte et hjem i en af nabokommunerne - især fra Aarhus, men også Favrskov, Syddjurs og Norddjurs kommuner. De har måske set, at de kan bo billigt i Randers og samtidigt få byliv og nærhed til vandet.



6.2 HVOR Å BLI'R TIL HAV, HVOR DET FERSKE BLI'R SALT

I 2015 satte 700 randrusianere sig sammen for at finde byens DNA. Ved netop at være opmærksomme på vores evner til at få ideer, vores virkelyst og handlekraft kan vi sætte nye initiativer i gang. For Randers har netop gennem tiden formået at genopfinde sig selv igen og igen – og tænke ud af boksen. Vi er dem, der altid har haft mod og lyst til at afprøve og stimulere ideer, og det er netop det, der er vores særkende:

"Vi er lidt anderledes i Randers. Vi er mere optagede af at stimulere og afprøve ideer end af, hvad andre tænker om dem, og derfor skal hele Danmark kende Randers som den kommune, der tør være lidt anderledes. Der hvor der er kortest vej fra idé til handling."

De fire værdier er:

Rummelig / Vi skaber plads til nye ideer og originale initiativer.

Virkelysten / Vi sætter handling bag tanker og ideer.






Solid / Vi hviler i os selv og tror på, hvem vi er. Vi lader os ikke slå ud.

Anderledes / Vi tør gå egne veje.

6.3 DEMOGRAFISK UDVIKLING

Indbyggertal i Randers Kommune pr. 1. januar 2019: 97.909 indbyggere. Ifølge den netop udarbejdede prognose for perioden 2020-2032 forventes en årlig gennemsnitlig vækst på knap 350 personer om året. Randers Kommune vil – ifølge prognosen – nå over 100.000 indbyggere i løbet af 2026. Randers har pt. ikke samme relative befolkningstilvækst som de store nabobyer i Business Region Aarhus. Flere udviklingsområder er dog under planlægning og udbygning, herunder spiller Sporbyen, Munkdrup og Kaserneområdet en særlig rolle med forskellige boligtypologier. Det forventes, at byudviklingsprojektet Byen til Vandet også vil kunne bidrage væsentligt til udviklingen af befolkningstallet.

Randers Kommune har i dag en bredt sammensat befolkning, som er resultatet af århundreders foretagsomhed og virkelyst:

-  Med over 40% er der en klar overvægt af erhvervsfagligt uddannede borgere i Randers Kommune, hvilket ligger ca. 6%-point højere end landsgennemsnittet.
-  Ca. 6% har en lang videregående uddannelse, hvilket er omkring halvdelen af landsgennemsnittet. Ca. 23% har grundskole som den højeste gennemførte uddannelse.
-  72% af husstandene i Randers Kommune har ingen hjemmeboende børn, mens 12% af husstandene har ét hjemmeboende barn, og yderligere 12% har to hjemmeboende børn. Ca. 4% har mere end to hjemmeboende børn. Denne fordeling er på niveau med landsgennemsnittet.
-  Ca. 50% af husstandene i Randers har én bil, mens 19% har mere end én bil. 31% har ingen bil i husstanden. Tallene er nogenlunde på niveau med landsgennemsnittet, dog er ca. 4%-point flere husstande i Randers Kommune indehaver af én eller flere biler.
-  Ca. 21% af husstandene har en gennemsnitlig husstandsindkomst på mere end 708.000 kr., hvilket er mere end 4%-point lavere end for hele landet. 52% ligger i niveauet 252.000-708.000 kr. i Randers Kommune. I forhold til landsgennemsnittet har Randers en overvægt af husstande i de lave husstandsindkomst-grupper. Ca. 54% af husstandene har samlede indkomster i niveauet op til 414.000 kr., mens det tilsvarende er ca. 50% for hele landet. Formuen er primært knyttet til friværdien i egen bolig, og en væsentlig del af befolkningen har en positiv formue. Husstande med lav formue er ofte nyetablerede børnefamilier med høj boligæld. Ca. 30% af husstandene har en formue op til +250.000 kr.

Det vil være et klart mål i konkurrenceopgaven, at de konkurrerende teams dels har fokus på at udarbejde et forslag til udviklingsplanen, der ikke kun tager udgangspunkt i den nuværende befolkningssammensætning, men også at Randers Kommune skal tilbyde attraktive boliger og arbejdspladser for potentielle tilflyttere fra andre kommuner.

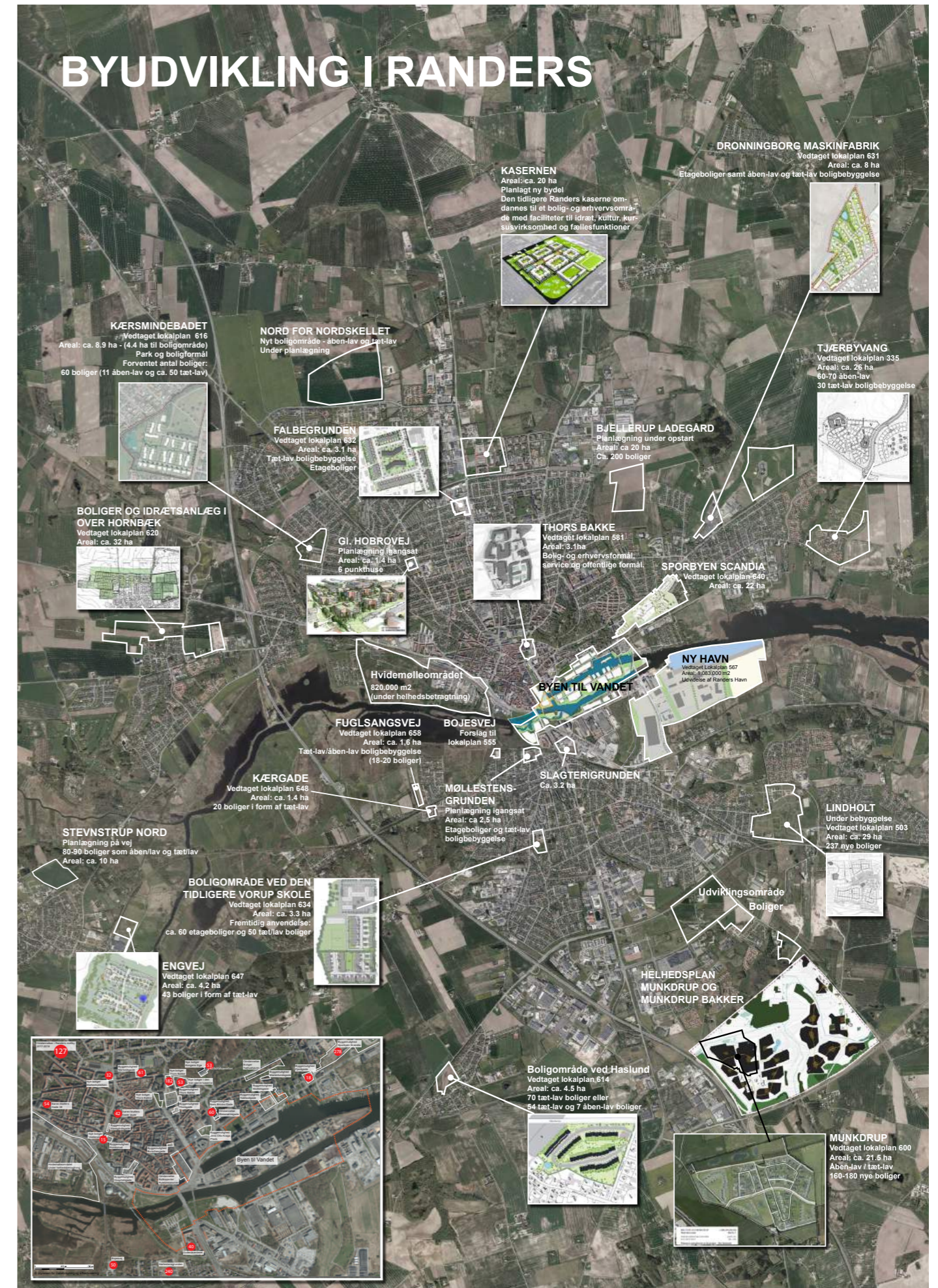
BYUDVIKLING I RANDERS

Kommunen har i forlængelse af forundersøgelsen undersøgt, hvilke segmenter og boligtyper, som det vil være sandsynligt, at byudviklingen i Byen til Vandet vil kunne tiltrække (rapport om "Potentialer for befolkningstilvækst". Historisk set har der siden 2002 været en gennemsnitlig udbygning svarende til 315 nye boliger om året i hele Randers Kommune, hvilket svarer til en samlet udbygning på 10.080 boliger i perioden. Væksten er dog ujævnt fordelt, så nogle år kommer der flere nye indbyggere, mens andre år er mere magre. På landsplan sker der generelt en udtynding i husstandsstørrelsen p.g.a. skilsmisser, flere der vælger at leve alene og flere små årgange i 30'erne. I Randers Kommune er der i dag et udviklingsmønster hen mod flere husstande bestående af par uden børn eller enlige med børn, hvilket bidrager til udtyndingen og efterspørgslen efter flere boliger.

De ændrede husstandstyper er med til at drive en efterspørgsel efter fleksible byboliger, hvor der lige så vel kan bo en enlig i 40'erne som et ældre ægtepar eller en ung familie med et lille barn. Byen til Vandet har med sin centrale beliggenhed i Randers by et potentiale til at henvende sig til andre målgrupper, end de øvrige udviklingsområder i kommunen. På den måde kan Byen til Vandet blive det lokomotiv, der trækker væksten i hele kommunen op. Flyttemønstret i Randers Kommune viser to trin: der sker dels en tilflytning til kommunen og dels en tilflytning til nye boliger i Randers by. To ud af tre tilflyttere til Randers Kommune kommer fra en af de 7 kommuner; Aarhus, Norddjurs, Favrskov, Mariagerfjord, Aalborg, Viborg og Syddjurs. Mulighederne for at tiltrække flere indbyggere er således bundet op på, hvordan udbuddet og prisniveauet i især de 7 oplandskommuner udvikler sig over de næste 30 år. Her er især Aarhus Kommune interessant, da den leverer den største andel af nye tilflyttere inden for alle aldersgrupper, og særligt mange voksne.

Tilflytning til nye boliger i Randers by kommer der imod i langt overvejende grad fra oplandsbyerne i kommunen. 5 ud af 6 købere eller lejere til de nye boliger fraflytter en anden bolig i Randers Kommune. Den bevægelse er med til at sikre et dynamisk boligmarked, men den antyder også, at meget nuværende nybyggeri i byen ikke appellerer til købere udefra. Til gengæld frigøres der boliger i byens periferi, som kan henvende sig til f.eks. børnefamilier mv. Ved at introducere nye typer boliger som f.eks. townhouses, der er boliger i 2-3 etager, eller nye typer attraktive etageboliger ved vandet, kan Randers få nye varer på hylden, og dermed stå stærkere på det regionale boligmarked. Her er et overblik over den nuværende befolkningssammensætning fra Gematic, der tæller i alt 47.000 husstandsadresser i hele kommunen:

46 %	Provinsliv	<ul style="list-style-type: none"> • Under gennemsnitlig længde uddannelse og lavere end gennemsnitlig indkomst • Bor ofte i lejligheder på 40 til 90 m² i ældre etagebyggerier eller flerfamiliehuse • Ofte singler uden hjemmeboende børn
24 %	Velfunderede husejere	<ul style="list-style-type: none"> • Par typisk i alderen 30-60 med børn • Over gennemsnitlig indkomst og relativt højt uddannelsesniveau • Bor gerne i større huse og har minimum én bil
11 %	Seniorer	<ul style="list-style-type: none"> • Over 60 år • Lavere indkomst, men større formue • Bor på 60-100 m²
9 %	Komfort og hygge	<ul style="list-style-type: none"> • Lidt under gennemsnitlig indkomst • Bor i mindre række- eller kædehuse • Bruger ofte offentlig transport
4 %	Unge på vej	<ul style="list-style-type: none"> • Op til 29 år • Bor i lejlighed op til 60 m² • Bor overvejende i Randers i tilknytning til uddannelsesstederne
3 %	Velhavere	<ul style="list-style-type: none"> • Høj indkomst • Stor formue • Bor ofte i store villaer
2 %	Vid og velstand	<ul style="list-style-type: none"> • Bor i boliger der er dyrere end gennemsnittet • Ingen børn men en høj indkomst
1 %	Lever på landet	<ul style="list-style-type: none"> • Arbejder ofte indenfor produktion og landbrug • Går oftere i kirke end gennemsnittet • Bor ofte på 'landet' i billigere boliger



6.5 BYENS HISTORIE

Randers er anlagt inde i bunden af Randers Fjord ved Danmarks eneste naturlige flodhavn på det sted, hvor det var muligt at komme over Gudenåen. Åens og fjordens betydning for byen og dens udvikling gennem århundreder kan ikke understreges nok. På dette sted mødtes landeveje og andre forbindelseslinjer naturligt. Den ældste bydannelse opstod i den sene vikingetid eller måske først omkring år 1000. Byen kendes som møntprægningssted omkring 1080, og den havde desuden en kongsgård. Oprindelsen til navnet kan findes ved at dele det gamle navn Randaros i to stavelser, Rand – Aros. Med "Aros" (åmunding) og tilføjelsen "Rand" (bakkekant) kan byens navn læses som "Byen på bakken ved åmundingen". Først i slutningen af 1600-tallet blev navnet Randers almindeligt kendt og det foretrukne navn for byen.

