

# BYGGERI OMKRING BANEN I HEDENSTED

BESLUTNINGSGRUNDLAG

HEDENSTED KOMMUNE

20-10-2021

**BISGAARD | EJSING**

**LOOP.**  
architects

**ATKINS**

# Indholdsfortegnelse

<b>1.</b>	<b>Resume</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Plangrundlag</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>Afhængighed af eksterne aktører</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>Byrumsanalyse</b>	<b>10</b>
	Jernbanen	10
	Eksisterende forbindelser	11
	Det udefinerede byrum	12
<b>6.</b>	<b>Sammenbinding af midtbyen - opgradering af forbindelser</b>	<b>13</b>
	Forbedring af byrummet	13
	Opgradering af eksisterende forbindelser	13
<b>7.</b>	<b>Byggeprogram</b>	<b>15</b>
	Vision	15
	Et kulturelt og arkitektonisk fyrtårn	16
	Funktioner i bygningen	17
	Kultur/ophold/foreningsliv	18
	Café/restaurant	18
	Offentlige tilbud/service	18
	Arealbehov	19
	Kvalitet	19
	Referenceprojekter	20
<b>8.</b>	<b>Scenarier for byggeriets omfang og placering</b>	<b>22</b>
	Scenarie 0 – Basisscenariet	22
	Scenarie 1 - Byggeri ved siden af banen	22
	Kulturlængen	24
	Kulturpunktet	25
	Kulturbyen	26
	Kulturcirklen	27
8.3.	Scenarie 2 - Byggeri hen over banen	28
	Kulturkrydset	30
	Kulturtårnet	31

<b>9.</b>	<b>Perspektivering</b>	<b>32</b>
<b>10.</b>	<b>Forslag til ekstern finansiering</b>	<b>34</b>
<b>11.</b>	<b>Udbudsstrategi</b>	<b>36</b>
<b>12.</b>	<b>Tidsplan for realisering</b>	<b>37</b>
<b>13.</b>	<b>Det videre forløb</b>	<b>38</b>
	Dialog med Banedanmark, DSB, Sydbank m.fl.	38
	Udarbejdelse af overordnet byggeprogram	38
	Tekniske forundersøgelser	38
	Ejerforhold nybyggeri	39
<b>14.</b>	<b>Bilag</b>	
	Bilag 1 - Notat fra ATKINS	
	Bilag 2 - Materiale fra LOOP Architects	
	Bilag 3 - Arealsskema	



# 1 RESUMÉ

**Nærværende rapport og beslutningsgrundlag viser, at byrummet og forbindelserne omkring trykkeriparken trænger til en opgradering. Af rapporten fremgår det,**

- at projektets indhold foreløbig kan afgrænses til kulturrelaterede funktioner med høj indbyrdes synergieffekt på ca. 2.700 m<sup>2</sup>, men at yderligere afgrænsning skal ske fremadrettet i samarbejde med relevante interessenter, aktører, fonde m.v,
- at der i rapportens bilag 2 er flere eksempler på hvorledes nyt byggeri kan formes og indpasses i byrummet og at yderligere løsninger kan søges ved afholdelse af konkurrence,
- at Hedensted Kommune indenfor en økonomisk ramme på 100 mio. kr. og en tidsramme på 4-5 år kan realisere et projekt, der lever op til visionerne om at binde byen samme, skabe liv og et fyrtårn,
- at der ikke bør/kan opføres bruttoetageareal hen over jernbanen men ved jernbanen,
- at Hedensted Kommune bør søge dialog med Banedanmark angående opkøb af areal og proces for realisering, herunder aftaler om sporspærringer, og
- at der er flere potentialer i forhold til at tilvejebringe finansiering og at det skal afdækkes yderligere.

---

## 2 INDLEDNING

Nærværende rapport er udarbejdet af BISGAARDIEJSING og med ATKINS og LOOP Architects som underrådgivere.

BISGAARDIEJSING yder helhedsorienteret bygherre-rådgivning overfor private og offentlige bygherrer i alle projektets faser, fra de indledende overvejelser – strategi og beslutning – til projektets realisering og afslutning. BISGAARDIEJSING har med reference til bl.a. projektet Viborg Baneby, som er en omdannelse af et tidligere industriområde syd for banegården til en dynamisk og mangfoldig bydel med institutioner, erhverv og boliger, erfaring med lignende projekter og udarbejdelse af produkter som denne rapport.

ATKINS er en del af SNC-Lavalin Group, og dermed en af verdens største infrastrukturrådgivere. I Danmark har de 400 projektledere, rådgivere og specialister, som arbejder for at skabe intelligente og bæredygtige infrastrukturløsninger, der styrker sammenhængskraften i samfundet. ATKINS har bl.a. stået i spidsen for et konsortium, der har varetaget den jernbanetekniske projektering af Køge Nord Station, der blev indviet i 2021.

LOOP Architects er en tegnestue med stærke

kompetencer indenfor boliger, nybyggeri og renoveringsopgaver, bebyggelser i urban kontekst og planlægning af nye bolig- og landskabsområder. De tilbyder ligeledes rådgivning indenfor kultur-, erhvervs- og undervisningsbyggerier.

De anbefalinger og konklusioner, der er angivet i rapporten, er baseret på rådgiverteamets faglige kompetencer og erfaring indenfor bl.a. bygherrerådgivning, infrastruktur og arkitektur.

Repræsentanter fra Hedensted Kommune har deltaget i en projektgruppe, som har igangsat og fulgt udarbejdelsen af rapporten. Derudover er rapportens udarbejdelse og de overvejelser, der har været i forløbet, blevet fulgt af en følgegruppe bestående af styregruppen for Midtbyplanen og gruppen bag initiativet til hjemmesiden [www.Hedensted.nu](http://www.Hedensted.nu).

Rapporten "Byggeri omkring banen i Hedensted" er afstedkommet af Hedensted Kommunes målsætning om at binde Hedensted midtby bedre sammen og gøre den mere attraktiv for byens borgere, opland og besøgende. Udfordringen er, at midtbyen gennemskæres

af jernbanen, og de to bydele er i dag kun forbundet af en gangbro ved stationen samt en smal tunnel ved Trykkeriparken. Jernbanen er vigtig for byens eksistens og udvikling, men er samtidig den største udfordring i forhold til midtbyens sammenhængskraft. Hedensted Kommune ønsker at styrke sammenhængskraften og forbindelsen mellem de to sider af jernbanen ved at supplere og/eller udvide eksisterende bro-/tunnelforbindelser i kombination med et nyt byggeri til byens borgere i området omkring banen.

Byggeri omkring banen inkl. styrkede forbindelser har til formål at opfylde visionen fra midtbyplanen, herunder at,

- Binde byen og de to sider af jernbanen sammen
- Skabe et kulturelt og arkitektonisk fyrtårn
- Opfylde behov for at samle kulturelle funktioner under samme tag

Nærværende rapport belyser med udgangspunkt i foreløbigt byggeprogram forskellige scenarier. Der perspektiveres i forhold til økonomi, tid, myndigheder og imødekommelse af vision m.v.

Rapporten har til formål at danne beslutningsgrundlag til fremtidig politisk stillingtagen.

Det videre forløb herefter afhænger af den politiske beslutning og er beskrevet i afsnit 13.



# 3 PLANGRUNDLAG

Hedensted midtby er omfattet af nedenstående plangrundlag, som sætter rammerne for det nye byggeri:

## Hedensted Kommuneplan 2017-2029

I Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er et af målene i afsnittet "Hedensted-Løsning":

*"Styrke og forbinde de forskellige koncentrationer af byliv i Hedensted midtby samt udvikle en endnu stærkere og mere klart defineret bymidte."*

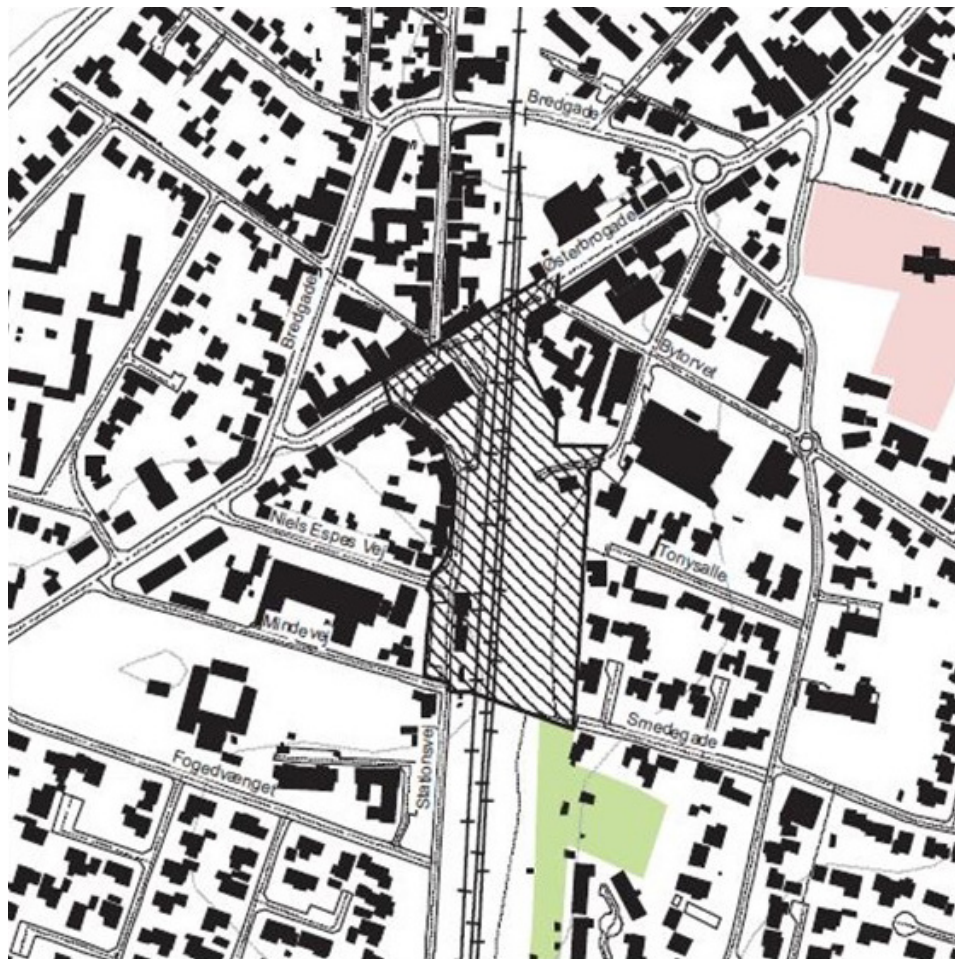
Som en handling for at opnå dette mål, er nævnt udarbejdelse af Hedensted Midtbyplan.

## Hedensted Midtbyplan, juni 2021

Hedensted Midtbyplan blev offentliggjort i juni 2021. Idéen om et nyt byggeri med supplerende og/eller udvidelse af eksisterende bro-/tunnelforbindelser understøtter visionen fra Hedensted Midtbyplan og indgår i flere afsnit af denne.

## Lokalplan 175 - Hedensted Station, Hedensted (2004)

Lokalplan 175 - Hedensted Station, Hedensted (2004) er vedtaget i 2004 og udarbejdet i forbindelse med genåbning af et togstop i Hedensted Kommune i 2005. Lokalplanen dækker området omkring banen.