Randers fik købstadsprivilegier i 1302, og byen fik en betydelig handel. Oplandet var stort og frugtbart med mange godser, og særligt i 1400- og 1500-tallet blomstrede handlen med både ind- og udland. Byen havde desuden en god havn med betydelig skibsfart samt dygtige håndværkere. Ligeledes var laksefiskeriet særdeles godt. I Randers var der siden middelalderen blevet fremstillet handsker, og i starten af 1700-tallet blev byen for alvor kendt for denne vare. Byens almindelige fremgang var ellers blevet bremset i anden halvdel af 1600-tallet, hvor den var belejret under Svenskekrigene og desuden blev hærget af både pest og brande. Fra midten af 1700-tallet begyndte det dog igen at gå fremad. Byens nu tilmudrede havn blev uddybet, og skibsfarten begyndte at trives. Randers voksede med så stor hast, at den på tærsklen til det 19. århundrede med sine 4.500 indbyggere var Jyllands største by.

I sidste halvdel af 1800-tallet begyndte byen at brede sig i flere retninger, også syd for Randers Bro, og der opstod et stort industriområde ved havnen. Især fik håndværk og industri et betydeligt opsving i disse år, og byen blev en af Danmarks vigtigste industribyer, omend handel og søfart forblev vigtige erhverv i byen.

I 1862 åbnede jernbanen fra Aarhus, og siden blev byen et knudepunkt for strækningerne til Hobro, Grenaa og Hadsund. Jernbanens fremvækst havde dog en bagside for Randers, for den førhen så tætte trafik på Gudenåen, der havde været central for byen, svandt hen på grund af jernbanen. Til gengæld blev jernbane- og sporvognsmateriefabrikken Scandia (fra 1861) byens største virksomhed. Havnen blev ved flere lejligheder udvidet, og adgangsforholdene fra fjorden blev kraftigt forbedret.

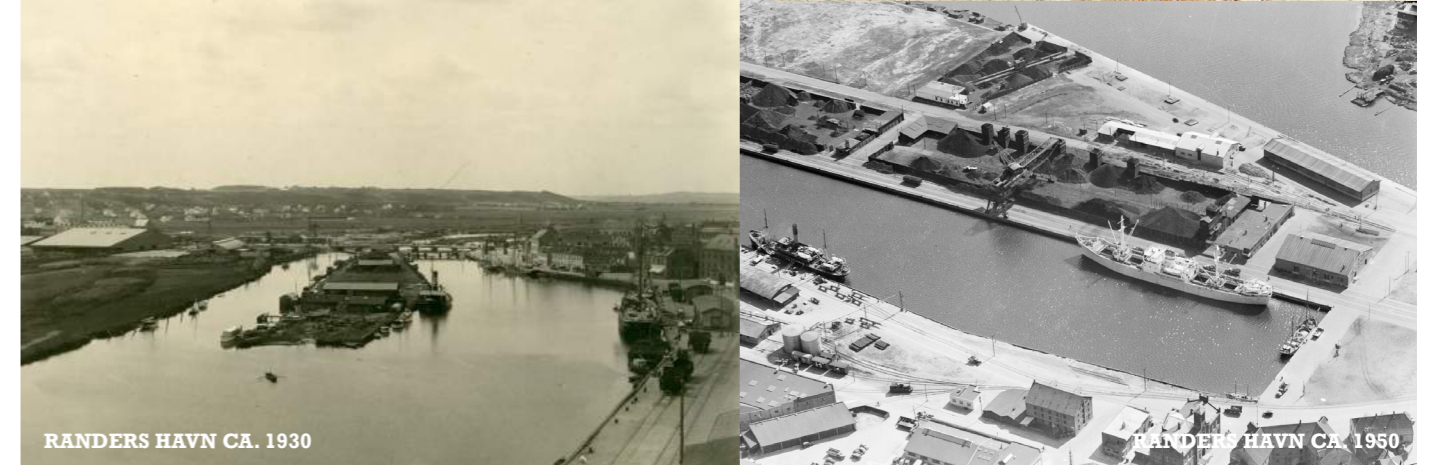
Byvæksten og den industrielle udvikling fortsatte i 1900-tallet. Placeringen midt i det store frugtbare opland og et omfattende vejnet til og fra Randers understreger byens betydning, og byens slogan fra 30'erne "Hvor søvejen møder de 13 landeveje", taler sit tydelige sprog. Betegnelsen "Søekøbstad" er derfor meget rammende for Randers. I 1930'erne fik Randers også en saneringsplan som den første by i landet. Den omfattende plan blev dog først iværksat i 1957, men den blev siden et forbillede for mange andre byer. Randers havde i mellemtiden udviklet sig yderligere som industriby med en alsidig virksomhedsstruktur.

I midten af 1980'erne var de tre hovederhvervsgrupper, handel, industri og serviceerhverv, cirka lige store, men siden er serviceerhvervene vokset til at beskæftige halvdelen af arbejdsstyrken. Randers er dog stadig en betydelig handels- og industriby, men industrien har undergået en vis forandring, hvor højteknologiske industrier som grafisk industri og elektronikindustri er kommet til. Den innovative vindmølevirksomhed Micon blev grundlagt i 1983, og da den i 2004 fusionerede med konkurrenten Vestas, blev det nye selskab verdens største vindmøllefabrikant.



SØNDERBRO CA. 1880

RANDERS 1907



RANDERS HAVN CA. 1930

RANDERS HAVN CA. 1950



RANDERS HAVN CA. 1950



RANDERS BRO 1960

Randers Bro er byens "arnested" som det smalleste sted at krydse Gudenåen. Sønder Bro blev i 1960 udbygget til Randers Bros nuværende 6 spor. Havnens nuværende udformning blev skabt i 1930'erne med etableringen af Pieren. Frem til 1960'erne var arealerne tæt på vandet bebygget med industri og erhverv.

6.6 HAVNENS HISTORIE

Havnens aktuelt planlagte udflytning er ikke første gang, der sker store og gennemgribende forandringer på havnearealerne. Havneændringer og forbedring af sejlforholdene omkring Randers hænger tæt sammen med, at havnen og indsejlingen gennem den 30 km lange fjord altid har haft stor betydning for byen og dens omsætning af varer.

Randers har altid haft den store fordel at være en havneby, beliggende beskyttet langt inde i landet og med muligheden for at være udskibningssted for et stort landområde. Fordelen ændrede sig efterhånden på grund af havnens utidssvarende forhold, og udskibning fik konkurrence fra jernbane- og lastbiltrafik. I et konstant forsøg på at forbedre forholdene for skibstrafikken har man de sidste par hundrede år arbejdet med uddybning af sejlrenden fra Udbyhøj og helt ind til byens bro. I området omkring selve havnen var det især de mange småholme, der udgjorde et problem for skibene. Fra 1930-33 blev området ændret radikalt for at kunne modsvare de nye krav til en moderne havn.

I 1930'erne - såvel som i dag - var argumentet for en omlægning af havnens arealer et behov for større arealer til industrielle anlæg, pakhuse, oplagspladser samt ikke mindst mere kajplads og bedre adgangsforhold. Ved ændringen i 1930'erne blev havnens hovedstrøm forlagt fra den gamle havn til det nye sydlige havneløb. Midt i havnen etablerede man en pier ovenpå den gamle Tyveholm. Den blev landfast med havnens nordside ved opfyldning af den vestlige del af den gamle havn. Dette betød også dengang en forbedring af vej- og togforbindelserne til havnens kajarealer, som i dag dog er den store akilleshæl for havnens hverdagsdrift på de nuværende havnearealer.

Randers Havn vil derfor inden for få år begynde udflytningen til nye arealer sydøst for de nuværende arealer, hvor der vil være langt bedre adgangsforhold og etableres et moderne kajanlæg. De bløde engarealer er pt. under forbelastning og den adgangsgivende, interne havnevej er under etablering, mens byrådet har afsat midler til etablering af den samlede trafikale anlæg til hængslet i Randers Syd. I takt med udløb af havnevirkomhedernes uopsigelighedsperioder flytter de løbende og efterlader deres lejede areal(er) ryddet for bygninger, installationer og anlæg samt renset for virksomhedens eventuelle forurening af jordbunden. Havnekontoret udflyttes som det første strategiske træk, og det efterlader Bolværksgrunden som 1. del af havnens arealer til byudvikling.



RANDERS CA. 1950



WATER MUSIC PÅ RANDERS HAVN 2017

6.7 LANDSKABET OG NATUREN

Vand er stærkt repræsenteret i Randers. Danmarks længste vandløb og eneste flod, Gudenåen, løber gennem byen og ud i Randers Fjord og Kattegat. Borgerne har således i dag direkte adgang til åen fra selve byen ved vådområderne Hornbæk Enge og Vorup Enge, mens der med havnens udflytning vil kunne skabes endnu bedre adgange til vandet lige der, hvor Gudenåen løber ud i fjorden. Den brede flod og den smalle fjord resulterer i et særligt blandingsforhold mellem det salte og det ferske, som er unikt i Danmark.

Naturen ligger lige uden for døren i midtbyen. Vorup Enge er et genskabt vådområde - et Eldorado for vandfugle, vadefugle og naturvandrere. Området er ejet af Åge V. Jensens Fonde. Randers Regnskov arbejder med et rewildingprojekt langs Gudenåen og en løbende udbygning mod vest, hvor også Randers Naturskole tilbyder oplevelser i naturen og ved åen langs brede stier, broer og udkigspunkter og -tårne.

Langs Gudenåen mellem Randers og Silkeborg løber den gamle "Pramdragersti", som er en vandresti helt tæt på åen og naturen med mulighed for enestående naturoplevelser. Gudenåen tiltrækker hvert år mange turister og nydere af naturen i øvrigt, og der er mulighed for at sejle i kano helt fra Tørring til udløbet i Randers Fjord. Desuden er det muligt at sejle med motor- og sejldrevne både på dele af Gudenåstrækningen. Og på vejen er du måske heldig at se isfluglen eller den topede lappedykker.

Et af potentialerne ved havnens udflytning er, at naturen i Gudenåen kan "trækkes" længere mod øst, og dermed være et vigtigt og identitetsskabende element i den kommende byudvikling af de nuværende havnearealer. Gudenåen er hjemsted for mere end 80 plantearter, heraf 44 vandplantearter. Blandt hyppigt forekommende arter kan nævnes pil og tagrør, sumpplanterne brudelys, grenet pindsvineknop, høj sødegræs og vandplanten vandaks.

Gudenåens fiskebestand er meget artsrig med bl.a. laks (udsætningsfisk), ørred (sø-, bæk- og havørred), ål, stalling, brasen, skalle, aborre, lampretter (bæk-, flod-, og havlampretter), smerling m.v. Flere af plantearterne er på de danske lister over arter i tilbagegang, forsvundne, truede, sårbare eller sjældne.

Øst for pieren løber Randers Fjord ud i Kattegat, og her ligger også den nyligt indviede Naturpark Randers Fjord. Ud over den udgravede sejlrende har fjorden en ringe vanddybde på 0,5-2 meter afhængigt af tidevandet, og området indeholder en række øer og holme, der er bevokset med primært tagrør. Hvis man bevæger sig rundt i kajak eller en lille jolle, er det muligt at sejle rundt og få en næsten labyrintagtig oplevelse i naturen.



Hand icon **Randers har en unik natur lige uden for døren:**
Den brede flod Gudenåen møder den smalle Randers Fjord.
Det næsten lige møde mellem den ferske å og den salte fjord skaber en særlig natur, og med havnens udflytning er der endnu større potentiale for at udbrede naturen til den kommende nye bydel.

6.8 ANDRE STØRRE UDVIKLINGSPROJEKTER I RANDERS

Byen til Vandet er med sit omfang, betydning for udviklingen af midtbyen og brandingpotentiale for kommunen generelt det største byudviklingsprojekt i kommunens historie. Der er samtidig flere større udviklingsprojekter under planlægning og udbygning, som markeds- og investeringsmæssigt i forhold til både private og offentlige midler skal spille sammen med Byen til Vandet.

6.8.1 Sporbyen Scandia

Sporbyen Scandia ligger nordøst for konkurrenceområdet på arealet, hvor togvognsproducenten Scandia tidligere lå. Den nye bydel etableres i og omkring de tilbageblevne industribygninger med etageboliger, almene boliger, tæt-lav bebyggelse, butikker, idræt, kultur og kontorerhverv. Bydelen skal være en levende, kreativ bydel i Randers med sin egen identitet båret af kærlighed til og respekt for stedets unikke historie. Scandia-området og fabrikken har været tæt forbundet med byen og borgerne i Randers siden 1896, og fabrikken har også haft national betydning som landsdækkende leverandør til DSB gennem mange år. Som en ny bydel med boliger, erhverv, offentlige formål og rekreative rum skal Sporbyen være med til at løfte en betydelig befolkningstilvækst i Randers. Sporbyen dækker et areal på ca. 25 ha, hvor der vil blive opført mellem 800-1.000 nye boliger, hvoraf ca. 300 er under opførelse.

6.8.2 Kasernen

I den nordlige del af Randers ligger den tidligere Randers Kaserne, som blev opført i 1938, men ophørte som kaserne i 1997. Med sin stringente geometri fortæller bygningerne og omgivelserne stadig om den strenge eksercits, der førhen fandt sted bag de smukke rødstensmure. Visionen er at omdanne til primært boliger med respekt for den eksisterende byggestil og områdets karakter. Projektet kaldes "By i Byen". Kasernen dækker et areal på ca. 20 ha, og der bliver opført ca. 600 nye boliger som etageboliger, punkthuse og tæt-lav bebyggelse, kontorerhverv og kultur. I november 2018 tog man første spadestik til opførelse af 96 udlejningsboliger, som PFA opfører.

6.8.3 Thors Bakke

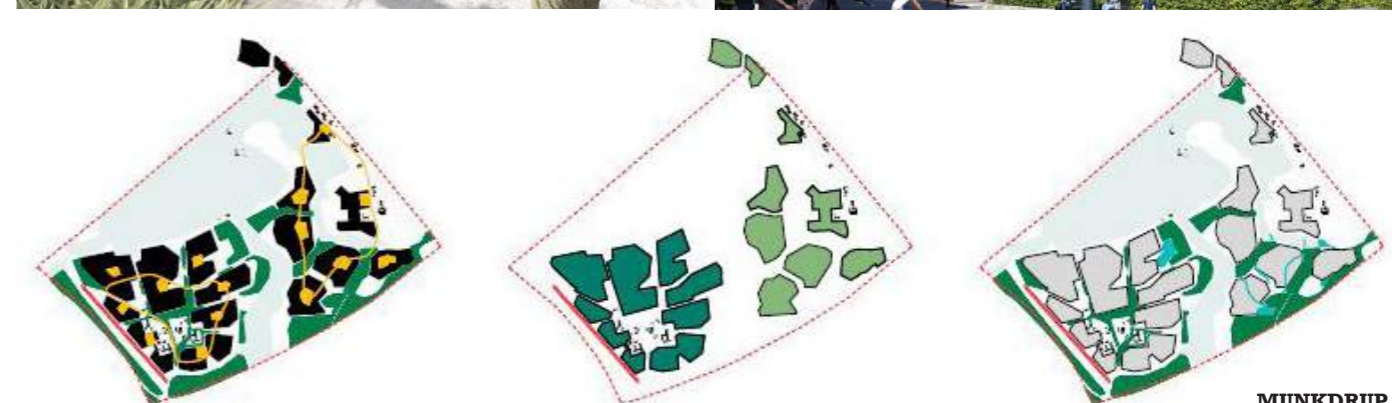
Det tidligere Thor Bryggeri, der lå på toppen af Østervold, er under omdannelse. Der er allerede opført en biograf, et sundhedscenter samt boliger på grunden. Den oprindelige bryggeribygning er omdannet til en restaurant, og de sidste byggefelt henligger som midlertidige parkeringspladser, som skal indbygges i ny bebyggelse, når byggefelternes byggeprojekter realiseres. Området dækker et areal på ca. 3 ha, som ud over ovennævnte også skal indeholde karrébebyggelse med ungdomsboliger, kontorerhverv samt et bolig højhus på 19 etager som reference til bryggeriets tidligere høje silo. Højhuset forventes påbegyndt i sommeren 2019.

6.8.4 Munkdrup

Munkdrup i det sydlige Randers er et nyt byudviklingsområde, der ligger syd for bydelen Paderup. Området er i dag udlagt som landbrugsland med spredte landsby- og gårdmiljøer, men området vil med tiden byudvikles til en ny bæredygtig bydel ud fra en ambition om at der samtidig skabes gode rekreative arealer og nye bynære biodiverse naturområder. Visionen er en bydel med boliger i form af rækkehuse, kæde- og gårdhavehuse, fritliggende villaer, parcelhuse og dobbeltvillaer, der skal være i balance med naturen, men også samtidig med nærhed til indkøbsmuligheder, uddannelsesinstitutioner, E45, det kommende nordlige trafikuhængsel og en mulig kommende letbane til Aarhus. Munkdrup dækker et areal på ca. 50 ha, og der vil i alt kunne opføres ca. 1.000 nye boliger i området. Der bliver i 2019 udarbejdet en helhedsplan for byudviklingsområdet.

6.8.5 De nye havnearealer

Randers Havn er i gang med forbelastningen af arealerne sydøst for den nuværende havn, som inden for 5-10 år vil stå klar med de første delområder til udflytningen af havnen. Udviklingsområder er ca. 108 ha, og det vil blive udbygget i 3-4 etaper. Der kan i området ud over kaj anlæg og driftsområder til havnen alene opføres havnerelateret erhverv, som af driftsmæssige årsager skal ligge i nærheden af en kaj. Dvs. at sådanne virksomheder skal generere en kajomsætning eller de skal servicere skibe eller de virksomheder, der genererer kajomsætning.



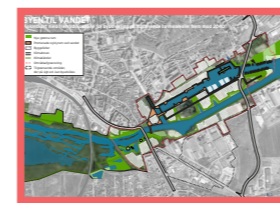
Havnens udflytning er forudsætningen for realiseringen af en ny bydel ved vandet.

Byen til Vandet er byens største byudviklingsprojekt, men der er også flere andre store udviklingsprojekter under realisering i Randers.

7.

HIDTIDIG PROCES: FORUNDERSØGELSER OG RESULTATER

Visionsscenariet for Byen til Vandet blev i 2017 udvalgt blandt syv scenarier på baggrund af en større forundersøgelse, som blev udarbejdet i 2015 i samarbejde med Realdania. Sidenhen er forundersøgelsens resultater blevet suppleret af en række tekniske undersøgelser. Alle undersøgelser er samlet som bilag og ligger på projektweb. Her opsummeres nogle af de væsentligste undersøgelsesresultater i forhold til parallelkonkurrencen om Byen til Vandet:





FORUNDERSØGELSE

SCENARIOUNDERSØGELSER



VALG AF FREMTIDSSCENARIO

BAGGRUNDMATERIALE TIL KONKURRENCE


2015

- Forundersøgelse af 7 scenarier 
- Vurderinger af byggeretsværdier mv. 
- 10 ugers borger- og interessentinddragelsesproces

2016

- Undersøgelser af 3 udvalgte scenarier:
 - konsekvenser af nye veje og broer i midtbyen,
 - potentialer for befolkningstilvækst 
 - bystrategiske valg
- Borgerinddragelse i Havnegadeparken
- SMILE-analyse om fremskrivning af bolig efterspørgselsbehov 

2017

- Borgermøde
- Valg af fremtidsscenarioet med Klimabroen
- Undersøgelse af Klimabroforbindelsens placering
- Beslutningsgrundlag for organisationsform for byudviklingsprojektet 
- Screening af støj fra havnevirksomhederne
- Beslutning om åben bebyggelsesstruktur på Busterminalen i stedet for lukket butikcenter

2018

- Beslutning om foreløbig etapeplan for udflytning af havnevirksomhederne (jf. uopsigelsesperioder)
- Samarbejdsaftale med Randers Havn (erhvervelsen af området i etaper)
- Fleksibel økonomimodel for Byen til Vandet
- Støjundersøgelse af el- og kraftvarmeverket Verdo
- Screening af støj fra havnevirksomhederne og kajarealer
- Finansieringsmuligheder for realisering af Klimabroforbindelsen
- Vidensindsamling af jordbundsforhold
- Beslutning om areal i udviklingsplanen til byudvikling på Busterminalen
- Principløsninger for Klimabåndet (særskilt paralleloppdrag)
- Nedsættelse af Borgerforum og Forum-møde
- Kortlægning af produktionserhverv

7.1 INDDRAGELSE AF BORGERE, INTERESSETER OG AKTØRER

Udviklingen af Byen til Vandet er foregået i tæt dialog med borgere, interessenter i området og særligt Randers Havn, Verdo og Vandmiljø Randers. Visionsscenariet (beskrevet i kapitel 2), der blev udvalgt af byrådet i 2017, er således valgt som grundlag for den fremtidige udvikling på baggrund af høringer, inddragelsesprocesser og løbende dialogmøder. Dette konkurrenceprogram er også blevet udarbejdet ud fra de overordnede input og bidrag fra disse processer. Hensigten har været og er fortsat, at det skal være hele byens projekt – og ikke kun kommunens og havnens projekt – og at borgerne kan se deres reelle aftryk i byudviklingen på sigt.

Der har forud for parallelkonkurrencen løbende været fokus på dialogprocessen og orientering af alle interesserede, f.eks. et stort antal aftenmøder hos byens foreningsliv, hvor alle foreninger har kunnet bede om statusoplæg og drøftelse af Byen til Vandet. Som et strukturerende element i den løbende inddragelse er der i 2018 blevet nedsat et Forum for Byen til Vandet for alle borgere, interessenter og aktører, hvor alle altid har mulighed for at melde sig til forummøder, nyhedsmails og arrangementer (pt. ca. 180 medlemmer).

Der er stor opbakning til Byen til Vandet og de enkelte delprojekter i byrådet og generelt blandt byens borgere til byudvikling på de eksisterende havnearealer. Men der er også behov for en løbende modningsproces af nye tanker om byens indretning, adgangsforhold og ændringer af muligheder i dag. Derfor har kommunen løbende orienteret og inddraget borgere, aktører og interessenter i udviklingen af visionen om byudviklingen. Potentialerne for nye adgangs- og oplevelsesmuligheder i den unikke natur i fremtiden er mangfoldige, mens der samtidigt vil være nuværende muligheder, der ændres – f.eks. vil Klimabroens dæmning og vejføring over det nordlige havnebassin betyde, at skibe og både med sejl i fremtiden må sejle i det sydlige Gudenåforløb i stedet for i det nordlige havnebassin. Det er derfor essentielt, at randrusianerne også i de kommende år inddrages i de store beslutninger om byudviklingen.

Der vil derfor blive indlagt en ”høringsperiode” hen over sommerferien, hvor de tre forslag til udviklingsplanerne skal vises til borgerne, så deres input kan være med til at bidrage ind i dommerkomitéens grundlag for endelig bedømmelse af de tre forslag. Målet er at eftersøge de forslag til elementer i byudviklingen, som borgerne synes allermest om, så der er mulighed for at tage disse med i bearbejdningen af den endelige udviklingsplan. ”Høringen” vil foregå dels som inviterede temamøder, udstillinger samt elektronisk dialog og muligheder for bemærkninger via nettet.

Teamets deltagelse i inddragelsen af borgere, interessenter og aktører er begrundet i et ønske om at løfte vidensniveauet, at kvalificere de konkurrerende teams’ arbejde og at synliggøre processen fra idé til konkret forslag. Det er derfor en forudsætning, at teamlederne fra de tre konkurrence teams som minimum deltager i forummødet/temaaftenen den 8. maj, mens øvrige relevante deltagere fra de tre teams også gerne ses at deltage. Teamdeltagelse i Forummødet/temaaftenen, der er planlagt den 20. august er frivilligt.



👉 **Byen til Vandet skal være en ny bydel for alle.**

Derfor har projektet løbende været drøftet med borgere og interessenter.

8.

SÆRLIGE FORUDSÆTNINGER

Parallelkonkurrencen handler om at undersøge og give det bedste bud på placeringer, funktioner og anvendelser i en bæredygtig byudvikling af delområderne, hvor den samlede økonomi er i balance over projektperioden (se bilag). Det handler om at anvise potentialer for byudviklingen med flest mulige synergier mellem investeringerne for at skabe mest mulig merværdi i de enkelte løsninger.

Der er mange brikker i spil og der er derfor en stor kompleksitet i opgaven. Derfor er der behov for, at der for de første 2 etaper gives mere detaljerede forslag til en fysisk bebyggelsesplan, der skal kunne danne grundlaget for den videre planlægning af nybyggerier, anlæg, klimatilpasning, grønne byrum mv.

Der er samtidig på baggrund af de vidtgående forundersøgelser fremkommet en række forudsætninger, som de konkurrerende teams skal tage udgangspunkt i, i forbindelse med udarbejdelse af forslag til en udviklingsplan for Byen til Vandet. Forudsætningerne skal betragtes som programkrav, dog under henvisning til de konkrete formuleringer som "skal, bør og kan" under hvert afsnit.

8.1 BOLIGER, ERHVERV OG BYLIVSSKABENDE FUNKTIONER

Der opstilles ikke specifikke krav til ny bebyggelse og dennes fordeling, anvendelse, omfang og fysiske udtryk, da det er op til de konkurrerende teams at give et bud på dette i relation til de opstillede visioner og programkrav. Det forudsættes dog helt overordnet, at bygningshøjder og tætheder i delområderne foreslås under hensyntagen til "Randersskalaen".