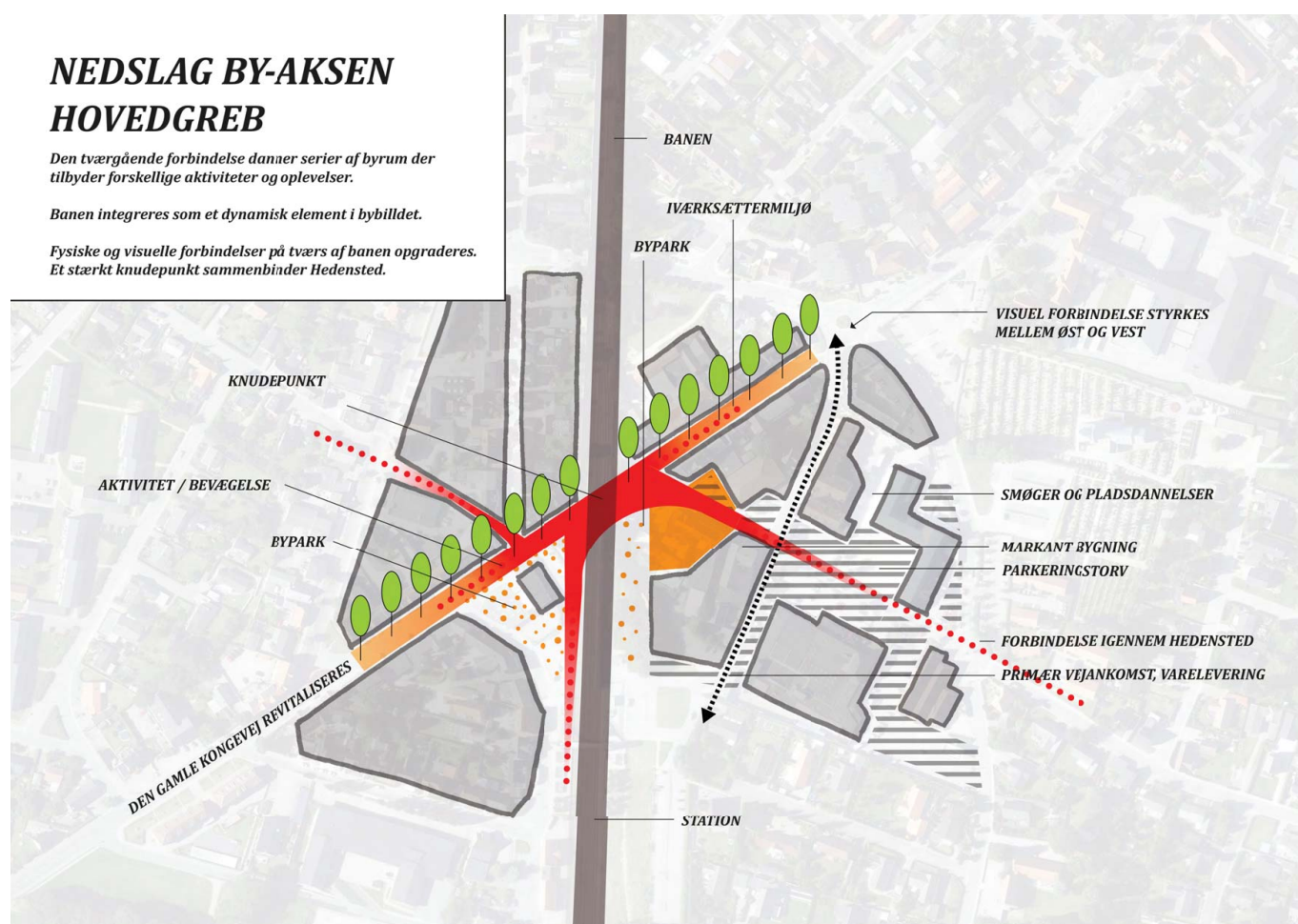
Lokalplan 175 omfatter det skraverede område.

For lokalplanområdet er fastsat en række bestemmelser bl.a. vedr. bebyggelsens omfang og placering, bebyggelsens ydre fremtræden og ubebyggede arealer. Det skal i den fremtidige proces vurderes om der skal udarbejdes en ny lokalplan for området.

## Hedensted Masterplan

Hedensted Masterplan belyser ligeledes udfordringerne ved at byen gennemskæres af jernbanen. I afsnittet "Nedslag by-aksen, hovedgreb" står der bl.a.:

**"Fysiske og visuelle forbindelser på tværs af banen opgraderes. Et stærkt knudepunkt sammenbinder Hedensted."**



Hedensted Masterplan - Forslag til opgradering af fysiske og visuelle forbindelser.

## 4 AFHÆNGIGHED AF EKSTERNE AKTØRER

Området omkring jernbanen i midtbyen omfatter areal ejet af Hedensted Kommune, men også areal ejet af andre aktører, herunder Banedanmark, DSB og private grundejere.

Nuværende ejerforhold for hver enkelt matrikel i området omkring jernbanen er oplyst her:

- Hedensted kommune ejer matrikel nr. 8an, 8au, 8br, 8cs, 8n, 89, 7000bf og 7000f.
- Hedensted Brugsforening ejer matrikel nr. 8o.
- Sydbank A/S ejer matrikel nr. 9fø.
- E-Bolig A/S ejer matrikel nr. 9l.
- BRJ Ejendomme ApS ejer matrikel nr. 91.
- Banedanmark ejer matrikel nr. 92a.
- DSB ejer matrikel nr. 92d og 92e.

Ejerforholdene er vist på illustrationen på modstående side.

Det fremgår at Hedensted Kommune ejer en række matrikler omkring banen, angivet som blå arealer på illustrationen, men som gennemskæres af Banedanmarksareal, angivet som gult areal, som omfatter både jernbanen og et relativt stort areal øst for denne. Medmindre der udelukkende bygges på kommunens arealer på østsiden af banen, vil Banedanmark derfor skulle godkende et byggeri i området omkring banen, da byggeriet vil være placeret på eller hen over deres areal.

Det blå skraverede areal, der dækker det beplantede område i Trykkeriparken, er et areal, der muligvis kan opkøbes af Hedensted Kommune. Banedanmark har på nuværende tidspunkt givet kommunen lov til at disponere over arealet som en del af Trykkeriparken og de aktiviteter, der forgår her. Et opkøb af dette areal vil udvide kommunens sammenhængende areal og vil kunne indgå i en mere fordelagtig placering af byggeriet, der dermed kan placeres længere mod syd end på de nuværende arealer ejet af kommunen.

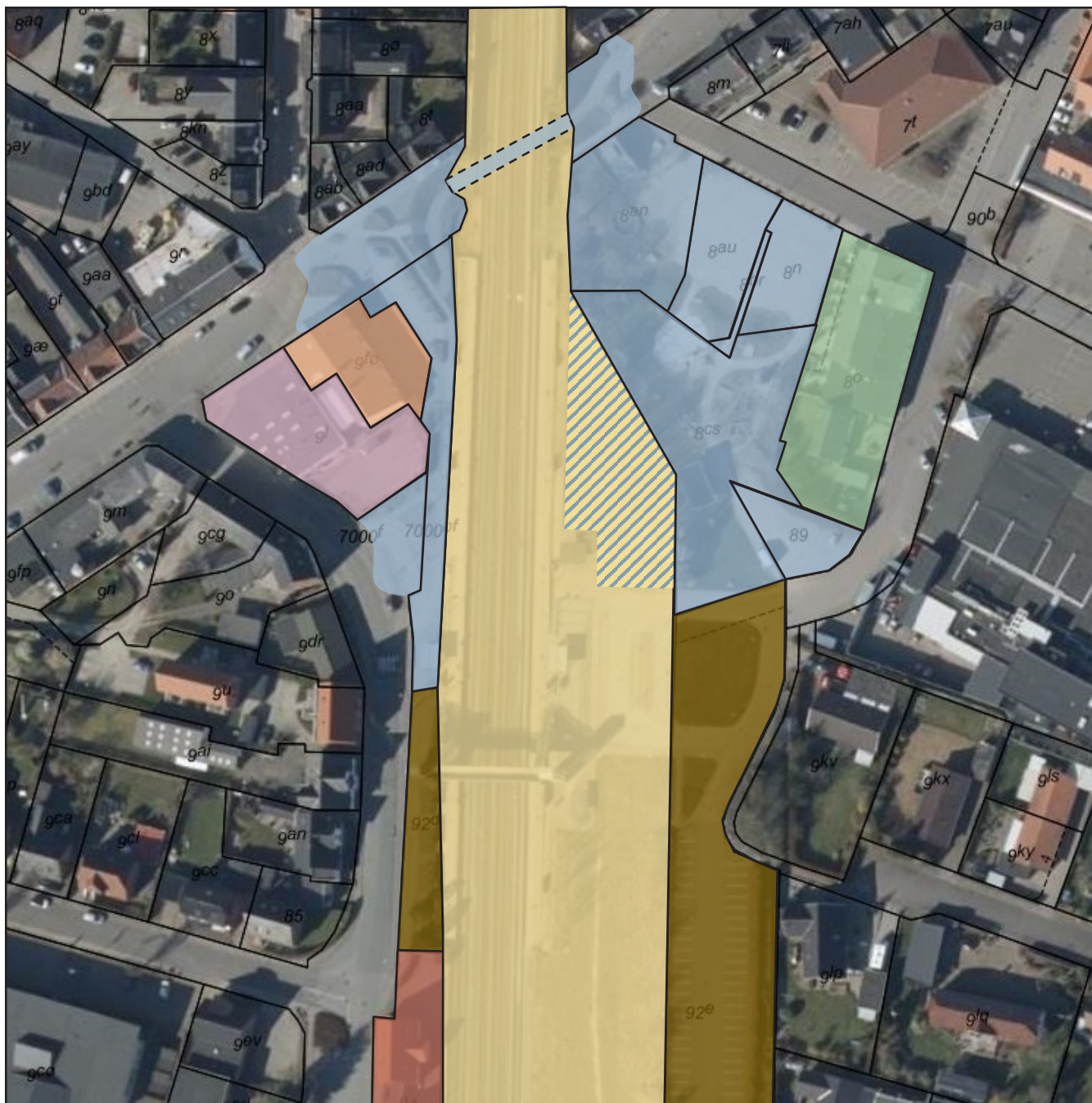
Det vil ligeledes være fordelagtigt at udvide kommunens sammenhængende areal mod øst og/eller vest ved

opkøb af en eller flere af de tilstødende privatejede grunde. Dette er aktuelt for Sognegården (matrikel nr. 8o) øst for banen samt Sydbank/Foderstofften (matrikel nr. 9fø) og LOOP Fitness/Lissis Bodega (matrikel nr. 9l) vest for banen.

DSB ejer et areal på begge sider af jernbanen, angivet som brune arealer på illustrationen, hvor der er placeret overdækket cykelparkering, læskur samt areal til afsætning/optagning af passagerer og kort- og langtidsparkering. Disse arealer kan ikke opkøbes og dermed ikke indgå i fremtidige scenarier for et byggeri, da de placerede funktioner skal bevares så tæt på togperron og busstop som muligt. DSB ejer også luftrummet over jernbanen, og vil skulle involveres ved et byggeri hen over jernbanen.

I de fleste scenarier for byggeriets placering vil der ud fra ovenstående undersøgelse, opstå afhængighed for Hedensted Kommune både i forhold til Banedanmark og DSB samt i forhold til private grundejere. Disse afhængigheder har konsekvenser for tid og økonomi, hvilket er uddybet i afsnit 9 Perspektivering.





Nuværende ejerforhold omkring banen.

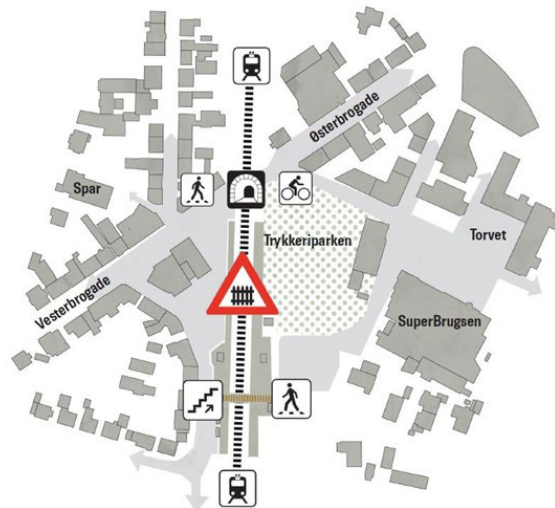
- |   |                         |   |   |
|---|-------------------------|---|---|
|  | Hedensted Kommune       |  | Sydbank A/S   |
|  | Banedanmark             |  | E-Bolig A/S   |
|  | DSB                     |  | BPJ Ejendomme ApS   |
|  | Hedensted Brugsforening |  | Mulighed for opkøb af Banedanmarks areal /<br>nuværende grønt område i Tryggeriparken |

# 5 BYRUMSANALYSE

For at nå frem til potentielle løsninger for byggeriet og forbindelser over banen og dermed opnå visionen om at binde byen og de to sider af jernbanen sammen, er det nødvendigt først at belyse de udfordringer der er i dag i byrummet omkring jernbanen. Forhold til de eksisterende forbindelser over banen og mangel på samme, samt udfordringer for byrummene i området er

belyst, herunder beplantning, terræn, bebyggelse, trafik og funktioner. Potentialerne for forbedring af byrummet er herefter defineret ud fra denne byrumsanalyse.