8.1.1 Boliger

Der skal være en variation af boligtyper og -størrelser for at understøtte en social mangfoldig sammensætning inden for delområderne i konkurrenceområdet. Der er et særligt politisk ønske om, at de konkurrerende teams undersøger muligheden for etablering af husbåde i området inden for de første etaper.

- **Tæt-lav/townhouses:** Sammenbyggede boliger, rækkehuse, kædehuse, gårdhavehuse, dobbelthuse og lignende med lodrette lejlighedsskel.
- **Etageboliger:** Huse i mindst 3 etager. Boligerne er i form af lejligheder med vandrette lejlighedsskel, dvs. at man normalt har en overbo og/eller underbo.
- **Penthouse:** Øverste etage i en bygning, hvis areal er mindre end den underliggende etage og med terrasse på restarealet.
- **Husbåde:** Husbåde omfatter alle fartøjer og flydende konstruktioner, der har en mere end rent forbigående bygningsmæssig anvendelse, uafhængigt af om husbåden er et ombygget skib eller fra starten er konstrueret til formålet. Husbåde kan anvendes til boliger samt kollektive anlæg, publikumsorienterede serviceerhverv og institutioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger. Der vil ikke kunne etableres husbåde på vandarealer, så længe disse er omfattet af et område, hvor havnen fortsat er i drift eller fortsat anvender vandarealer til sejlads med større skibe. Der skal i placeringen af husbåde endvidere undersøges, om disse skulle begrænse de øvrige anvendelsesmuligheder på vandarealet, herunder f.eks. sejlads og offentlig adgang langs vandet.
- **Nye boligtypologier** som de konkurrerende teams måtte foreslå.

8.1.2 Eksisterende bygninger og havnens sjæl

I byudviklingen af delområderne skal de konkurrerende teams tage stilling til, om de eksisterende bygninger, anlæg og konstruktioner kan transformeres til andre anvendelser og funktioner ud fra en vurdering af markeds- og investorinteresse herfor. Der har ligget en havn på dette sted i mange århundreder, men der er desværre ikke mange kulturhistoriske spor tilbage.

Havnebygningerne Kongensgade 6 og 8 (DLG-bygninger på Nordhavnen) samt Kulholmsvej 2 og 4 (på Bolværksgrunden) fortæller om havnens historiske link mellem land og vand. Disse bygninger kan søges bevaret for eftertiden, hvis det ses muligt bygningsmæssigt og økonomisk. Genkendeligheden på havnen og fortællingen om landbrugets rolle på havnen er vigtige elementer at bevare og få belyst i udviklingsplanen. Bygningen på Kulholmsvej 4 er noget ombygget, og der ligger i dag en fiskerestaurant, hvor byens revy opsættes hvert efterår, og denne funktion søges indpasset i den nye udformning af Bolværksgrunden.

Derudover findes også Danmarks ældste jernbetonkaj langs den østlige del af Nordhavnen, som skal søges bevaret i videst muligt omfang. Hvis de konkurrerende teams kan se muligheder i bevarelse af øvrige bygninger, anlæg og elementer imødeses dette gerne, hvis det er teknisk muligt, men det skal i givet fald være funderet i en realistisk vurdering af omkostningerne til omdannelse, drift og vedligehold i økonomimodellen.

8.1.3 Erhverv og arbejdsliv

Der ønskes mulighed for generelle byggemuligheder til erhverv inden for konkurrenceområdet. Derudover skal muligheden for at indpasse nye uddannelser overvejes. Det forudsættes, at de nuværende erhvervslejemål inden for konkurrenceområdet, der ikke er havnerelaterede, kan indpasses i ny bebyggelse i eller uden for området.

- **Serviceerhverv:** Kan både være offentlig eller privat, men har det til fælles, at de ikke producerer varer men ydelser, f.eks. administration, restauranter, hoteller, kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til serviceerhverv.
- **Liberale erhverv:** Virksomheder hvor kunderne kan gå ind fra gaden som eksempelvis klinikker, advokat, ejendomsmægler og lignende. Liberale erhverv udfører tjenesteydelser, der ikke har med vareproduktion og vareomsætning at gøre.
- **Kontorerhverv:** Virksomheder med begrænset fysisk kundekontakt som eksempelvis administration eller revisor.
- **Faciliteter til iværksættere og turisme** som de konkurrerende teams måtte foreslå.

8.1.4 Detailhandel

Den nye bydel skal spille sammen med og understøtte midtbyens by- og handelsliv. Derfor skal der alene arbejdes med forslag til detailhandel på Busterminalen i et omfang svarende til højst ca. 10.000 m² detailhandel – herunder en dagligvarebutik på op til 5.000 m² i stueplan (inkl. den eksisterende Føtex).

Bebyggelsen må ikke være i form af et overdækket butikscenter, men en åben bygningsstruktur ala den eksisterende midtby til butikker, erhverv, boliger, offentlige funktioner, p-pladser, grønne arealer og med tydelige forbindelseslinjer mellem midtbyen og de nye arealer omkring vandet. Der skal arbejdes med åbne bymæssige facader og bymæssigt udtryk mod busgade og busterminal. Der skal kunne etableres hensigtsmæssig varelevering og servicearealer til butikkerne, og der skal være en god sammenhæng til parkeringsarealerne.

Der skal på Bolværksgrunden på den nuværende placering ved Tellings Fiskehus eller i området omkring gives mulighed for indplacering af en fiskebutik, eventuelt i kombination med mulighed for restauration og lignende. Der kan på Bolværksgrunden gives mulighed for maks. 1000 kvm detailhandel i form af mindre butikker.

Det er således ikke hensigten, at der kan etableres øvrig detailhandel end ovenstående inden for projektområdet. Undtaget er dog f.eks. gallerier, kiosker, mindre udvalgswarebutikker og lignende, der naturligt kan indpasses i delområderne som bylivsskabende anvendelser.

8.1.5 Restauranter, caféer og lignende

Der ønskes mulighed for etablering af restauranter og caféer inden for konkurrenceområdet de steder, som de konkurrerende teams finder egnet. I kommunens eksisterende restaurationsplan er der allerede i dag mulighed for restauranter og caféer på den nederste del af Østervold, f.eks. i kombinationen med ny skybrudskanal.

8.1.6 Publikumsorienterede faciliteter

Der skal i planlægningen af de enkelte delområders funktioner indtænkes muligheder for synergier med de omkringliggende kulturaktiviteter. Der kan særligt på Bolværksgrunden og Busterminalen samt i mindre omfang i de øvrige delområder foreslås anvendelser til publikumsorienterede faciliteter i det omfang, som de konkurrerende teams finder mulighed for. Faciliteterne skal kunne tiltrække besøgende generelt, og de skal stimulere bydelens mangfoldige og oplevelsesrige byliv. Finansieringen af disse anvendelser kan suppleres med en forudsætning om, at der ved et attraktivt byggeri kan sikres eksterne midler som bidrag til den samlede projektøkonomi. I så fald skal dette tydeligt fremgå som en forudsætning i økonomimodellen.

8.1.7 Offentlige institutioner og service

Offentlige institutioner og service kan placeres i det omfang, at det giver mening i forhold til den samlede byudvikling, f.eks. ved et udlagt areal til brug for offentlige formål på en strategisk placering i bydelen. Finansieringen af offentlige institutioner og service skal ikke indgå i den samlede projektøkonomi (se guidelines i bilag for den tekniske håndtering heraf).

8.1.8 Fritidsfaciliteter, nyt rocenter og ny lystbådehavn

Der skal i etape 2 efter etablering af Klimabroen gives et bud på en ny lystbådehavn, f.eks. på Nordhavnen på arealerne nordøst for Klimabroen og evt. på spidsen af pieren med klub- og foreningsfaciliteter og minimum 150 bådpladser. Lystbådehavnen skal kunne fungere i sameksistens med den eksisterende motorbådsklub og træskibslauget på Nordhavnen (med i alt ca. 250 medlemmer), der begge vil ligge øst for den kommende Klimabro. Det er vigtigt for klubberne, at det attraktive og livlige miljø i lystbådehavnen bevares, og der skal i bearbejdningen af et evt. fritidsområde her fokuseres på støjforanstaltninger i forhold til trafikstøj fra Klimabroen. Der skal i forbindelse med en ny lystbådehavn være en offentlig ophalerplads samt bagarealer med tilstrækkeligt plads til vinteroplagspladser.

Med lukningen af det nordlige havnebassin (når der etableres en dæmning over det nordlige havnebassin i kote 3 som del af Klimabroforbindelsen) transformeres det nordlige havnebassin til en "blå park" i bydelen, hvor det alene vil være både uden sejl, der kan sejle under broforbindelsen. I det nordlige havnebassin vil der herefter kunne sejles med mindre robåde, joller, paddleboards mv., og bassinet kan f.eks. anvendes til undervisnings- og ungdomsmiljø, sejlads for børn og matchracekonkurrencer i mindre skala. Klubberne ønsker de nuværende klubhuse bevaret, men det er ikke et krav fra opdragsgiver. Udviklingsplanen skal give et bud på, hvor og hvordan nye faciliteter til vandsportsaktiviteter kan placeres i området, og hvordan der kan skabes et attraktivt miljø for brugere og besøgende.

De konkurrerende teams skal endvidere arbejde med en bearbejdning af kajkanten, f.eks. til promenade med adgang for alle, strandareal, faciliteter til vinterbadere eller lignende, og der sikres en ret til ophold for alle langs vandet. I forhold til ønsker om ovenstående aktiviteter på vandarealet bør bredden på en del af det østlige havnebassin ikke indsnævres væsentligt for at give mulighed for sejlads med mindre både i nord-syd-gående retning.

Med etableringen af Klimabroen kan sejlads med større både og sejlbåde alene ske på vandet langs Gudenåen syd for Pieren. Langs Gudenåen syd for pieren kan der på begge sider etableres nye kajpladser, trappeanlæg, brygger, anløbspladser mv. der understøtter en ny funktion til

sejlbådene med rekreative værdier langs vandkanten i takt med havnens udflytning af bl.a. de store havneskibe. En klapbro i Klimabro-delen over Gudenåen (fra Sydhavnen til Pieren) giver ligeledes mulighed for adgang til byen med større sejlskibe, der i fremtiden kan ligge til f.eks. ved Bolværksgrunden, og de konkurrerende teams skal anviser en mulighed for dette.

Bydelens unikke placering ved vandet som et særligt samlende element kan derudover undersøges for placeringer af øvrige fritids- og idrætsfaciliteter, herunder muligheder for leg, bevægelse og motion.

Finansieringen af ovenstående fritidsfaciliteter og -anvendelser skal søges indeholdt i den samlede projektøkonomi, mens der dog kan kalkuleres med delvise bidrag fra eksterne finansieringskilder, f.eks. fra fonde eller lignende. Dette skal i givet fald fremgå tydeligt af projektøkonomimodellen.

Motorbådsklubben på Brotoften har en uopsigelig lejekontrakt frem til 2050, og anvendelsen skal enten forblive på den nuværende placering i sin nuværende udformning, men gerne indpasset i klimabåndet, eller alternativt anvises en ny placering ved vandet. Hvis motorbådsklubben forelås flyttet før tid skal udgifter forbundet hermed fremgå af cash flowet i økonomimodellen.

8.1.9 Havne- eller flodbad i etape 1

Der skal vises en optimal placering af et nyt havne- eller flodbad tæt på byen som en del af første etape, som de konkurrerende teams finder det bedst egnet set ud fra muligheder i forhold til eksisterende anvendelser, støjpåvirkninger i forhold til havnens udflytningsstadie, trafikstøj og havnevirksomhederne. Der skal derudover være gode forhold for de besøgende i relation til omgivelserne og selve aktiviteten. Havne- eller flodbadet kan evt. etableres som en flytbar konstruktion, så det på sigt kan flyttes til en anden placering. Der bør fokuseres på at skabe et flod- eller havnebad, der bidrager væsentligt til attraktive, rekreative opholdsmuligheder ved vandet og som samtidig kan være et åbningstræk for byudviklingen. En borgergruppe har udarbejdet et forslag til et flodbad på Dronningekajen, som de konkurrerende teams eventuelt kan tage udgangspunkt i (se <https://forumranders.dk/hjem/projekter/flodbadet-randers/>)

8.1.10 Faciliteter der understøtter sundhed

Randers er visionskommune for "Bevæg dig for livet". Der er indgået en femårig samarbejdsaftale med Danmarks Idrætsforening og DGI, som skal bane vejen for flere aktive borgere. Målet er, at Danmark skal være verdens mest aktive nation i 2025, og det betyder, at flere skal motionere og dyrke idræt i Randers Kommune. Der ligger et stort potentiale i at arbejde med de mange muligheder, der ligger lige uden for hoveddøren i form af natur og vand. Der skal i udviklingsplanen derfor planlægges for aktiviteter og forskellige tiltag, som tilgodeser beboernes forskellige behov og de forskellige aldersgrupper.