Der er i Bilag 2 - Materiale fra LOOP Architects en nærmere uddybning af byrumsanalysen.



## JERNBANEN

Det er en stor fordel for Hedensted By, at man har adgang til togforbindelse til resten af Danmark. Det er samtidig en udfordring for byen og byrummene. Jernbanen

gennemskærer byen, er en fysisk og mental barriere og hindrer naturlig adgang mellem byens østlige og vestlige del.



Jernbanen set fra eksisterende gangbro mod nord.

## EKSISTERENDE FORBINDELSER



Eksisterende broforbindelse med elevatortårne ved perronen.

I Hedensted midtby begrænser muligheden for sikker færdsel mellem øst vest sig til en underdimensioneret og utryk gangbro. Gangbroen er placeret hensigtsmæssigt for brugere af jernbanen, men ret så uhensigtsmæssigt i forhold til at skabe forbindelse mellem de to byrum i øst og vest.



Eksisterende tunnel set mod øst. Bevoksning omkranser den smalle adgang til tunnelen.

## DET UDEFINEREDE BYRUM



Parkeringsplads på vestsiden af jernbanen med Sydbank-bygningen i baggrunden.



De to byrum, der er efterladt på begge sider af jernbanen, virker ufærdige og uden identitet. I Trykkeriparken har man forsøgt med midlertidige funktioner at skabe liv.

Samtidig er adskillelsen af de to byrum forstærket ved beplantning og andre barrierer, der hindrer visuel forbindelse. Der er høje træer på østsiden og eksisterende tribune skærmer for visuel kontakt til Trykkeriparken fra eksisterende Sydbank-bygning.

Trykkeriparken med de midlertidige byrumsmøbler.

## 6 SAMMENBINDING AF MIDTBYEN - OPGRADERING AF FORBINDELSER

### FORBEDRING AF BYRUMMET

Byrumsanalysen, jf. afsnit 5, viser behov for en generel bearbejdning af byrummet. En imødekommeelse af visionerne starter derfor allerede inden et byggeri realiseres. Eksisterende barrierer kan nedbrydes og eksisterende forbindelseslinjer kan forbedres. Eksempelvis foreslås, at der findes løsninger på at udtynde i beplantning langs jernbanen for at skabe visuelle forbindelser. Ligeledes foreslås at bearbejde

terrænet på begge sider af eksisterende tunnel. Dette kan ske for forholdsvis beskedne økonomiske midler. Det vurderes at en sådan bearbejdning kan ske indenfor en begrænset økonomisk ramme. I vores foreløbige beregninger er der forudsat en udgift på kr. 6 mio. ekskl. moms.

### OPGRADERING AF EKSISTERENDE FORBINDELSER



Eksempel på en bredere tunnel-forbindelse.

Som det fremgår af byrumsanalysen, er det nødvendigt, at forbedre og forstærke forbindelserne på tværs af banen. I den fremtidige proces er forbindelserne et vigtigt element i den samlede løsning. En ny broforbindelse kan være et selvstændigt projekt eller mere eller mindre sammensmeltet med bygningen i forskellige variationer.

En tilføjelse af gang- og udsigtsbro hen over jernbanen kan dog ikke erstatte behovet for en optimering af tunnelen, da denne er afgørende for midtbyens funktionalitet for cyklister og gående og vil være et stort potentiale for forbedring af byrummet.

Sammen med vores underrådgiver ATKINS har vi fortaget en vurdering af muligheden for at opgradere de eksisterende forbindelser.

Den eksisterende tunnel ejes i dag af Banedanmark. I forhold til en udvidelse af tunnelen, vurderes det at en udvidelse af eksisterende tunnel ikke er hensigtsmæssig, men at den i stedet skal fjernes og en ny og bredere tunnel etableres. Dette skal udføres i tæt dialog med Banedanmark for afklaring af muligheder og vilkår for projektet udformning og udførelse, så det generer jernbanedriften mindst muligt.

Projektet er estimeret til at koste kr. 29,7 mio. Det skal drøftes om projektet kan udføres som et fælles projekt mellem Hedensted Kommune og Banedanmark, og dermed mulighed for medfinansiering fra Banedanmark.

Projektet vurderes at kunne udføres i løbet af en 4-årig periode fra igangsætning af indledende undersøgelser. Dog skal man være opmærksom på at den kommende elektrificering af strækningen frem til år 2026, evt. vil bevirke at Banedanmark i mindre grad er indstillet på at bevilge sporspæringer i perioden umiddelbart efter dette, og ventetiden på sporspærring forlænges dermed.

Ønsker Hedensted Kommune at arbejde videre med idéen anbefales det straks, at kontakte Banedanmark for en nærmere afklaring.

Det er vurderet at det ikke vil give mening at opgradere den eksisterende gangbro, men derimod vil det være værdifuldt at etablere en ny broforbindelse som supplement til den eksisterende og i sammenhæng med det nye byggeri. Dette er vurderet til at koste 36,7 mio. kr. og vurderes at kunne udføres i løbet af en 4-årig periode. Ved synergi mellem bro og ny bygning vurderes at udgift til bro kan reduceres med op til 17 mio. kr. ekskl. moms.

Vi har haft indledende dialog med Banedanmark omkring etablering af bro og tunnel. De er positive indstillet overfor begge, men ser umiddelbart en ren brolæsning, som den mindst forstyrrende, men anerkender også at en tunnel er mere anvendelig og brugbar som forbindelse.

For yderligere uddybning henvises til Bilag 1 - Notat fra ATKINS.



# 7 BYGGEPROGRAM

## VISION

Nærværende rapport bygger videre på "Hedensted Midtbyplan, juni 2021" og visionen der beskrives således:

*"Hedensted midtby skal være et grønt og bæredygtigt samlingspunkt  
- et stærkt fyrtårn for hele Hedensted og oplandet".*

Midtbyplanen identificerer en række strategisk-fysiske hovedgreb, som kan bidrage til at realisere visionen. Her er udvalgt tre strategisk-fysiske hovedgreb fra midtbyplanen, som etablering af det nye byggeri og de nye forbindelser hen over banen kan styrke:

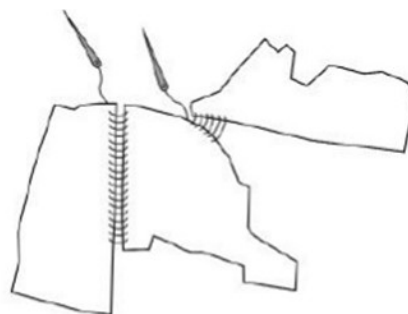
### Koncentrér bylivsfunktioner centralt

Ved en placering centralt i byen, kan man forvente at flere benytter sig af bylivets aktiviteter, da de er mere synlige og let tilgængelige. Der opleves mere liv og aktivitet i midtbyen, både ved indblik til det nye byggeri, men også ved udendørs aktiviteter, der foregår i de omkringliggende byrum, samt folk, der bevæger sig til og fra aktiviteter i byggeriet.



### Sy midtbyen sammen

Det nye byggeri og ikke mindst etablering af supplerende og/eller udvidelse af eksisterende bro-/tunnelforbindelser vil binde/"sy" byen sammen på tværs af jernbanen. Det er visionen at dette sker både fysisk ved de forstærkede forbindelser, men også mentalt ved at midtbyen opfattes som ét samlet område og ikke som to eller flere mindre områder.



### Styrk kultur- og fritidslivet

Det nye byggeri skal styrke kulturlivet ved at samle kulturelle funktioner i én bygning med tilhørende uderum, og funktionerne får dermed gode rammer for samarbejde og fællesskab. Det kan desuden understøtte iværksætter og tiltrække nye aktiviteter.



## ET KULTURELT OG ARKITEKTONISK FYRTÅRN



Begrebet "fyrtårn" går igen i den forudgående proces og i midtbyplanens vision. Et fyrtårn i klassisk forstand er højt for at opfylde funktionen som vejviser for skibe. I denne sammenhæng anvendes begrebet fyrtårn som et kulturelt og arkitektonisk fyrtårn, der markerer sig i bybilledet ved at skille sig ud fra omgivelserne og "vise vej" til bymidten. Et fyrtårn i kulturel og arkitektonisk forstand kan have funktion som fyrtårn ved at skille sig ud på ét eller flere parametre. Som eksempler på disse parametre kan nævnes:

Som eksempler på bygninger, der fungerer som fyrtårne på hhv. det arkitektonisk markante parameter og det konstruktionsmæssige parameter, kan nævnes M/S Museet for Søfart i Helsingør og Bølgen i Vejle.

- En høj bygning der markerer sig ved at rage op over byens øvrige bebyggelse eller på anden vis adskiller sig skalamæssigt fra omgivelserne.
- En bygning der er konstruktionsmæssigt udfordrende - f.eks. et byggeri hen over jernbanen.
- En arkitektonisk markant bygning, f.eks. ved brug af formgivning og materialer, der skiller sig ud. På dette parameter kan selve forbindelsen hen over banen også være "fyrtårnet", hvis den udføres markant og skulpturel.
- En bæredygtig bygning, der er frontløber indenfor de nyeste bæredygtige tiltag, hvilket f.eks. kan afspejle sig i synlige solceller, certificering mv.
- En bygning der indeholder særegne funktioner, der skiller sig ud eller anvendes på en særlig måde.



## M/S Museet for Søfart, Helsingør

M/S Museet for Søfart er et eksempel på et kulturelt og arkitektonisk fyrtårn. Bygningen er placeret under jorden omkring en gammel tørdok. Det er en arkitektonisk markant bygning, og selve placeringen af museet som funktion under jorden, gør bygningen til et fyrtårn.



## Bølgen, Vejle

Bølgen er et lejlighedskomplekset med fem "bølger", der ligger ved havnefronten i Vejle. Både arkitektonisk og konstruktionsmæssigt er bygningen et fyrtårn.



Det skal indgå i de fremtidige overvejelser hvilke parametre man vil anvende for at gøre byggeriet til et fyrtårn, ligesom man skal gøre sig klart hvem byggeriet skal være et fyrtårn for. Det kan være et fyrtårn for

Hedensted By og for byens borgere med fokus op at opfylde de behov byens borgere har. Det kan også være et fyrtårn med fokus på "at sætte Hedensted på landkortet" og skabe en turistattraktion.

---

## FUNKTIONER I BYGNINGEN

For at sætte en ramme for det nye bygningsvolumen, er der ud fra en forudgående proces med inddragelse af byens borgere, prioriteret en række funktioner, som vil være fordelagtige at placere i det nye byggeri, både i forhold til at styrke de enkelte funktioner og i forhold til at opnå visionen for det nye byggeri og for bymidten.

For at afgrænse funktionerne er der foretaget nogle fravalg. Det er vigtigt at det nye byggeri ikke bliver en konkurrent til Hedensted Centret og de funktioner, der foregår her. Tværtimod kan man forestille sig at de to steder får et samarbejde med f.eks. en fælles platform for booking af lokaler og faciliteter.

Etablering af boliger er fravalgt, da det ikke vil generere det ønskede liv i byrummet. Det er en lukket funktion, som ikke vil tiltrække andre end beboerne.

Detailhandel er også fravalgt, da det er en funktion, der kun giver liv til byrummet i de tidsrum, hvor butikkerne har åbent. Der er desuden fare for at det kan udkonkurrere den øvrige detailhandel i byen, da flowet mellem de eksisterende butikker vil blive brudt. Hvis

man placerer mange butikker i det nye byggeri og det får karakter af et butikscenter, vil det lukke sig om sig selv og ikke blive en integreret del af byrummet.

Der er i forvejen mange ledige og billige kontorlokaler i byen, og det er dermed ikke en god Business Case og er på den baggrund fravalgt.

Fælles for de valgte funktioner er, at det er funktioner, der vil tiltrække aktiviteter, der pt. foregår andre steder i byen eller som tilfører nye aktiviteter til byen. De valgte funktioner har en synergi omkring kulturelle formål. Funktionerne kan opdeles i tre hovedfunktioner, som igen kan underopdeles - angivet nedenfor. Ud over selve funktionerne, skal det nye byggeri indeholde en række fleksible arealer i varierende størrelse og med alsidig anvendelse samt støttefunktioner som køkken, toilet og opholdsarealer, som de forskellige funktioner kan dele.

I den videre proces, skal der igen ske en brugerinddragelse i forhold til hvilke funktioner, det nye byggeri skal indeholde.

## KULTUR/OPHOLD/FORENINGSLIV

En af de tre hovedfunktioner er kultur, ophold og foreningsliv, og dækker over følgende specifikke funktioner:

- Multifunktionelle kulturfunktioner
- Åbne opholdsarealer uden booking
- Fleksible, mindre lokaler til booking

I dag foregår disse aktiviteter udenfor bymidten og er spredt rundt på forskellige lokaliteter i byen. Mange af disse aktiviteter foregår om eftermiddagen, om aftenen og i weekenderne, og der vil opleves mere liv og aktivitet i

byen, både indenfor i det nye byggeri, men i høj grad også udenfor i byrummet.

For de enkelte aktiviteter, kan der opnås en højere grad af synlighed af aktiviteterne for byens borgere, og dette vil tiltrække flere deltagere/medlemmer. Der kan opstå et fællesskab omkring aktiviteterne, selvom de umiddelbart ikke har noget med hinanden at gøre, og de forskellige aktiviteter kan drage fordel af hinanden f.eks. ved fælles arrangementer.

Ved at samle funktioner for kultur- og fritidslivet, i samme bygning, og delvist i samme lokaler, opnås der bedre faciliteter for klubberne/aktiviteterne, da de får adgang til bedre og større faciliteter end ellers.

## CAFÉ/RESTAURANT

En anden af de tre hovedfunktioner er café/restaurant. Denne funktion kan med fordel placeres i en privatejet del af byggeriet. Caféen/restauranten skal indeholde følgende funktioner:

- Faciliteter til café/restaurationsdrift
- Synlig udeservering
- Lokalebooking til fester

En café/restaurant vil tiltrække borgere til bygningen og byrummet. Den kan danne ramme om både arrangementer og aktiviteter, men også blot almindelig spisning og samvær.

Mulighed for udeservering er et vigtigt parameter i at skabe synligt liv i byrummet, men vil selvfølgelig være mest aktuelt i sommerhalvåret.

## OFFENTLIGE TILBUD/SERVICE

Den tredje hovedfunktion er offentlige tilbud/service, og følgende funktioner foreslås placeret i det nye byggeri:

- Hedensted Bibliotek
- Borgerservice
- Kulturskolen
- Kultur og Fritid
- Frivillighus

Hedensted Bibliotek foreslås flyttet fra den nuværende placering. Biblioteket vil blive den funktion i det nye byggeri, der optager flest kvadratmeter. Borgerservice er i dag placeret på Hedensted Rådhus, men foreslås også flyttet til det nye byggeri. Både bibliotek og borgerservice er funktioner, som vil tiltrække borgene til byggeriet. Kulturskole, Kultur og Fritid samt Frivillighuset foreslås ligeledes flyttet fra deres nuværende placering andre steder i byen.

## AREALBEHOV

Det samlede arealbehov er estimeret til ca. 2.700 bruttoetage kvadratmeter. Det estimerede arealbehov for de enkelte funktioner er angivet i Bilag 3 - Areal-skema. Arealbehovet er estimeret ud fra Hedensted Bys eksisterende arealer til de pågældende funktioner samt ud fra sammenlignelige funktioner i byer af tilsvarende størrelse.

Herudover vil der være behov for et udeareal til ophold, udendørs aktiviteter, parkering m.v. Omfang af udeareal er ikke estimeret på nuværende tidspunkt.

I den videre proces skal det samlede bygningsareal tilpasses i forhold til den politiske beslutning.

Ved at indtænke arealbehovet som "Kloge kvadratmeter", dvs. at flere funktioner kan deles om arealer og funktioner, kan der optimeres på kommunens arealbehov hvilket kan komme kommunens økonomi til gode.

## KVALITET

Hedensted Kommune har et ønske om et byggeri med et åbent og transparent udtryk, hvor der er en god sammenhæng mellem bygningen og de omkringliggende byrum. Bygningen skal invitere borgenerne indenfor, og vise den aktivitet, der foregår indenfor.

Offentligt byggeri med tilhørende basis udearealer beliggende på kommunalt ejet og uproblematisk grund

opført i totalentreprise og i normal kvalitet vil kunne opføres til ca. 20.000 kr./m<sup>2</sup>. inkl. alle omkostninger. Ved et bruttoareal på 2.700 m<sup>2</sup> vil anlægsudgiften dermed være på ca. 54 mio. kr. ekskl. moms.

Dette dog uden at indregne de prisstigninger man fremadrettet vil se i markedet grundet materiale-mangel.



## REFERENCEPROJEKTER

Som supplement til nærværende beslutningsgrundlag, vil det være givende for projektet at beslutningstagerne foretager studieture til en række referenceprojekter, som kan give idéer og inspiration til det kommende byggeri i forhold til f.eks. funktioner, disponering af arealer både ude og inde samt arkitektur. Af referenceprojekter kan nævnes:

### Byens Hus, Jelling

Byens Hus er et multifunktionelt borger- og kulturhus med et areal på 1.700 m<sup>2</sup> plus kælder. Referencen er især relevant i forhold til de funktioner, der er samlet i bygningen. Byens Hus indeholder både private, kommunale og foreningsbaserede funktioner. Den foreningsbaserede del af Byens Hus rummer bl.a. biograf, café, kunstnerværksteder og kontorfaciliteter. Den kommunale del rummer et døgnåbent folkebibliotek med integreret borgerservice.



### Hjertet, Ikast

Hjertet er opført som en udvidelse af International School Ikast-Brande med hal-, multifunktions- og undervisningsfaciliteter. Derudover rummer den socialøkonomiske arbejdspladser, blandt andet i form af café og kontorfaciliteter. Udearealerne omkring bygningen består af et aktivitetsbånd, der giver mulighed for fællesskab, motion og leg, hvilket kan give inspiration til nærværende projekt og de uderum, der indgår i projektet.

Bygningen er 3660 m<sup>2</sup> og aktivitetsparken er 37.500 m<sup>2</sup>.



### KulturØen, Middelfart

KulturØen er et kulturhus skabt af Middelfart Kommune og lokale investorer og bygningen har et areal på ca. 4.500 m<sup>2</sup>. Bygningen indeholder bibliotek, biograf, restaurant, mødelokaler og turistinformation. Bygningen er relevant i forhold til biblioteksfunktionen i samspil med andre funktioner samt som arkitektonisk fyrtårn i kraft af sin skulpturelle udformning.



## DOKK1, Aarhus

DOKK1 er Skandinaviens største offentlige bibliotek, og rummer også borgerservice, kontorlokaler og parkeringsanlæg. DOKK1 har et samlet areal på omkring 60.000 m<sup>2</sup>, hvoraf bibliotek og borgerservice omfatter ca. 17.500 m<sup>2</sup>, mens 10.500 m<sup>2</sup> er til udlejning og cirka 30.000 m<sup>2</sup> er parkeringskælder.

På de udendørs arealer er der legeplads og offentlige pladser, og Aarhus Letbane kører under bygningen.

Bygningen er en anden skala end nærværende projekt i Hedensted, men er alligevel relevant som referenceprojekt i forhold til bygningens konstruktion med Letbanen, der kører under bygningen, samt i forhold til biblioteksfunktionen i samspil med andre funktioner.



## Herning Bibliotek

Herning Bibliotek er et moderne multifunktionelt bibliotek. Stueplan og parterre rummer åbne funktioner som udlån, kulturformidling, lektiecafé, scene, børnebibliotek og selvstændig café. På de to øverste etager er der mødefaciliteter og administration. Bygningen er knap 6.000 m<sup>2</sup>. I forhold til nærværende projekt er bygningen især relevant i forhold til den åbne og transparente facade, som synliggør liv og aktiviteter indenfor.

Bygningen indeholder en gennemgående indendørs gade, der forbinder gågade, busstation og banegård, hvilket også er en reference til nærværende projektet.



## BROEN Shopping, Esbjerg

BROEN Shopping er et stort shoppingcenter med et areal på 32.800 m<sup>2</sup>. Godstog kører gennem bygningen i stueplan, mens 1. sal er bygget hen over jernbanen.



# 8 SCENARIER FOR BYGGERIETS OMFANG OG PLACERING

## SCENARIO 0 – BASISSCENARIET

Basisscenariet kan beskrives som opførelse af 2.700 m<sup>2</sup> med tilhørende udearealer og parkering på kommunalt ejet grund i Trykkeriparken. Udgiften hertil er estimeret til 54 mio. kr. ekskl. moms. I tillæg hertil anbefales en bearbejdning af eksisterende byrum som påpeget i byrumsanalysen. Udgift hertil er estimeret til kr. 6 mio. ekskl. moms. Det vil sige i alt kr. 60 mio. ekskl. moms.

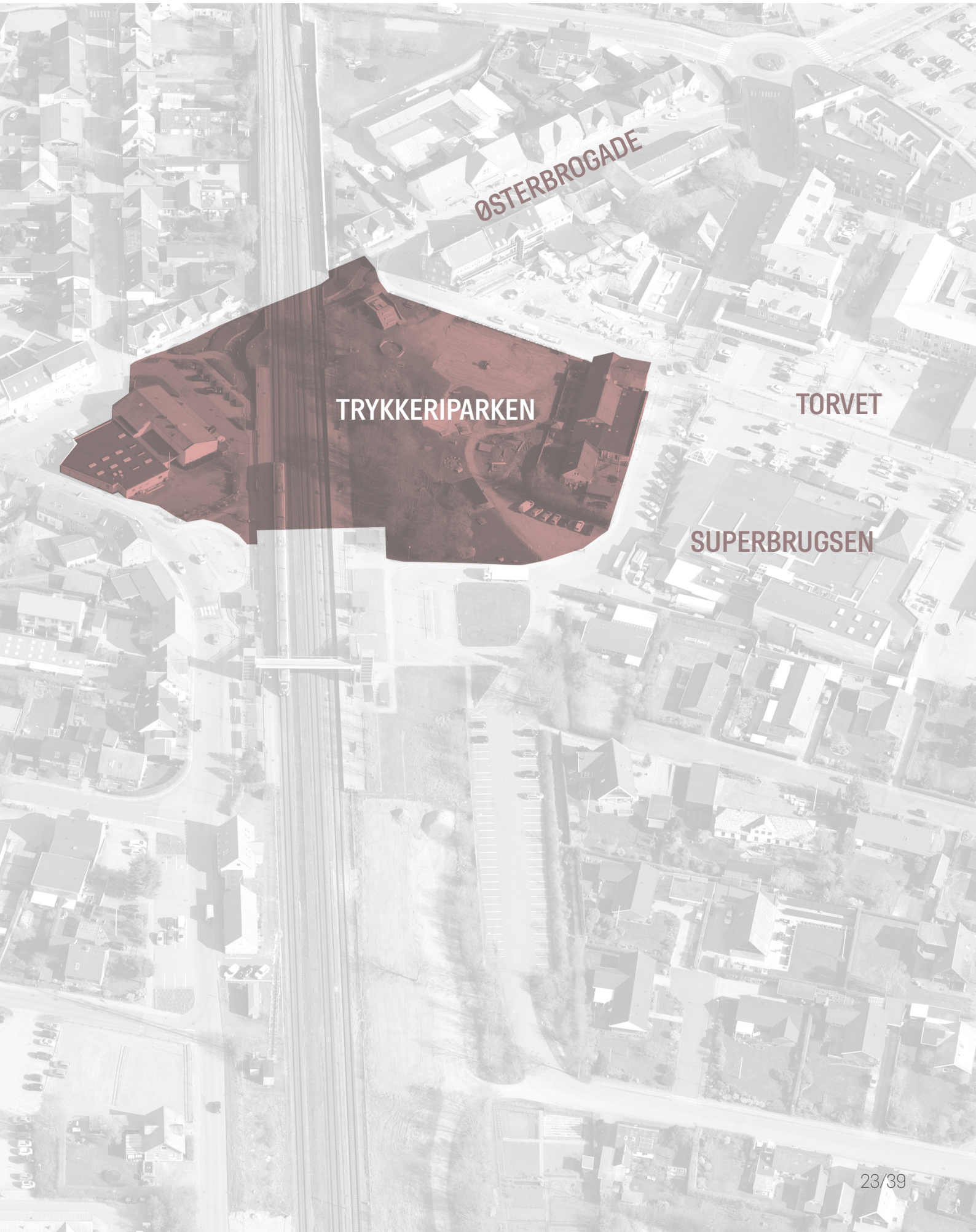
Basisscenariet er ikke visualiseret, men der kan findes inspiration i de scenarier (byggeri ved banen), der er vist i bilag 2. Basisscenariet indeholder dog ikke en broforbindelse.