8.2 KLIMATILPASNINGSPROJEKTER

8.2.1 Klimabroens andel i Klimabåndet

Som en del af Byen til Vandet vil Randers Kommune etablere en ny bro over Randers Fjord ved pierens østlige spids; Vi kalder den Klimabroen. Broforbindelsen består af henholdsvis en bro med en klap og en dæmning, og den skal løse flere samtidige formål: en del af den samlede klimatilpasning af midtbyen, aflastning af Randers Bro samt give vejadgang til fremtidig byudvikling på Pieren. Med Klimabåndet og Klimabroen har Randers Kommune en ambitiøs og gennemtænkt plan for den fremtidige klimatilpasning i Randers midtby. Det er en plan, der bygger på en kollektiv løsning af udfordringerne med at tilpasse Randers til den fremtidige udfordring med både stormflod og skybrud. Strategien løser ikke blot behovet for en fremtidssikret udbygning af Randers' nye bydel ved vandet. Samtidig løser planen behovet for at højvandsbeskytte de bagvedliggende bydele, der ligger lavt og i dag er i risiko for at blive oversvømmet ved en kraftig stormflod.

At Byen til Vandet ikke alene skal ruste nybyggerierne til fremtidens høje vandstand, men også sikre den eksisterende, bagvedliggende by, stiller særlige krav til innovative og robuste klimatilpasningsløsninger. Den kollektive strategi giver samtidig nogle særlige muligheder og bindinger i forhold til udbygningstakt og muligheder for finansiering. Vandmiljø Randers kan finansiere op til 100 % af dæmningen over det nordlige havnebassin, idet der i 2016 er indgået aftale om medfinansiering af klimatilpasningsprojektet. Det gælder dog ikke etableringen af en sluse i dæmningen og ej heller selve vejforbindelsen ovenpå dæmningen, da disse ikke er en del af klimatilpasningsløsningen. Disse finansieres særskilt inden for projektøkonomien for Klimabroen, dvs. uden for projektøkonomien for udviklingsplanen. Medfinansieringsaftalen dækker ligeledes etableringen af Klimabåndet fra Klimabroen til og med Justesens Plæne. Alle projekter, der er omfattet af medfinansieringsaftalen, kan alene finansieres af Vandmiljø Randers svarende til investeringen i den ellers billigste tilgængelige løsning.

Etableringen af dæmningen i det nordlige havnebassin kan ske tidligere end etableringen af den resterende del af Klimabroforbindelsen, hvis udviklingsplanen viser, at dette er muligt under hensyntagen til aktiviteterne i det nordlige havnebassin. Der skal i økonomimodellen indregnes udgifter til tiltag og anlæg i forbindelse med klimatilpasningsløsningerne, der ikke kan omfattes af medfinansieringsaftalen. Det vil være muligt at tænke sådanne tiltag og anlæg ind som led i byggemodningen af området, hvis dette vurderes økonomisk hensigtsmæssigt.

8.2.2 Det nordlige havnebassin

Randers' gamle middelalderby er i dag truet af oversvømmelser i tilfælde af skybrud. Som i mange andre tætte byområder handler det bl.a. om at skabe plads til afledning af vandet. Klimabroen giver løsningen, idet dæmningen gør det muligt at anvende det nordlige havnebassin som et stort forsinkelsesbassin til regnvand. På den måde er der plads til afledning af regnvand fra byen, selv under en højvandsituation. Med den store mængde af regnvand, der i fremtiden skal ledes til det nordlige havnebassin, bliver der behov for et stort forbassin/sandfang. Det forventes at skulle ligge i den inderste del af det nordlige havnebassin. Den endelige udformning kan tilpasses behov og hensyn og eventuelt potentiale i at udnytte barrieren til en anden funktion også, såsom forbindelse over vandet. Disse delprojekter finansieres af Vandmiljø Randers, og udgifterne forbundet hermed skal således holdes ud af projektøkonomien for udviklingsplanen.

8.2.3 Klimabåndet

To tværfaglige teams har hver i parallelopdraget om Klimabåndet i 2018 udviklet en værktøjskasse med principløsninger for de områder, som også skal indgå i udviklingsplanen for Byen til Vandet. Randers Kommune forventer, at principperne i Klimabåndet kan fungere som et inspirerende udgangspunkt for arbejdet med klimatilpasning i udviklingsplanen for Byen til Vandet. De deltagende teams bør således forholde sig til værktøjsskassens principløsninger, deres styrker og svagheder. Der er ikke krav om, at netop disse løsninger skal integreres i udviklingsplanen for Byen til Vandet. Det er dog forventningen, at de tre teams' forslag til udviklingsplan bygger videre på det bedste fra værktøjsskassen og forbedrer ideerne hvor der er potentiale for det. Økonomien for Klimabåndet hermed skal dog genberegnes som en del af den samlede projektøkonomi.

I forbindelse med parallelopdraget for Klimabåndet formulerede Randers Kommune en række retningslinjer for højvandsbeskyttelsen. Højvandsbeskyttelsen i udviklingsplanen skal ligeledes udarbejdes med udgangspunkt i nedenstående seks principper.

- Randers Kommune ønsker som udgangspunkt at beskytte Randers midtby mod stormfloder til kote 3,0.
- Alle klimatilpasningstiltag skal som udgangspunkt give merværdi og bidrage til at styrke byens forbindelse til vandet.
- Klimatilpasningen skal altid bygge på en helhedsorienteret tilgang, hvor der også tages højde for skybrud og andre, eventuelt afledte, problemstillinger.

- Randers Kommune ønsker, at der arbejdes med fleksible klimatilpasningsløsninger. Det indebærer, at beskyttelseshøjden kan justeres, fx hvis prognoserne ændrer sig. Samtidig ønskes løsninger, der er fleksible i forhold til udbygningstakt og tilpasning til byens udvikling.
- Randers Kommune er åben over for, at der på udvalgte lokaliteter anvendes mobile eller fleksible løsninger, som aktiveres i tilfælde af varsling om høj vandstand (fx porte, der lukkes). Mobile løsninger ønskes dog kun anvendt, hvor der er særlige argumenter for det, og kun i begrænset omfang af hensyn til tidsforbrug.
- Hvor der eventuelt anvendes mobile/fleksible løsninger, skal der af hensyn til frekvensen af beredskabets udrykning som minimum være en fast sikring til kote 1,5 m ved byrum og bygninger, der ikke tåler en oversvømmelse. Desuden skal adgangsforholdene i en højvandsituation være tilstrækkeligt sikre, hvis løsningen skal aktiveres manuelt.

8.2.4 Skybrudskanal på Østervold

Østervold er tiltænkt en vigtig rolle i fremtidens klimatilpasning i Randers – som ryggraden i håndteringen af regnvand, og som linket, der kobler håndteringen af regnvand og stormfloder sammen. Ud over den funktionelle sammenhæng har Østervold et særligt potentiale for at skabe nærhed til vand, helt inde i centrum af Randers. Her er det muligt at bringe vandet til byen. Østervold skal i fremtiden fungere som skybrudskanal og lede regnvand fra et stort opland sikkert ned til det nordlige havnebassin, hvor det kan renses og forsinkes, inden det ledes videre ud i Randers Fjord. Når Klimabåndet og Klimabroen er etableret, vil vandstanden kunne holdes lav i havnebassinet, selv under stormflod, således at byen altid kan komme af med vandet. Det er Vandmiljø Randers, der er projektejer på vandprojekterne.

Når skybrudskanalen er helt udbygget, forventes det, at den skal strække sig i hele Østervolds længde og under Havnegade ud i havnebassinet. Anlægget udformes, så det tilfører en endnu ikke nærmere bestemt rekreativ værdi til Østervold. Nærmere forudsætninger for dimensionering af dette fremtidige projekt er under afklaring. Der skal i en senere fase findes en teknisk løsning, således at skulpturen Red Fall som udgangspunkt kan blive stående uanset skybrudskanalen. I udviklingsplanen er det nødvendigt at forholde sig til den kommende skybrudskanal i forhold til disponering af arealerne omkring Østervold samt overgangen omkring Havnegade. De konkurrerende teams skal således give et bud på den arkitektoniske udformning af skybrudskanalen, herunder et nyt byrum og de bylivsskabende elementer omkring skybrudskanalen, der understøtter skybrudskanalens funktion. Den tekniske formgivning, beregninger og dimensionering af selve skybrudskanalen er dog ikke en del af programkravet i parallelkonkurrencen, da dette projekt er funderet hos Vandmiljø Randers (se bilag 10).

8.3 GRØNNE BYRUM OG ADGANGE TIL VANDET

8.3.1 Grønne byrum

I byudviklingen skal de konkurrerende teams tage stilling til indpasning af grønne byrum, varierede oplevelser i naturen og forskellige møder med vandet. Med udflytningen af havnen skabes mulighed for, at mødet mellem det ferske Gudenå-vand og det salte fjordvand kan udfoldes og trækkes længere mod øst som en integreret del af byudviklingen. Arealerne mellem vandet og Klimabåndet skal bearbejdes til grønne områder, f.eks. på Justesens Plæne, hvor der alene forventes mulighed for en mindre bygning til restauration, café, udstilling, museum eller lignende.

8.3.2 Adgange til og langs vandet

Med lukningen af det nordlige havnebassin transformeres det nordlige havnebassin til en "blå park" i bydelen, hvor der kan sejles med mindre robåde, joller, paddleboards mv. og bassinet kan f.eks. anvendes til sejlads for børn. De konkurrerende teams skal arbejde med en bearbejdning af kajkanten, f.eks. til promenade med adgang for alle, og hvor der sikres en ret til ophold for alle.

8.3.3 Adgange fra vandet

Sejlads med større både og sejlbåde sker i stedet fra ny lystbådehavn nordøst for Klimabroen og langs Gudenåen syd for Pieren. Her kan der, f.eks. ved Bolværksgrunden, etableres nye kajpladser, trappeanlæg, brygger, anløbspladser mv. der understøtter en ny funktion til sejlbådene med rekreative værdier langs vandkanten i takt med havnens udflytning af bl.a. de store havneskibe.

8.4 TRAFIK OG PARKERING

8.4.1 Klimabroen

Klimabroen placeres på en dæmning over det nordlige havnebassin, og det forventes, at der etableres en klapbro eller en anden gennemsejlingsmulighed i broen over det sydlige havnebassin. Formgivningen af Klimabroen er ikke en del af parallelkonkurrencen. Omdannelsen af de nuværende havnearealer med udgifter til byfunktioner og -aktiviteter forudsættes finansieret gennem indtægter fra salg af byggeretter, der som minimum balanceres i en selvstændig økonomimodel (se bilag). Klimabroens finansiering holdes uden for denne økonomimodel. Byrådet har i perioden 2019-2022 afsat 40 mio. kr. til etableringen af Klimabroen, og byrådet har samtidigt tilkendegivet hensigt om en fremadrettet stigende opsparingsprofil frem mod broforbindelsens forventede realisering omkring 2030.

8.4.2 Eksisterende og nye interne veje

De eksisterende veje, stier mv. inden for området søges i videst muligt omfang bevaret som overordnede adgangsveje til enkelte delområder, mens der kan arbejdes med nye vejadgange til Bolværksgrunden fra Havnegade samt til Pieren fra Klimabroen. Vejadgang fra Klimabroen til Pieren holdes uden for projektøkonomimodellen, da denne er indeholdt i det samlede overslag for broforbindelsen. Derudover skal de konkurrerende teams anvise tilstrækkeligt plads til god og sikker trafikafvikling for alle trafikantgrupper indenfor i de enkelte delområder. De fleste delområder kan i fremtiden vejbetjenes af eksisterende vejanlæg.

De konkurrerende teams skal udarbejde en strategi for en bæredygtig bydel i 2036. Et ambitiøst mål kunne være minimum 1/3 på cykel, minimum 1/3 med kollektiv trafik og maksimum 1/3 i bil internt i bydelen, hvilket kræver bevidst tilrettelæggelse af nye trafiksystemer, herunder cykel-parkering tæt på boligen og arbejdspladsen samt nærhed til stoppesteder for kollektiv trafik. Et andet visionært mål kunne være at sikre primær parkering til elbiler, så nye beboere ansføres til at skifte fra benzin/diesel til el.

8.4.3 Parkering

Det forventes, at de konkurrerende teams i etape 1 og 2 indarbejder parkeringspladser på terræn og i konstruktion i det omfang, det vurderes muligt i forhold til markedet og i forhold til udgiftsplanerne i økonomimodellen, svarende til kommuneplanens parkeringsnormer for midtbyen (se link i bilagsoversigten til Kommuneplan 2017).

I byområder med blandede funktioner kan det ved større projekter være muligt at nedjustere parkeringsnormen, hvis det konkret kan påvises, at der reelt er et parkeringsoverskud i nærområdet, og der derfor kan ske dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne inden for projektets areal efter vurdering af konsekvenser herfor. Der skal ligeledes udlægges de nødvendige arealer til cykel-parkering, som skal placeres i forbindelse med hovedindgang eller som samlede, let tilgængelige arealer i tilknytning til primær cykeladgang eller lignende.