## SCENARIO 1 - BYGGERI VED SIDEN AF BANEN

I scenarie 1 er analyseret på et byggeri placeret ved siden af jernbanen (eller på begge sider af jernbanen) eventuelt suppleret med en ny broforbindelse over banen.

Scenariet er udfoldet i 4 volumenstudier. Placeringen af disse kan alle ske på kommunalt areal, men også ved en mere sydlig placering delvist på Banedanmarks areal med de konsekvenser det medfører.





ØSTERBROGADE

TRYKKERIPARKEN

TORVET

SUPERBRUGSEN

# KULTURLÆNGEN

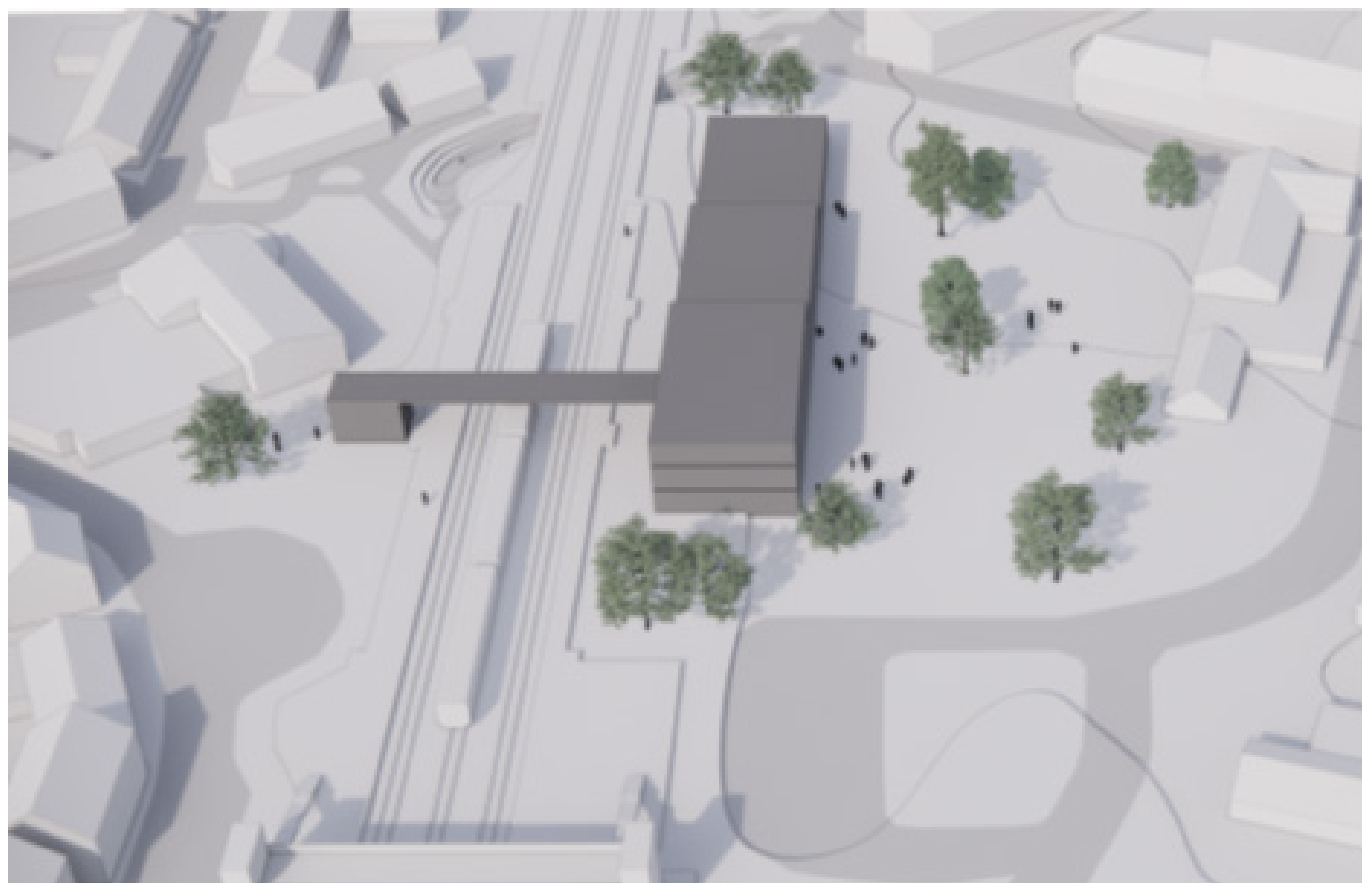
---

Her placeres det primære bygningsvolumen parallelt med jernbanen og orienteres mod Trykkeriparken, hvilket skaber et byrum, som er skærmet fra støj og trafik fra jernbanen. Derved højnes kvaliteten af Trykkeriparken, og det bliver muligt at lade byrummet flyde sammen med de indre funktioner i bygningen. Den aflange form giver gode muligheder for at opdele bygningen i hele og halve sektioner, som kan åbnes/lukkes og opfylde varierende programmer på tværs af døgnet. Desuden er der gode dagslysforhold i gennemlyste rum på tværs af volumen.

Den lange facade langs banen kan fungere som et "horisontalt fyrtårn" i gadeplan, der sikrer en tæt kontakt mellem volumenets indvendige funktioner og de udvendige byrum. Længen kan i sin fulde længde fremstå med varierende etageantal og højder.

Den største udfordring ved denne udformning er, at volumenet forstærker opdelingen af byen og "vender ryggen mod" den vestlige del af Hedensted. Dette skal imødekommes ved bl.a. at lade især stuetagen være meget transparent med glas/åbninger, så der skabes et kig igennem bygningen i gadeplan.

Forbindelsen til den vestlige bydel sker via gangbro til trappe- og elevatortårn.





# KULTURPUNKTET

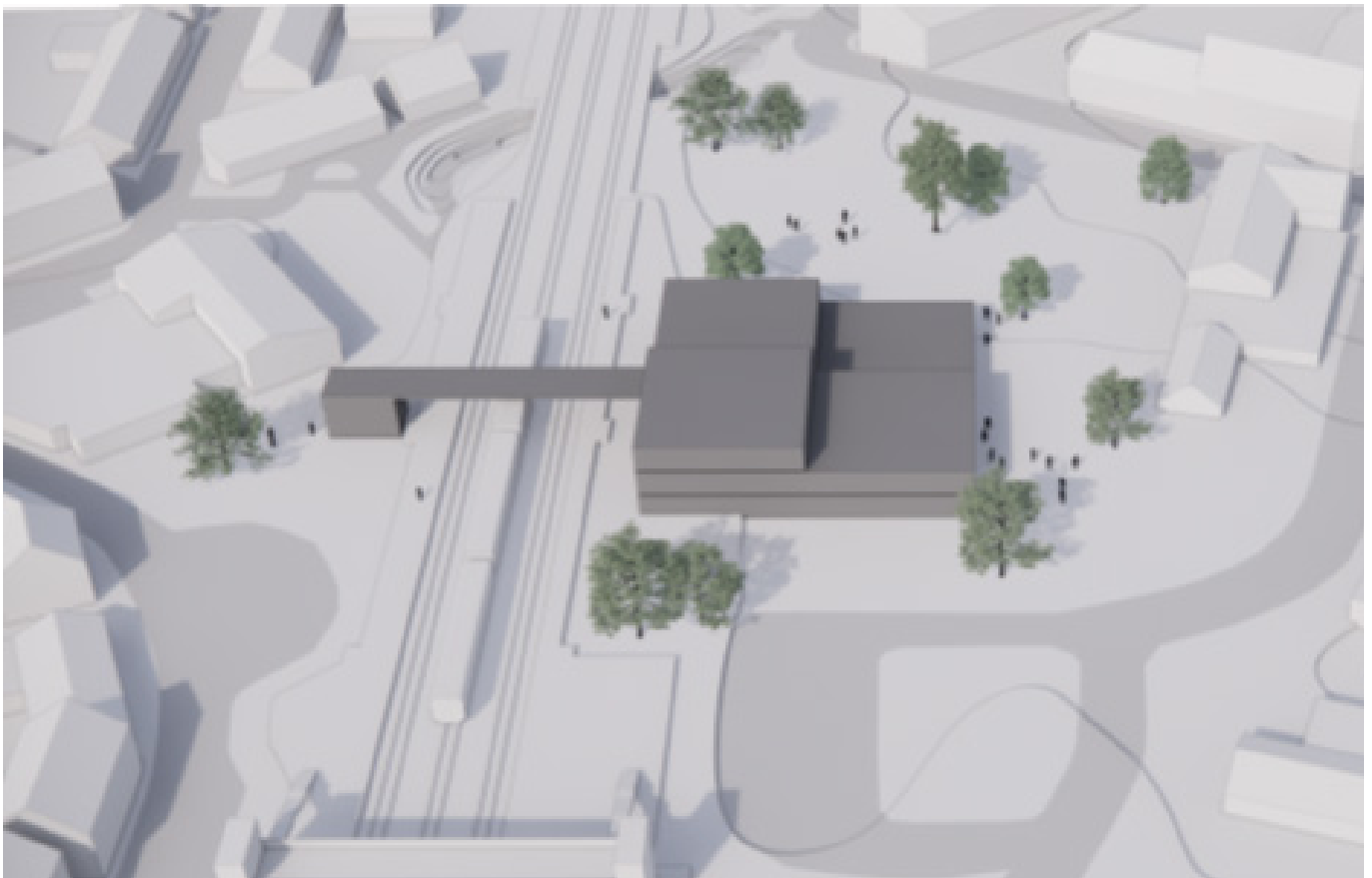
---

I dette volumenstudie samles funktionerne i en mere kvadratisk bygningsform, der disponeres med flere etager og funktioner, på og over gadeniveau, i Trykkeriparken nær jernbanen. Dette koncentrerer volumenet omkring et eller flere vertikale centrale punkter, hvilket vil imødekomme en programmering, hvor funktionerne kan overlape og samspille med hinanden på tværs af bl.a. etageniveauer. Bygningen vil fungere som et krydsfelt og skaber en ramme for, at tilfældige møder kan opstå mellem de forskellige brugere af huset: Et byrum med en gade i flere niveauer.