Den eksisterende offentlige parkering på Trangstræde, hvor den nye Busterminal eventuelt skal ligge, skal indplacere i ny bebyggelse, så antallet af offentligt tilgængelige p-pladser fastholdes tæt på midtbyen. Al eksisterende parkering inden for konkurrenceområdet skal genetableres eller indplacere i ny bebyggelse, så antallet af offentligt tilgængelige p-pladser fastholdes tæt på midtbyen, selv om det kan være en udfordring.

Ønsket er, at mest muligt af de offentligt tilgængelige arealer skal friholdes for parkering, men der skal tilstræbes optimal tilgængelighed til midtbyen og de publikumsorienterede funktioner i den nye bydel. Det er dog en overordnet, bæredygtig ambition, at biltrafikken i etape 3 er væsentligt nedbragt, og derfor kan de konkurrerende teams arbejde med strategier for omdannelse af en procentdel af de udlagte parkeringspladser til andre formål og anvendelser, f.eks. nye byggefelter eller grønne områder. Dette kan indregnes i den samlede projektøkonomi.

8.4.4 Kollektiv trafik

Byrådet har besluttet, at den nuværende busterminal kan omdisponeres til fordel for byudvikling på arealet. Busterminalen kan eventuelt rykkes til arealet ved Trangstræde umiddelbart vest for den nuværende terminal, hvor der i dag er parkering. Den fremtidige busterminal forventes disponeret med en busgade med busholdepladser langs gaden samt et område med perroner til længere parkering ved Trangstræde. De konkurrerende teams skal ikke udforme selve busterminalen, da der i disponeringen af udlagt areal til byudvikling er afsat den fornødne plads til denne (se bilag om mulig fremtidig indretning). De konkurrerende teams skal i stedet give et bud på byudviklingen af det frigivne areal, der kan indeholde anvendelser, som f.eks. detailhandel, restauranter, caféer, boliger, arbejdspladser, kulturelle faciliteter, grønne byrum og lignende ud fra en forudsætning om, at området dagligt besøges af ca. 8.000 passagere.

Randers Kommune er som en del af samarbejdet i Business Region Aarhus i gang med undersøgelse af etablering af tracé langs Århusvej til letbane. Der er tale om en potentiel letbaneforbindelse fra Aarhus (via Hinnerup), som nord for åen forgrenes langs Tørvebryggen og Havnegade til Busterminalen. Der arbejdes endvidere på en midlertidig BRT-løsning som en forløber til letbanetracéet. De konkurrerende teams skal indarbejde denne mulighed i udviklingsplanen, herunder hvordan der på sigt kan placeres et stop for letbanen omkring Havnegade/Bolværksgrunden.

8.4.5 Cyklister og fodgængere

De konkurrerende teams skal foreslå muligheder for bevægelse på cykel- eller gangstier i et finmasket net, herunder både hurtige ruter og mere fredelige ruter, der alle forbindes til de overordnede stiforbindelser i midtbyen. Der skal skabes en bydel, som mange har lyst til at bevæge sig rundt til fods eller på cykel med mulighed for forskelligartede oplevelser i naturen.

8.5 TEKNIK, JORDBUND OG STØJ

I og omkring konkurrenceområdet ligger i dag en del eksisterende havnevirksomheder, der påvirker byudviklingen i forhold til støj i de første etaper samt jordbundsforurening, geoteknik og kajtilstande i de enkelte delområder. Størstedelen af konkurrenceområdet er således i etape 1 omfattet af væsentlige begrænsende faktorer. Randers Kommune har i samarbejde med rådgivere gennemført en række forudgående undersøgelser og vurderinger af, hvordan delområderne kan udvikles og planlægges inden for rammerne af de respektive lovgivninger på området. Det forudsættes at de konkurrerende teams lægger disse forudsætninger til grund for deres udarbejdelse af forslag til udviklingsplanen, og at de forslag, der afleveres, kan realiseres inden for de krav og retningslinjer, som miljø- og beredskabsmyndighederne stiller. Samtidig forventes det, at de konkurrerende teams har fokus på, at forundersøgelserne ikke er udtømmende, og at nye tiltag og idéer hilses velkomne inden for lovgivningernes rammer. Forundersøgelserne er nærmere beskrevet i bilag til konkurrenceprogrammet.

8.5.1 Ledninger

Diverse ledninger i undergrunden kan ses på kort i konfliktsøgningen for området. Verdo har den store kraftledning placeret på arealerne på Bolværksgrunden, mens Vandmiljø Randers har en større ledning på arealerne syd for Sydhavnen. Arealer med ledninger skal respekteres, og arealerne over ledningerne kan anvendes til ubebyggede arealer, som f.eks. veje, grønne arealer mv. med mindre det tjener et større formål at ændre på ledningens placering.

8.5.2 Kajtilstande

De eksisterende kajanlæg på havnearealerne er vedligeholdt i varierende grad (se bilag). Der må således forventes væsentlig omkostninger til stabilisering, placering af ankre og diverse funderingsarbejder før der eventuelt kan bebygges tæt på kajkanten. Økonomien forbundet hertil er indeholdt i det samlede beløb til udgifter, som Randers Kommune har beregnet i bilag om guidelines til den samlede projektøkonomi.

8.5.3 Geoteknik og fyldjord

Havnearealerne er primært dannet ved ændringer i 1927-1933, hvor havnen fik den udformning, som kendes i dag. Før det var forløbet af Gudenåen og fjorden anderledes, og der var flere øer i fjordløbet. Dette betyder, at der i dag er tale om fyldjord på en stor del af projektområdet, hvor der er viden om diffuse/sporadiske forureninger, indhold af slagge, byggeaffald, lossepladser og indpumpet sand fra fjord/ålb, se bilag. Der er varierende fyldtykkelser og fyldsammensætning i projektområdet samt varierende forekomster af blødbund under fyldjorden. Fyldjord og blødbundsaflejringer varierer fra mindre forekomster helt ned til 15 meter under terræn. Der skal således i økonomimodellen indregnes væsentlige omkostninger til pælefunderinger og stabilisering i forhold til fastsættelse af udgifter til byggemodning eller afslag i indtægterne fra salg af byggeretter.

8.5.4 Jordforurening

Håndteringen af årtiers forurening af jordbunden på havnearealerne og arealerne omkring Gudenåen vil være et centralt element i udviklingsplanens grundlag for mulighederne for nybebyggelser i forhold til dels økonomimodellen, dels placeringerne af de enkelte bebyggelser, se bilag. Der har tidligere i området ligget flere virksomheder, der har forårsaget jordbundsforurening, og det vil kræve en større investering at oprense til ren jord, f.eks. et tidligere svineslagteri på Justens Plæne, en losseplads på spidsen af pieren og et jernstøberi på Brotoften.

Der skal derfor tages stilling til, hvordan jordforureningen håndteres på optimal vis – f.eks. om der kan foreslås teknologiske eller naturlige oprensningmuligheder i forbindelse med de samlede byggemodninger af arealerne, eller om håndteringen af jordforureningen skal ske i forbindelse med afslag i byggeretsværdierne ved salg af arealerne til investorer. I det omfang det er muligt, skal større ressourcekrævende opgravning og bortskaffelse undgås, og placering af miljøfølsomme anvendelser bør undgås på særligt forurenende arealer. Værdisætning af de enkelte oprensninger vil ikke være en del af opgaveløsningen, og derfor er disse poster forudsat med fast værdisætning som grundlag for sammenligning mellem de tre konkurrenceforslag til udviklingsplanerne (se guidelines i bilag om projektøkonomien).

8.5.5 Arkæologi

Museum Østjylland har foretaget arkivalsk vurdering af konkurrenceområdet, se bilag. Der er tale om et område rigt på fortidsminder, og den nære beliggenhed til andre fortidsminder indikerer, at der kan være spor efter hidtil uregistrerede fortidsminder på det aktuelle område. Trods anlægsarbejder i historisk tid kan der stadig være bevaret fortidsminder på de arealer, som projektet Byen til Vandet kommer til at berøre. Museum Østjylland anser derfor, at det er nødvendigt at foretage arkæologiske forundersøgelser forud for anlægsarbejder (se bilag 13). Der må ikke tages direkte kontakt, da denne skal formaliseres gennem Randers Kommune i forbindelse med parallelkonkurrencen.

8.5.6 Støj

En screening af havnevirksomhedernes støjforhold viser, at der er tre primære støjforhold på havnen, som kan forhindre byudviklingsprojektets muligheder for placering af boliger og andre miljøfølsomme anvendelser med overnatning: Støj fra Verdo, skrotningsvirksomhed samt løbende losning og lastning til skibe. En konkret undersøgelse af støj fra Verdo viser, at byudviklingen med visse tiltag kan påbegyndes i etape 1. Det forventes jf. udløb af uopsigelighedsperiode, at skrotningsvirksomheden udflytter senest i 2028, mens havnens løbende ind- og udskibning omdisponeres og vil aftage i takt med havnens udbygning af nyt kajanlæg på de nye havnearealer. Losning

og lastning fra Kulkajen og Energikajen (kajerne umiddelbart øst for Bolværksgrunden, nord og syd for Verdo) til og fra virksomheder, der ikke er hjemmehørende omkringkajerne, forudsættes flyttet til en ny, midlertidig kaj på spidsen af pieren, se senere afsnit.

Randers Kommune har i samarbejde med Verdo foretaget en støjmåling af kraftvarmeværket, se bilag, og den viser, at det særligt er støj fra losning af stammer til flismaskinen, støj fra selve flismaskinen, støj fra værket samt losning og lastning ved Kulkajen, der genererer støjgener i forhold til mulighed for nye boliger inden for konkurrenceområdet. Det vil således være nødvendigt for at kunne bygge nye boliger at foretages visse støjforanstaltninger og –afskærmninger på værket samt at anvende bestemmelserne i planloven om transformationszoner for at kunne byudvikle til boliger og lignende (se bilag).

Udgifter til støjforanstaltninger og –afskærmninger skal ikke beregnes i økonomimodellen, men er forudsat med fast værdisætning som grundlag for sammenligning mellem de tre konkurrenceforslag til udviklingsplaner (se bilag). Hvis der planlægges for støjfølsom anvendelse på arealer, der er belastet af vejtrafikstøj, skal bebyggelsen, herunder udendørs opholdsarealer, udformes, så Miljøstyrelsens til enhver tid gældende vejledning for grænseværdier for vejtrafikstøj kan overholdes.

I udarbejdelsen af forslag til udviklingsplanen skal de konkurrerende teams arbejde ud fra ovenstående forudsætninger, hvor delområdernes nye anvendelser og funktioner disponeres i henhold til støjpåvirkningerne i de enkelte etaper. Løsningsforslagene skal ligeledes indeholde idéer til muligheder for støjafskærmning af de ovenstående virksomheder samt indarbejde og vise mulighederne for anvendelse af planlovens transformationsområder i de på kortbilag viste zoner.

8.5.7 Lugt og støv

Der er i screeningen af havnevirksomhedernes miljøgodkendelser ikke fundet anledning til at forudsætte, at der er væsentlige overskridelser af de vejledende lugt- og støvgrænser fra havnen i dag.

8.5.8 Risikovirksomheder

Der er på sydhavnen øst for den kommende Klimabro beliggende virksomheder, der skal forblive placeret på arealerne. Gødningsvirksomheden Yara har en risikozone på 300 meter, men den maksimale konsekvensafstand berører kun lige akkurat den yderste spids af Pieren, og gødningsterminalen forventes derfor ikke at have konsekvenser i forhold til realisering af Randers Kommunes ønsker om på sigt at byomdanne Pieren.

Klimabroens placering kan ses som afgrænsningen mellem den nye bydel i Byen til Vandet og den fremtidige nye havn når hele projektperioden er afsluttet. Der skal dog i de mellemliggende etaper tages forbehold for de enkelte havnevirksomheders midlertidige begrænsninger af muligheder for planlægning til miljøfølsomme anvendelser.

8.5.9 Midlertidig kaj på spidsen af pieren i etape 1

For at imødekomme mulighederne for etablering af boliger forudsættes det, at der etableres en ny midlertidig kaj på spidsen af pieren til anløb af skibe, der i dag ligger til ved Energikajen og kulkajen, inden den nye permanente kaj på den nye havn er etableret. Det forudsættes, at der etableres et kajanlæg, som i vid udstrækning kan "genbruges" som del af de fremtidige anvendelsesmuligheder på spidsen af Pieren. De konkurrerende teams har derfor ikke til opgave at udforme denne kaj, da det som udgangspunkt alene vil være en midlertidig løsning, men i stedet for skal de konkurrerende teams se på de fremtidige permanente konstruktioner og anvendelser på spidsen af pieren, der kan realiseres, når den nye havn med ny kaj er etableret og skibsanløbene flyttes.

9.

FORMALIA

9.1 KONKURRENCEFORM

Processen gennemføres som en parallelkonkurrence med deltagelse af tre teams, der er udvalgt efter en åben prækvalifikation med 18 anmodninger. Parallelkonkurrencen blev annonceret den 29. januar 2019 og udsendt den 20. marts 2019.