Tagfladerne kan integreres som en del af det offentlige flow, og volumenet kan et eller flere steder strække sig over sporet og facilitere passagen og kontakten over til den anden side. Volumenet afgrænses ikke til en sluttet form, men kan variere med forskydninger og åbninger i facader og etager, så der sker en sammenvævning med byrummet i gadeplan.

Der er mange fordele ved at samle alle funktioner tæt i flere plan, men dermed distancerer man sig også fra gadeniveau og det omkringliggende byrum, hvor byens øvrige funktioner og tilbud primært er placeret. At bygge i et begrænset aftryk har den naturlige konsekvens, at bygningen får en reduceret kontaktflade med resten af byen. Skalamæssigt adskiller denne form sig fra resten af byens bygninger.

Forbindelsen til den vestlige bydel sker via gangbro til trappe- og elevatorårn.



# KULTURBYEN

---

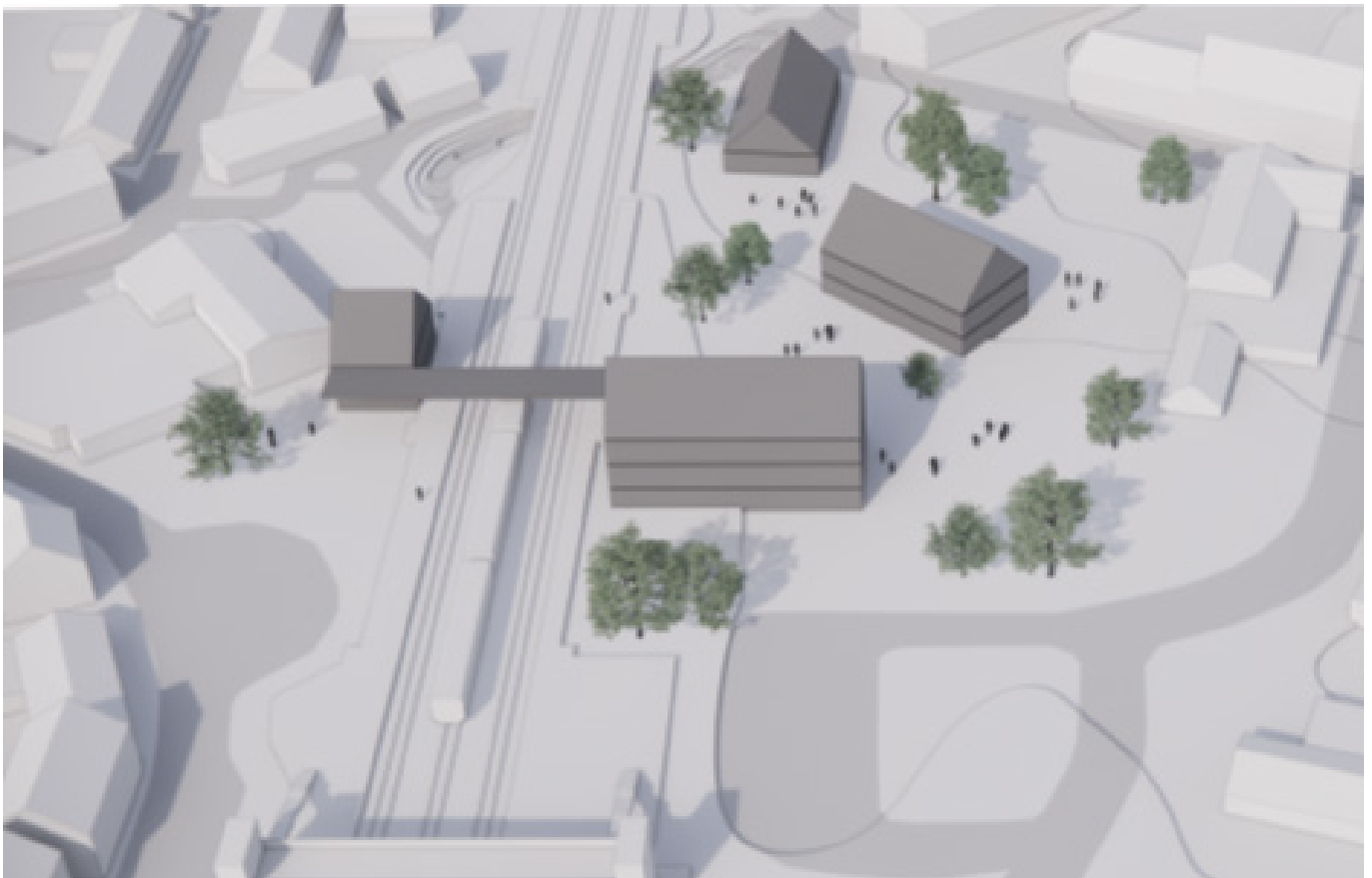
Dette volumenstudie tager afsæt i at skabe sammenhæng på tværs af jernbanen ved at lave en fortætning af bymidten i form af en serie separate kulturbygninger. I stedet for at samle hele programmet i et solitært volumen, bliver funktionerne altså disponeret over flere større og mindre volumener med varierende højder og bygningsformer. Herved skabes en "by" i byen, der har potentiale til at lægge sig som en fortætning, med en sammenhængende identitet, på hver side af banen. Grebet danner en række af byrum mellem volumenerne, og disse rum kan både have unikke funktioner og karakteristika, der interagerer med de enkelte volumenprogrammer, mens de samtidig skaber en samlet identitet for hele området.

At dele funktionerne op i forskellige volumener giver både mulighed for at etapedele bebyggelsen og integrerer

også en fleksibilitet i programmeringen af bygningerne over tid: En café kan blive til et værksted, et værksted kan blive til et forsamlingslokale, et forsamlingslokale kan blive til en blomsterhandler, osv.

En af de primære udfordringer i at opdele funktionerne i selvstændige volumener er samtidig, at man mister en del af den synergieffekt, som skabes ved at samle programmet i et volumen. Centrale og samlende funktioner, som caféophold, borgerservice, biograf, bibliotek, flow og lignende, kan ikke nødvendigvis puste liv til mindre niche-funktioner. Opdelingen resulterer ikke et enkelt "fyrtårn" men i stedet en serie af "bøjer".

Forbindelsen til den vestlige bydel sker via gangbro til trappe- og elevatortårn. I forbindelse trappe- og elevatortårn kan eventuelt udvides til også at omfatte andre funktioner.



# KULTURCIRKLEN

---

Dette volumenstudie er i sin enkelthed et cirkelslag, der ligger sig som en ring omkring og omfavner jernbanen og trinbrættet; Et cirkulært volumen med tangenter i tunnelen og bropassagen, som skiftevis kan være passage, bro, bygning, tunnel og landskab. Dette greb imødekommer flere af kvaliteterne fra henholdsvis Kulturtårnet, Kulturbyen og Kulturcenteret, hvor der kan være bygningsmasse på hver side af banen og som fremstår som et kulturelt landmærke i byen. Skalaen kan bringes flere etager ned, da selve funktionerne ikke placeres ovenpå jernbanen.

Selve cirkelformen er ikke nødvendigvis udført i samme dybde i hele sin omkreds og kan enkelte steder strække og bøje sig for at møde byrummet og skabe rum til de indvendige programmer. Et interessant greb for cirkelformen kan være at lade eksisterende bygninger på stedet ramme og indgå, bryde og blive optaget i formen.

Forbindelsen til den vestlige bydel sker via gangbro. I dette forslag nødvendiggøres et opkøb af Sydbank.

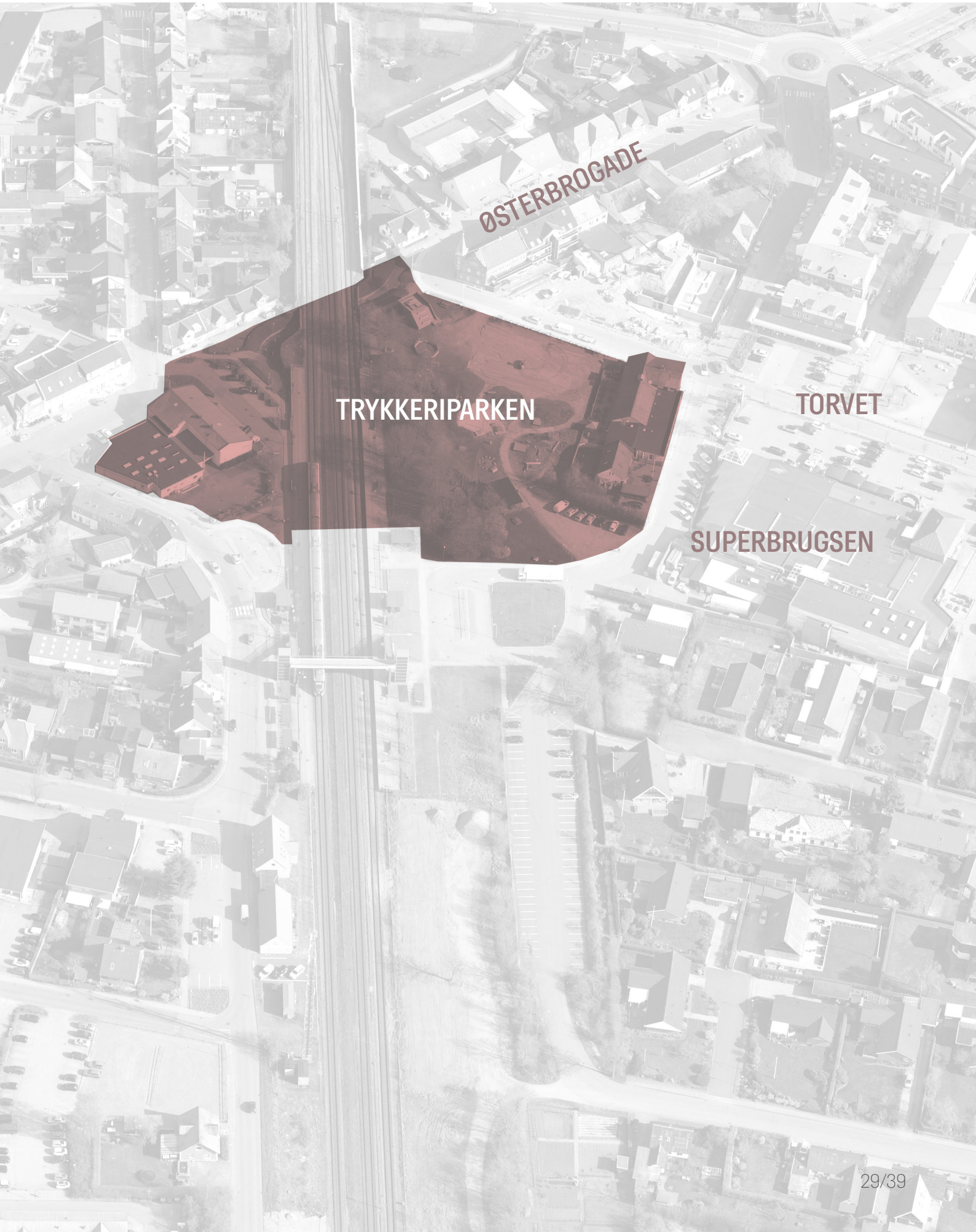


# 8 SCENARIER FOR BYGGERIETS OMFANG OG PLACERING

## SCENARIO 2 - BYGGERI HEN OVER BANEN

Der er også blevet arbejdet med byggeri hen over banen. Det vil sige hvor det byggede hen over banen er en lukket bygningskrop med et bruttoetageareal. Scenariet er udfoldet i 2 volumenstudier. Placeringen af disse kan alle ske på kommunalt areal, men også ved en mere sydlig placering delvist på Banedanmarks areal med de konsekvenser det medfører.





**ØSTERBROGADE**

**TRYKKERIPARKEN**

**TORVET**

**SUPERBRUGSEN**

# KULTURKRYDSET

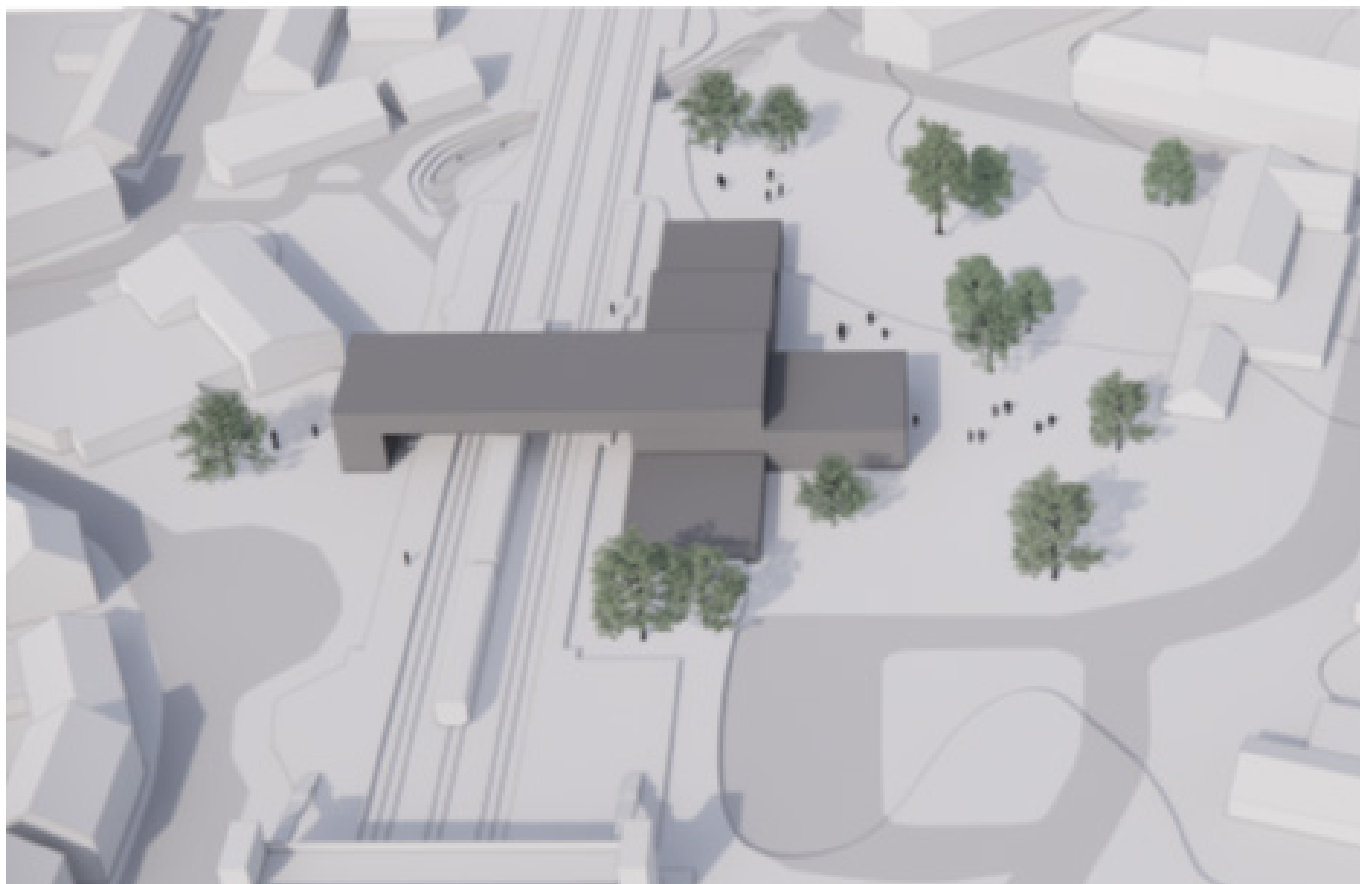
---

Her danner to volumener et kryds på henholdsvis tværs og langs jernbanen. Således ankres bygningen i flere etager til Trykkeriparken, mens der samtidig skabes en kobling via en etage hen over banen til den vestlige del af byen. Funktionerne placeres delvist, ligesom "Kulturårnet", i en bygningskrop over jernbanen og nærmer sig derfor samme skala-effekt, mens bygningen også forholder til de tilstødende byrum, hvor aftrykket fra bygningen deler Trykkeriparken op i forskellige rum med individuelle kvaliteter.

Som arkitektonisk greb skaber krydset i sit skæringspunkt interessante overlap i flere niveauer, hvor de indre og ydre funktioner kan veksle med hinanden og nye møder mellem byens brugere kan opstå. Dette skaber en indbygget fleksibilitet, da flere rummeligheder støder mod hinanden, og det bliver muligt at lade rum variere i

størrelse og afgrænsning afhængig af de daglige behov.

Denne udformning forstærker dog også delvist opdelingen af byen og skaber en ryg mod jernbanen – Til trods for, at den griber på tværs. Dette skal imødekommes ved bl.a. at lade især stuetagen være meget transparent med glas/åbninger, så der skabes et kig igennem bygningen i gadeplan. De aflange rummeligheder kan skabe udfordringer i forhold til disponeringen af de indre funktioner.



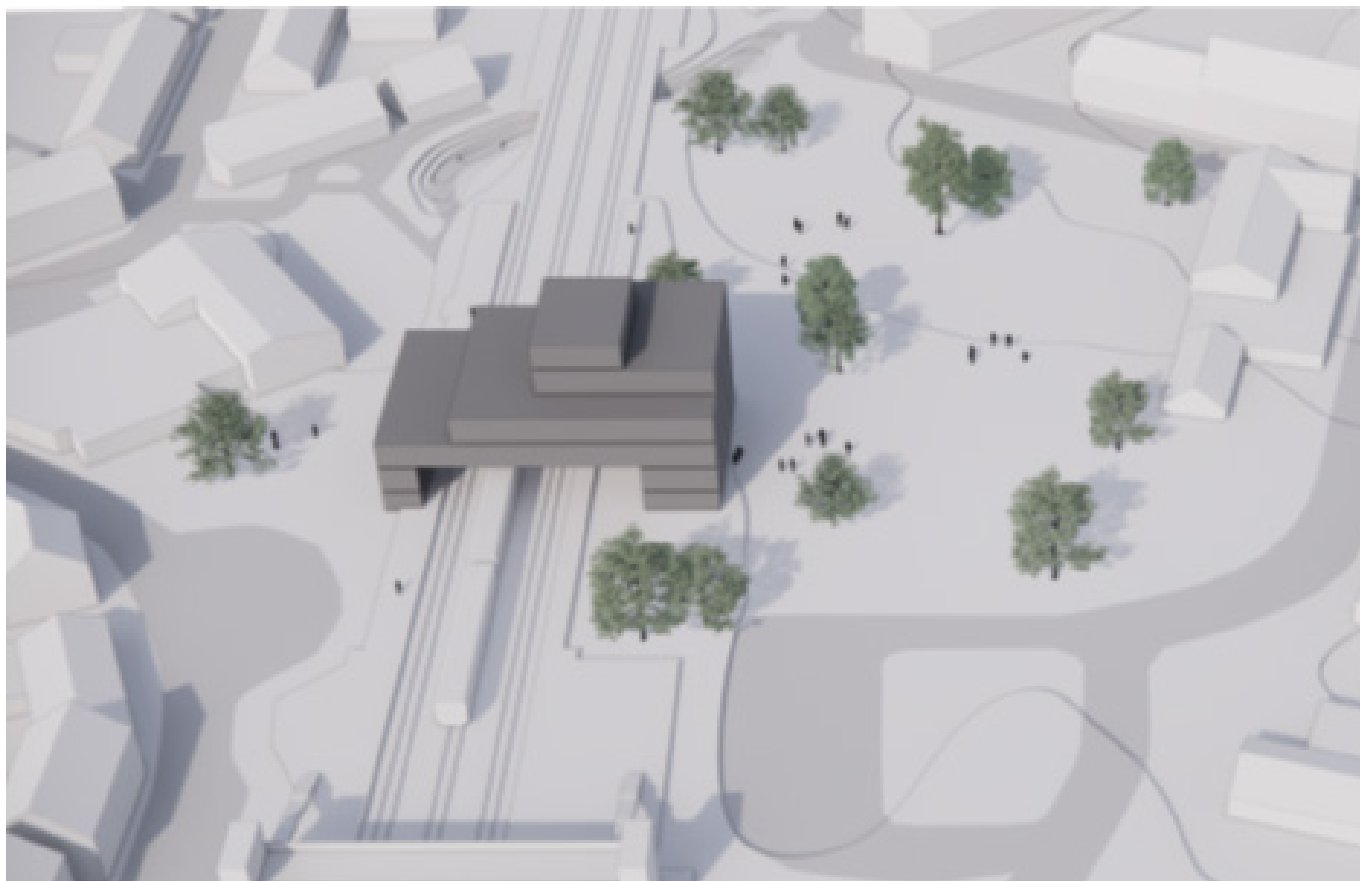
# KULTURTÅRNET

---

Her placeres det primære bygningsvolumen som en bygning i flere etager med grundplan ca. 6m. over jernbanen. Dette disponerer programmerne omkring et vertikalt punkt, hvor funktionerne overlapper og skaber samspil med hinanden på tværs af bl.a. etageniveauer. Bygningens indre vil være et krydsfelt og skaber en ramme for, at tilfældige møder kan opstå mellem de forskellige brugere inde i huset. Ved at placere størstedelen af volumen over jernbanen og dermed hæve gulvkoten ca. 6m. fremstår bygningen som et markant landemærke i bybilledet: Et fyrtårn i centrum af Hedensted By.

Denne placering gør volumen til en del af bevægelsen på tværs af jernbanen, hvor tagflader og niveauer aktiveres af byens flow. Forskydninger og åbninger i facader og etager for at skabe et harmonisk skalaspænd i især gadeniveau er vigtigt, så der sker en sammenvævning mellem bygningen og byrummet. Samtidigt danner volumen et nyt byrum over jernbanen, som potentielt vil fungere som en lim mellem den østlige og vestlige del af byen.

Udfordringen i dette greb er i bund og grund den monumentale virkning, som volumen skaber i bybilledet. Udformningen medvirker et meget lille fodaftryk i de tilstødende byrum, og der er en risiko for, at der ikke vil opstå den tilsigtede synergieffekt mellem de to bydele og "fyrtårnet". Skalamæssigt skiller bygningshøjden sig meget ud, og den primære kontaktflade er flyttet væk fra resten af byen.



## 9 PERSPEKTIVERING

Samtlige scenarier understøtter i forskellig grad ønskerne til bygningens indre funktionalitet, mulighed for synergi samt samspillet med udeareal og omkringliggende byrum.

Bygningsvolumenerne er samtidig forskellig vis tilpasset byens eksisterende skala og ved alle scenarierne vil vi påstå at man vil få den ønskede fyrtårnseffekt.

Efter dialog med Banedanmark og inddragelse af vores specialrådgiver ATKINS er det vores klare anbefaling at byggeri hen over banelegemet (bruttoetageareal) ikke er den rigtige vej at gå.

Det er vores vurdering, at Hedensted Kommune ikke vil få de nødvendige tilladelser fra Stat og Banedanmark.

Der vil være tale om et usædvanligt projekt med meget få fortilfælde. Hedensted By kan ikke som i større byer som København, Aarhus og Odense henvise til mangel på ledige byggegrunde eller at der ikke er andre alternativer. De negative konsekvenser for jernbanedriften er også for store i forhold til de eventuelle gevinster et sådant projekt vil have for Hedensted Kommune.

Et byggeri af bruttoetageareal hen over banen vil kræve mange og lange sporspæringer, hvor togdriften skal erstattes med busdrift til gene for alle.