Hvert team har til opgave at udarbejde et forslag til en udviklingsplan for Byen til Vandet, som rummer strategiske, fysiske og økonomiske planer samt en etapeplan. Med parallelkonkurrencen ønskes en betoning af vigtigheden af dialog og læring i processen med både dommerkomité, tilknyttede rådgivere, advisory board og forvaltning samt det nyligt nedsatte borgerforum. Randers Kommune og Realdania får herved et godt grundlag for at vælge det vinderteam, som skal færdiggøre den endelige udviklingsplan.

9.2 KONKURRENCEUDSKRIVER OG OPDRAGSGIVERE

Konkurrenceudskriver og opdragsgivere til parallelkonkurrencen er:

RANDERS KOMMUNE

Laksetorvet

8900 Randers C

i samarbejde med:

REALDANIA

Jarmers Plads 2

1551 København V

9.3 KONKURRENCE TEAMS

Hvert team skal repræsenteres ved en teamleder, som er ansvarlig for teamets fremdrift, sammensætning og kontraktpart i forhold til parallelkonkurrencen. Hvert team skal sammensættes af navngivne personer med byplan- og bylivs-, bæredygtigheds-, økonomi- og markeds-, klimamæssige-, landskabs- og naturfaglige spidskompetencer suppleret med kompetencer inden for trafikflow, parkeringsforhold, detailhandel, borgerdialog mv. Alle teamdeltagere skal fremgå af forslaget til udviklingsplanen.

TEAM A / C.F. MØLLER

Hovedrådgiver: C.F. Møller A/S

Underrådgivere: Niras A/S, Urgent.Agency A/S og Cushman & Wakefield P/S

TEAM B / EFFEKT

Hovedrådgiver: Effekt Arkitekter ApS

Underrådgivere: Cassøe Frost Borchmann ApS, Trafik Plan ApS, Konsulent "Fru Andersen", WTM Engineers GmbH, ISC Rådgivende Ingeniører A/S og Nordicals Erhvervsmæglere Randers

TEAM C / VANDKUNSTEN

Hovedrådgiver: Vandkunsten A/S

Underrådgivere: COWI A/S, Marianne Levinsen Landskab ApS og Johanne Bugge Experience Consult ApS

I forbindelse med indgået kontrakt ved opstart af parallelkonkurrencen godkender opdragsgiver de tre teams' teamleder og nøglemedarbejdere. Herefter kan udskiftning af medlemmer i teams alene ske med opdragsgivers forudgående skriftlige godkendelse efter velbegrundet ansøgning. Godkendelse af nye medlemmer sker kun, hvis den/de nye medlem/mer har sammenlignelige dokumenterede kvalifikationer som den/de udskiftede medlem/mer. De tre teamledere samt minimum to-tre udvalgte fagpersoner fra teamet skal deltage i samtlige aktiviteter og obligatoriske møder undervejs i parallelkonkurrencen.

Der skal afleveres en underskrevet serviceattest, der maksimalt er seks måneder gammel.

9.4 SPROG

Det talte og skrevne sprog i parallelkonkurrencen er dansk.

9.5 FORVENTET TIDSPLAN, PROCESFORLØB OG OBLIGATORISKE MØDER

2019

2020

PARALLEL-
KONKURRENCE

INDDRAGELSES-
PROCES

BEDØMMELSE

FÆRDIGGØRELSE

- 20. marts: Annoncering af resultatet af prækvalifikation og offentliggørelse af program
- 1. april: **OPSTARTSWORKSHOP** med forventningsafstemning og teamseparat besigtigelse af konkurrenceområdet
 - 8. maj: **MIDTVEJSWORKSHOP** med oplæg i plenum samt teamseparate præsentationer og feedback
 - 8. maj: Temaaften/Forummøde med teamseparate drøftelse af idéer og koncepter med borgere og interessenter mv.
 - 21. juni: **AFLEVERING** af forslag til udviklingsplan
 - 26. juni: **PRÆSENTATIONSMØDE** med kort præsentation af afleveret forslag for dommerkomitéen
 - 1. juli: Offentliggørelse af forslag og efterfølgende offentlig debat juli-august
 - 20. august: Forventet temaaften/Forummøde med drøftelse af de 3 forslag
 - 4. september: Bedømmelsesmøde i dommerkomitéen (uden teams)
 - 2. oktober: **OFFENTLIGGØRELSE AF VINDERFORSLAG**
 - 9. oktober: **OPSTARTSWORKSHOP** med vinderteam
 - 21. oktober - 30. november: Løbende dialogmøder
 - 9. december: Aflevering af udkast
 - 16. december: Kommentarer fra opdragsgiver
 - 19. december: **AFLEVERING** af endelig plan
 - Januar - februar: Byrådets godkendelse

9.6 PROGRAMMETS GODKENDELSE OG INDHOLD

Konkurrenceprogrammet er godkendt af dommerkomitéen, kommunens rådgivere til dommerkomitéen samt advisory boardet.

9.6.1 Konkurrencematerialets indhold

Det samlede konkurrencemateriale består af:

- A. Dette konkurrenceprogram
- B. Eventuelle rettelsesblade
- C. Underskrevet rådgiverkontrakt
- D. Oversigtskort i dwg-filformat
- E. Randers Kommunes 3D bymodel
- F. Bilag med screeningsskema til vurderinger af bæredygtighedsindsatser
- G. Bilag med guidelines med forudsætninger til udarbejdelse af en økonomimodel
- H. Øvrige bilag i henhold til bilagsliste

Konkurrenceprogrammet sendes til de prækvalificerede teams den 20. marts 2019 forud for opstartsmødet, mens det samlede konkurrencemateriale udleveres til de tre konkurrence teams på USB-stik eller i digital format i forbindelse med opstartsmøde den 1. april 2019.

9.7 FORESPØRGLER TIL OPDRAGSGIVER

Spørgsmål mv. undervejs i parallelkonkurrencen rettes skriftligt pr. mail til: Udbudsrådgiver og konkurrencesekretær Johan Bramsen (bra@pluss.dk)

Opdragsgiver tilbyder en opsamlende, fælles "spørgetime" hver 14. dag mellem konkurrencesekretariatet og teamlederne i de tre teams, som kan foregå via møder, skype eller telefon. Besvarelserne og eventuelle referater sker løbende skriftligt til alle teamlederne i det omfang, de har generel eller principiel betydning.

Eventuelle behov for præciseringer i programmet kan forekomme.

9.8 AFLEVERINGSKRAV

9.8.1 Afleveringskrav i parallelkonkurrencen

Delopgaver til aflevering på opstartsmøde

- Skriftlig, præciseret procesbeskrivelse af, hvordan teamet processuelt, organisatorisk og tidsmæssigt vil udarbejde udviklingsplanen ud fra dette konkurrenceprogram til efterfølgende teamseparat feedback.
- Formulerede, relevante spørgsmål til drøftelse i plenum i forhold til opstart af opgaven.

Delopgaver til aflevering på midtvejsworkshop/teamseparate feedbackmøder/Forum-møde:

- Udkast til foreløbige løsninger af delopgaverne (strategisk, fysisk, økonomisk plan samt etapeplan) i forhold til nærmere beskrevne temaer til drøftelse på teamseparate feedbackmøder.
- Oplæg til forberedte spørgsmål og dialog med opdragsgiver på teamseparate feedbackmøder samt formulerede spørgsmål til borgerforum - begge med henblik på individuel kvalificering af de konkurrerende teams proces og forslag til udviklingsplan.

Forslag til udviklingsplanen skal afleveres indpakke og indeholdende:

- Forslag til udviklingsplan i 25 A3-hæfter i hardcopy på maks. 50 sider samt maks. 25 A4-siders bilag.
- 8 opslag i udleveret skabelon til samlet pixiudgave til udgivelse i juni med forslag i letforståelig udgave inkl. borgermålrettet forståelse af temaer og økonomi, korte beskrivelser og visualiseringer. Den samlede pixiudgave af forslagene udarbejdes af Randers Kommune.
- 4 x formidlingsegnete plancher i 1189 x 580 mm med materiale fra pixiudgaven af forslaget. Plancherne afleveres i 1 sæt og anvendes først til præsentation for dommerkomitéen og senere til offentlig udstilling ved Havnegadeboksen i forbindelse med borgerinddragelsesprocessen. Der skal derfor være overensstemmelse mellem materialet i pixiudgaven samt på plancherne. Plancherne skal opklæbes på vejrbestandigt, stift pap/PVC og der skal medsendes en op-hængningsplan.
- Formidlingsegnet powerpoint-præsentation på maks. 30 slides
- Afrapportering af de enkelte temaer til sammenligning
- Udfyldt screeningsværktøj til vurdering af bæredygtig byudvikling
- Udfyldt økonomimodel i et åbent excel-format
- USB-stik indeholdende PDF af A3-hæftet, PDF af plancher (begge i høj opløsning), DWG-fil af den fysiske plan samt væsentlige illustrationer i høj opløsning fra forslaget med henblik på gengivelse i dommerbetænkning.
- Navneseddel med forslagsstillers teamnavn, navne på total- og underrådgiver, adresser og telefonnumre samt teamsammensætning.

Forslagenes indhold:

- En sigende titel til forslaget
- Korte og præcise redegørelser for forslagens idé, koncept mv., herunder synliggørelse af, at programkrav overholdes og spørgsmålene besvares.
- Valgfrie fremstillinger af de strategiske planer mv. med angivelse af forslag til tiltag, der kan realisere byudviklingen, men som ikke kan tegnes i den fysiske plan eller nødvendigvis medtages i projektøkonomien.
- En samlet plantegning af den fysiske plan i 1:5.000 i et dobbelt opslag i A3, der viser placering, omfang og karakter af programmets krav.
- Diagrammer, deludsnit, referencefotos, snit og tekster, som belyser forslagens overordnede vision og idéer. Hovedgrebet indarbejdes i kommunens 3D bymodel.
- Særskilte uddrag af den samlede plantegning for placeringen af åbningstræk, bebyggelser, byrum, trafik, vejføringer, parkering, klimatilpasning, fritids- og rekreative arealer samt relevante tabeller med f.eks. etapevis p-regnskab, udbygning af klimabåndet mv.
- En gennemgang og beskrivelse af en strategi for en etapevis realisering i henhold til programmets principper om overholdelse af uopsigelighedsperioder i havnevirksomhedernes lejekontrakter.
- Visualiseringer, der kan formidle hverdagslivet i byudviklingen uden overdrevet menneskemylder og evigt solskin. Visualiseringerne skal af hensyn til inddragelsesprocessen formidles i lavformat.
- Udfyldt screeningsværktøj med vurdering af bæredygtig byudvikling med forslagsstillers bud på strategier for de samlede indsatser for bæredygtighed i udviklingsplanen.
- Udfyldt skema med økonomimodel, notat med arealopgørelse og kortoversigt over delområders etageantal, etagearealer og fordeling af anvendelser og funktioner samt tilhørende korte beskrivelser af til- og fravalg.
- Modeller er velkomne, men ikke et krav.

Illustrationer og visualiseringer skal have en grafisk kvalitet, der egner sig til gengivelse i inddragelsesmateriale, dommerbetænkning mv. og som generelt er egnet til reproduktion.

Plancher og andet materiale må ikke indeholde information, som ikke fremgår af A3-hæftet.

Forslagsmateriale ud over ovennævnte optages ikke til bedømmelse.

9.8.2 Materialet afleveres senest den 21. juni 2019 kl. 12.00 til:

Randers Kommune
Udvikling, Miljø og Teknik
Odinsgade 7
8900 Randers C

Att.: programleder Malene Lauge Nielsen (mln@randers.dk)

Mærket: "Parallelkonkurrence om udviklingsplan for Byen til Vandet"

Hvis materialet fremsendes med postvæsen eller kurerfirma skal dette ske med samme frist som ovenstående. Det anbefales, at opdragsgiver modtager en elektronisk kopi af den datostemplede indleveringskvittering. På kvitteringen anføres afsenders teamnavn samt telefonnummer til rette vedkommende i forhold til forsendelsen i så fald den ikke kommer frem. Det er deltagernes ansvar at undgå forsinket modtagelse af forslaget.

9.8.3 Afleveringskrav til færdiggørelsen af udviklingsplanen

På baggrund af dommerkomitéens bemærkninger og i samarbejde med Randers Kommune og Realdania skal vinderforslaget bearbejdes til en endelige udviklingsplan til aflevering i december 2019 til efterfølgende politisk godkendelse. Opdragsgiver har til hensigt at tildele opgaven med færdiggørelsen af udviklingsplanen til vinderteamet. Programkrav til færdiggørelsen afhænger af resultatet af parallelkonkurrencen, og der vil blive indgået særskilt kontrakt for denne fase.

Nærværende konkurrenceprogram er således alene til anvendelse i parallelkonkurrencen.

9.9 BEDØMMELSE

De prækvalificerede tre teams bedømmes ud fra, hvor overbevisende opgaven er løst i forhold til vision, mål, programkrav og ønsker til besvarelsen. Vinderforslaget udvælges på baggrund af en samlet bedømmelse af det økonomisk mest fordelagtige forslag vurderet som det bedste forhold mellem kvalitet, vision og overholdelse af programkrav. Hele eller dele af forslag til udviklingsplanen må ikke tidligere have været offentliggjort. Forslagene skal erklæres konditionsdygtige inden dommerkomitéens bedømmelse.

Overordnet vil dommerkomitéen fokusere på, om forslagsstillerne har "ramt Randers", dvs. at de foreslåede planer skal passe ind i byen som helhed. Derudover vil dommerkomitéen have et overordnet fokus på forslagens helhedsindtryk samt om forslagsstiller har forstået opgavens kompleksitet og om forslagene præsenterer en overbevisende og ambitiøs hovedidé. Konkurrenceprogrammet bærer præg af byrådets høje ambitioner og dermed mange forhold, der ønsker belyst. Af rimelighedshensyn vil det naturligvis betyde, at detaljeringsgraden i besvarelserne påvirkes.

9.9.1 I bedømmelsen vil følgende parametre indgå i ikke prioriteret rækkefølge:

- I hvor høj grad forslaget opfylder konkurrenceprogrammets principper for en udviklingsplan, temaerne, de særlige forudsætninger og de generelle programkrav.
- I hvor høj grad forslaget giver overbevisende bud på ambitiøse strategiske planer for realisering af en samlet bæredygtig byudvikling.
- I hvor høj grad forslaget har kvalitet og robusthed i helhedsgrebet for realisering af den fysiske plan, i den detaljerede bebyggelsesplan for de første etaper samt den samlede byudvikling med boliger, arbejdspladser samt kulturelle, rekreative og fritidsmæssige oplevelser i en skala, der "rammer Randers" i kombination med visionære løsninger på klimatilpasning, infrastruktur og unikke naturoplevelser for alle.
- I hvor høj grad forslaget vurderer og anviser en økonomisk holdbarhed og fleksibilitet, der genererer en balanceret projektøkonomi.
- At forslaget anviser en etapeplan, der er realiserbar i forhold til markedet og den overordnede projektøkonomi.

Dommerkomitéen foretager den endelige bedømmelse af de tre indkomne forslag, og vælger på baggrund heraf hvilket vinderforslag, der skal bearbejdes til en endelig udviklingsplan. Dom-

merkomitéen bedømmer forslagene på baggrund af skriftlige vurderinger og mundtlige input fra advisory board og faglige rådgivere til dommerkomitéen samt opsamling af input fra borgerforum og inddragelsesprocessen.

Dommerkomitéen kan udover krav til tilretninger udvælge tiltag, idéer og elementer fra de øvrige forslag til indarbejdelse i vinderforslaget.

9.10 DOMMERKOMITÉ OG UNDERSTØTTENDE ORGANISATION

9.10.1 Dommerkomitéen:

REPRÆSENTANTER FRA RANDERS BYRÅD:

Borgmester Torben Hansen (A)

Formand for udviklingsudvalget Claus Omann Jensen (V)

Formand for miljø- og teknikudvalget Frank Nørgaard (O)

Medlem af udviklingsudvalget Daniel Madié (C)

Medlem af udviklingsudvalget Henning Jensen-Nyhuus (A)

Medlem af udviklingsudvalget Mogens Nyholm (B)

REALDANIA:

Projektchef Mikkel Suell Henriques

FAGDOMMERE:

Arkitekt og professor Tom Nielsen

Arkitekturrådgiver Mats Olsson

Programleder Anna Esbjørn, Concito

9.10.2 Rådgivere til dommerkomitéen:

REALDANIA BY OG BYG:

Chefkonsulent Claus Ravn

ADVISORY BOARD:

Partner, MRICS Carsten Gørtz Petersen, Colliers International Danmark A/S

Indehaver Ulrik Max Jørgensen, A1 Consult A/S

RANDERS KOMMUNE:

Kommunaldirektør Jesper Kaas Schmidt

Økonomidirektør Lars Sønderby

Direktør for udvikling, miljø og teknik Jens Heslop

Chef for plan, byg og veje Jan Scheel

9.10.3 Konkurrencesekretariat og ressourcepersoner for dommerkomitéen:

KONKURRENCESEKRETÆR:

Proceskonsulent Johan Bramsen, Pluss Leadership

RANDERS KOMMUNE:

Programleder for Byen til Vandet Malene Lauge Nielsen

Økonomisk chefkonsulent Jimmi Joensen

Klimakoordinator Mia Rix

Dommerkomitéen har ret til at indkalde yderligere rådgivere eller på anden vis ændre i den understøttende organisation, hvis der måtte opstå behov herfor.

9.11 VEDERLAG

Honoraret er fast og udgør 450.000 kr. ekskl. moms for deltagelse i parallelkonkurrencen, forudsat at teamet deltager i de obligatoriske workshops og rettidigt afleverer materiale iht. programkrav.

Randers Kommune og Realdania har til hensigt at tildele opgaven med færdiggørelse af udviklingsplanen til det team, som dommerkomitéen udpeger som det bedste forslag til udviklingsplan. Forventet honorar for denne opgave udgør maksimalt 250.000 kr. ekskl. moms, og udbetales ved aflevering af en færdig udviklingsplan efter dommerkomitéens krav.

Honorar udbetales til de tre teams jf. ovenstående umiddelbart efter aflevering af forslag. Honorartil vinderteamet sker umiddelbart efter aflevering af færdigtilrettet, godkendt udviklingsplan. Alle honorarer udbetales jf. ovenstående efter modtagelse af elektronisk fremsendt faktura. Alle udgifter i forbindelse med parallelkonkurrencen, herunder udgifter til f.eks. udlæg, befording, særskilte diæter og tryk af afleveringsmateriale mv., skal indeholdes i honoraret.

9.12 RETTIGHEDER

Ophavsretten forbliver hos de enkelte teams, men opdragsgiver forbeholder sig ret til frit at arbejde videre med alle forslag i forbindelse med den videre bearbejdning af vinderforslaget herunder til at foretage ændringer i de fremlagte forslag til udviklingsplaner.

Ejendomsretten til de afleverede forslag overgår til opdragsgiveren med udbetalingen af de ovennævnte honorarer. Opdragsgiveren har endvidere enhver ret til at lade andre rådgivere arbejde videre med eller modificere de afleverede idéer og forslag. Opdragsgiver og tredjepart har ret til at publicere alt afleveret materiale med nævnelser af de bidragende parter i hvert team.

Forslagene bliver ikke forsikret af opdragsgiver, idet det forudsættes at forslagsstillerne opbevarer originaler af det indleverede materiale.

Randers kommunes arbejdsklausul og bestemmelser for leverandørernes samfundsansvar (CSR) er gældende ved levering af rådgiverydelsen. Virksomhederne i de prækvalificerede teams må ikke have skyldig gæld til det offentlige. Randers Kommune kan bringe kontrakt med et team til øjeblikkeligt ophør, hvis det viser sig, at en virksomhed har handlet på en måde, som skaber tvivl om virksomhedens integritet (som defineret i udbudslovens § 137, stk. 3), eller hvis virksomheden kommer i en situation, hvor virksomheden vil være omfattet af en obligatorisk udelukkelsesgrund (som defineret i udbudslovens §§ 135 og 136). Teamet er forpligtet til straks at underrette Randers Kommune, hvis der opstår en situation eller risiko for en situation, som nævnt ovenfor.

Det er en ubetinget forudsætning, at de væsentligste deltagere i det enkelte team påtager sig direkte, ubegrænset og solidarisk hæftelse for totalrådgivningsaftalens opfyldelse og udpeger en fælles befuldmægtiget overfor den ordregivende myndighed (opdragsgiveren).

Hovedrådgiveren i de prækvalificerede teams vil blive afkrævet at aflevere en serviceattest fra Erhvervsstyrelsen samtidig med indleveringen af deres konkurrenceforslag.

10.

BILAGSOVERSIGT

OPGAVESPECIFIKKE BAGGRUNDSNOTATER:

(udleveres på USB-stik til teamlederne i forbindelse med parallelkonkurrencens opstart)

1. Konkurrenceprogram
2. Randers Kommunes arbejdsklausul og bestemmelser for leverandørernes samfundsansvar (CSR)
3. Foreløbig etapeplan
4. Notat med gennemgang af delområdernes karakteristika og potentialer
5. Bæredygtighedsskema til udfyldelse
6. Notat med guidelines til udarbejdelse af økonomimodel
7. Støjkort, notat med screening af støj fra havnevirksomhederne og notat med støjundersøgelse af Verdo
8. Kort med jordforurening, geotekniske forhold og kajtilstande samt rapport med vidensgrundlag for forurening, kajtilstande og geoteknik
9. Bilag til medfinansieringsaftale om dæmning i det nordlige havnebassin og kanal i Østervold
10. Tekniske krav til skybrudskanal nederst på Østervold
11. Bilag med outline af ny busterminal på areal ved Trangstræde
12. Servitutundersøgelse
13. Arkæologisk screening
14. Borgergruppes forslag til flodbad
15. Mappe med luftfotos og fotos fra konkurrenceområdet
16. Digitalt kortgrundlag i q-gis inkl. bindinger, kommuneplanrammer mv.
17. Skabelon til opslag til pixiudgave af forslag

GENERELT BAGGRUNDSMATERIALE

(tilgængeligt på <https://byentilvandet.randers.dk/>)

18. Links til dronefilm (2018)
19. Input fra borgerinddragelse (2018)
20. Værktøjskasse parallelopdrag om Klimabåndet (2018)
21. Effektivurdering af detailhandel ved Randers Busterminal (2017)
22. Klimabroens linjeføring - sammenfattende linjevalgsundersøgelse (2017)
23. Kortbilag for 3 linjer for Klimabroen i undersøgelse af linjevalg (2017)
24. Info om Havnegadeparken og borgerinddragelse (2016)
25. Opsamlingsrapport fra valg af fremtidsscenario (2016)
26. Forundersøgelse af konsekvenser af nye veje og broer (2016)
27. Potentialer for befolkningstilvækst (2016)
28. Bystrategisk undersøgelse (2016)
29. Input fra Borgerinddragelsen Ordet er dit (2015)
30. Forundersøgelsen for Byen til Vandet (2015)
31. Kommuneplan 2017 for Randers Kommune: <http://kommuneplan2017.randers.dk/>



KONKURRENCEPROGRAM FOR PARALLELKONKURRENCE

UDVIKLINGSPLAN FOR BYEN TIL VANDET

er udarbejdet af:
Sekretariatet for Byen til Vandet
Randers Kommune

Konkurrenceudskriver:

RANDERS KOMMUNE

Laksetorvet
8900 Randers C

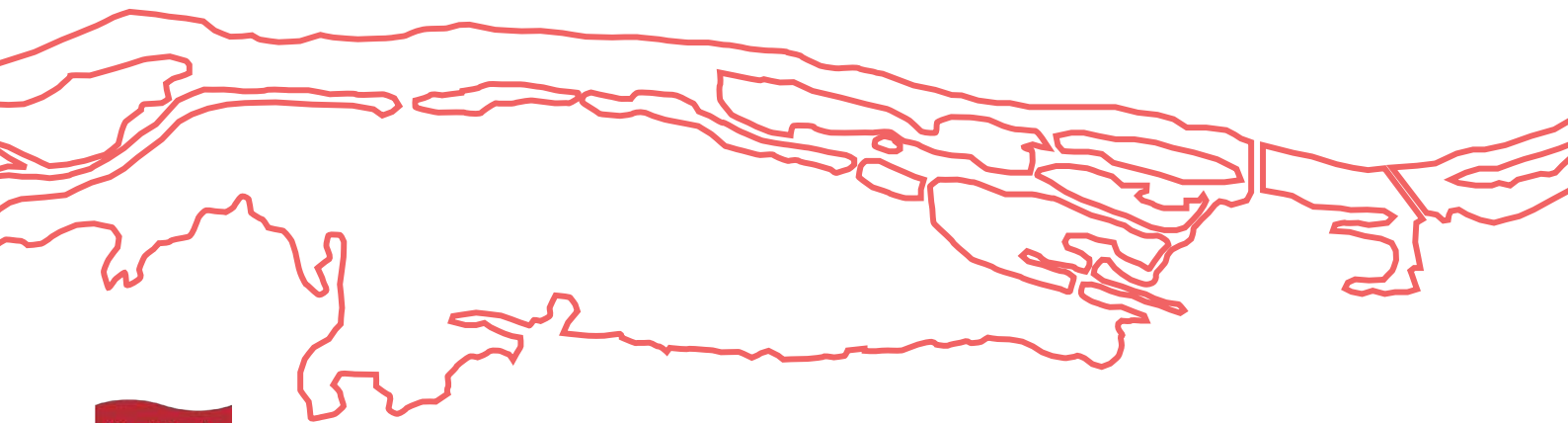
i samarbejde med:

REALDANIA

Jarmers Plads 2
1551 København V

Fotos:

Peter Riisberg Jensen
Sara Mia Dall
Lise-Lotte Hjerimitslev
Kirsten Marie Andersen
Henning Sørensen
Britt Cecilie Simpson
Frank Hillerup Nielsen
Randers Egnsteater
Randers Kommune



RANDERS