I forbindelse med elektrificeringsarbejderne frem mod 2016 vil der allerede være forstyrrelser af driften. Banedanmark har overfor os givet udtryk for at man næppe vil acceptere flere (i deres øjne) unødvendige driftsforstyrrelser på denne side af 2030. Ligeledes vil et sådant projekt igen forstyrre regeringens målsætning om timedrift mellem landets største byer.

Derimod kan Hedensted Kommune arbejde videre med scenarierne for byggeri ved banen, hvor eksisterende forbindelser (tunnel) styrkes og der eventuelt suppleres med en ny broforbindelse som eventuelt integreres i et byggeri.

Der henvises i øvrigt til bilag 1 for nærmere beskrivelse af fordele og ulemper ved de forskellige scenarier.





<b>A. Grundscenariet</b> , 2.700 m <sup>2</sup> placeret på egen grund, inkl. tilhørende ude- og p-areal. Alm. kvalitet.	<b>54 mio.</b>
Bearbejdning af byrum omkring eksisterende tunnel samt fjernelse af visuelle barrierer.	6 mio.
<b>I alt</b>	<b>60 mio.</b>
<b>B. Tillæg ny tunnel</b> (indregnet synergieffekt på 5 mio.)	<b>+ 25 mio.</b>
<b>C. Tillæg ved byggeri på del af Banedanmarks grund</b>	<b>+ 4 mio.</b>
<b>D1. Tillæg ved ny broforbindelse ifm. nyt byggeri</b>	<b>+ 20 mio.</b>
<b>D2. Tillæg ved byggeri over banen inkl. broforbindelse</b> (Afhænger af hvor stor volumen der placeres over jernbanen, og hvor meget af broforbindelsen der bliver indeliggende og opvarmet.)	<b>+ 40 til 60 mio.</b>

Det vurderes at et byggeri af 2.700 m<sup>2</sup> vil løbe op i ca. 54 mio. kr. ekskl. moms.

En bearbejdning af byrummet omkring eksisterende tunnel vil koste yderligere 6 mio. kr.

Ønskes en ny tunnel vil prisen forøges med ca. 25 mio. kr. ekskl. moms.

Placeres byggeri på Banedanmarks areal må forventes merudgift på ca. 3-4 mio. kr. Kræver projektet opkøb af andre private arealer vil prisen naturligvis øges yderligere.

En ny bro over jernbanen vil koste ca. kr. 37 mio. ekskl. moms. Integreres denne i byggeri på begge sider af jernbanen kan prisen reduceres til 20 mio. kr. grundet synergi.

Måtte man vælge at arbejde videre med at placere bruttoetageareal over jernbanen må man forvente at prisen på dette areal vil koste minimum 50% mere end areal placeret ved siden af jernbanen. Dette grundet markant forøgede udgifter til bl.a. rådgivning, CSM-proces, forøgede banerelaterede arbejder samt udgifter til understøtning af bygningen over banen.

De viste scenarier vurderes at medføre en udgift på mellem 84-149 mio. kr. ekskl. moms. Det er vores klare opfattelse at Hedensted Kommune indenfor en økonomisk ramme på 100 mio. kr. kan realisere et projekt, der lever op til visionerne om at binde byen sammen, skabe liv og et fyrtårn.

# 10 FORSLAG TIL EKSTERN FINANSIERING

Projektet forventes delvist finansieret ved salg af eksisterende bygninger, besparelser på drift samt bidrag fra fonde og virksomheder.

## Salg af eksisterende bygninger

Vi har ikke kendskab til tilstanden af de lokaler som fraflyttes og om det er muligt at frasælge disse. Bygherre bør få udført en nærmere vurdering inden provenu estimeres. Det skal dog siges, at salg af kommunale bygninger sjældent indbringer et større provenu.

## Besparelser på drift og administration

En fraflytning fra ældre bygninger til nye areal- og energioptimerede bygninger kan medføre ikke uvæsentlige besparelser på varmeudgift, løbende vedligehold og istandsættelser, kapitaludgifter, bygningsleje m.v. Omfanget af disse besparelser skal nærmere undersøges, hvis der arbejdes videre med ideen.

Eksempelvis betales der p.t en årlig husleje (inkl. el, vand og varme) på kr. 320.000 til frivillighedshuset. Ved en intern rente på 5% svarer det til en anlægsudgift til 6,4 mio. kr.

## Bidrag fra fonde og virksomheder

For at minimere egenfinansieringen yderligere kan der søges bidrag fra fonde og virksomheder.

Eksterne bidragsydere kan opdeles således.

Bidragsydere hvor,

- bidraget knytter sig til en direkte eller indirekte personlig relation
- bidraget knytter sig til det fysiske - bygningen
- bidraget knytter sig den aktivitet der vil pågå i byggeriet

Langt de fleste bidragsydere forventer at få noget igen og ved især bidrag, der knytter sig til det fysiske, vil bidragsydere kræve involvering og indflydelse. Ved disse bidragsydere vil en tidlig kontakt derfor være at anbefale.

Uden et særkende, store og anderledes visioner eller arkitektonisk kvalitet m.v., som en potentiel investor og fond kan se sig selv i, kan der ikke forventes større bidrag fra eksterne investorer og fonde.

Alt andet lige vil store bidrag forudsætte at projektets kvalitet og dermed anlægs- og/eller driftsbudget tunes op.

## Potentielle bidragsydere

Der har været foretaget en screening af potentielle fonde/økonomiske aktører.

### Fonde:

Umiddelbart vurderet vil det være relevant at rette henvendelse til nedenstående fonde. De fleste fonde har deres forskellige fokus:

- Realdania
- AP Møller Fonden
- Rockwool Fonden
- Tuborg Fondet
- Lauritzen fonden

Vi har ikke medtaget EU's Social- og Regionalfond, da det vurderes at man ikke i det nuværende programs 7-årige periode rummer relevante puljer. Det vil dog være en god idé at have et øje på næste programperiode.

## Lokale virksomheder:

Antallet af større virksomheder i Hedenstede er begrænset, og det er ikke umiddelbart virksomheder der er berygtet som store bidragsydere til kommunale projekter. Men for opnåelse af mindre bidrag kunne prøves at rette henvendelse til:

- Palsgaard
- DAKA Denmark
- KPS Invest Århus ApS
- Nilan A/S
- Euro Steel

Inden henvendelse til fonde og virksomheder bør bygherre dog arbejde mere intenst med vision og ambitioner. For at gøre en fond eller virksomhed interesseret skal der synliggøres projektets særkende og karakteristika. Det kunne være regional udvikling, bæredygtighed, klima, regional byudvikling, arkitektur. Og samtidig bør der fokuseres på om der søges støtte til rammer eller indhold.

Der skal udarbejdes et salgsprospekt. Et prospekt som tilpasses den enkelte fond/virksomhed inden kontakt hertil. Tilpasningen skal dog være begrænset således at den enkelte virksomhed får et råderum for indflydelse.

En supplerende strategi er at anvende de potentielle bidragsydere hvor bygherre har en direkte eller indirekte personlig relation via netværk. De bedste til at beskrive potentialet her er bygherre selv.

# 11 UDBUDSSTRATEGI

Der vælges en udbudsstrategi der matcher projektets karakteristika.

Det foreslås, at projektet udbydes i totalentreprise. Dette da økonomien vil være et meget væsentligt parameter.

Udbud af totalentrepriseopgaven anbefales udbudt i omvendt licitation, hvor imødekommelse af vision samt arkitektur og funktionalitet vægtes højt.

Til at udarbejde et salgsprospekt og til at gennemføre

konkurrencen og styre totalentreprenøren vælges en bygherrerådgiver samt tekniske rådgivere efter et udbud.

Udbudsstrategien kan blive udfordret af de eksterne investorer og fonde som involveres.

Udbudsstrategien skal derfor først endelig vælges så snart projektet er yderligere afgrænset i forhold til placering, volumen, økonomi, kvalitet, omfang af privat finansiering.



# 12 TIDSPLAN FOR REALISERING

På nuværende tidspunkt er projektet forbundet med rigtigt mange usikkerheder. Det er derfor svært at fremkomme med en tidsplan for realisering af et projekt.

Et basisprojekt placeret på egen matrikel vil dog kunne blive realiseret indenfor en tidsramme på ca. 4 år.

Tidsplanen for realiseringen vil f.eks. kunne se således ud:

Tidspunkt	Aktivitet
Måned 1-2	Udarbejdelse af udbudsmateriale for bygherrerådgivning.
Måned 3-4	Fremsendelse af udbudsbekendtgørelse, modtagelse af ansøgninger og udvælgelse.
Måned 4	Tilbudsperiode
Måned 5	Bedømmelse, standstill og kontraktindgåelse
Måned 6 - 12	Udarbejdelse af konkurrenceprogram for totalentreprisekonkurrence
Måned 13-14	Fremsendelse af udbudsbekendtgørelse, modtagelse af ansøgninger og udvælgelse.
Måned 14-15	Tilbudsperiode
Måned 16-18	Bedømmelse, forhandlinger, standstill og kontraktindgåelse
Måned 19	Totalentreprenørens underrådgivere tilretter forslag i samarbejde med planafdelingen
Måned 20- 28	Lokalplansfase Detailprojektering Indhentning af tilbud fra underentreprenører.
Måned 29	Byggetilladelse og opstart byggeri
Måned 47	Ibrugtagning

Ved opstart eksempelvis 1. januar 2022 vil huset kunne stå færdig primo 2026.

Ved byggeri som involverer Banedanmark, private grundejere, eksterne bidragsydere m.v. kan tidsplanen blive væsentlig længere. Ligeledes skal tidsplanen tillægges den tid det tager at træffe beslutning om igangsætning, indledende dialog med Banedanmark, DSB, fonde, Sydbank m.fl.

# 13 DET VIDERE FORLØB

## DIALOG MED BANEDANMARK, DSB, SYDBANK M.FL.

Vi har på egne vegne haft møde med Banedanmark. Her er udtrykt en positiv holdning i forhold til byggeri ved (men ikke over) banen, samt køb af del af matrikelnummer 92a.

Det anbefales

- at der startes en dialog op med Banedanmark omkring køb af del af deres matr.nr. 92a, udvidelse af eksisterende tunnel (ny tunnel) samt begrænsninger og proces ifm. byggeri ved eller over jernbanen.
- at starte en dialog op med Sydbank og E-bolig A/S om evt. køb af matr.nr. 9f og 9l.
- at få afklaret Hedensted Brugsforenings planer for Sognegården..

## UDARBEJDELSE AF OVERORDNET BYGGEPROGRAM

Det anbefales, at Hedensted Kommune med udgangspunkt i rapportens afsnit 7 får udarbejdet et byggeprogram. Et sådant vil kunne udarbejdes med hjælp fra bygherrerådgiver. I den forbindelse skal ligeledes afdækkes i hvilket omfang der skal ske brugerinvolvering samt en afklaring af hvilke funktioner, der skal placeres i byggeriet.

## TEKNISKE FORUNDERSØGELSER

Det anbefales, at man får udarbejdet et projekteringsgrundlag / teknisk forudsætningsnotat. Et sådant vil kunne udarbejdes af specialrådgivere på området, f.eks. ATKINS.

## EJERFORHOLD NYBYGGERI

I den fremtidige proces skal ejerstrukturen for det nye byggeri fastlægges. Det er på nuværende stadie og ud fra de på nuværende tidspunkt fastlagte funktioner forudsat at byggeriet er kommunalt ejet. I en videre proces skal afklares hvorvidt café/restaurant og eventuelt andre supplerende funktioner kan være privatejede. For

kommunale funktioner med lang levetid vil almindelige lejemaal, OPP m.v. være en langt dyrere løsning, hvor kommunen kommer til at betale udviklingsomkostninger, fortjeneste, administrationsbidrag m.v. Ligeledes vil det stride imod den generelle kommunale ejendomsstrategi.

---

# 14 BILAG

Bilag 1 - Notat fra ATKINS

Bilag 2 - Materiale fra LOOP Architects

Bilag 3 - Arealsskema



**BISGAARD | EJSING**

**LOOP.**  
architects

**ATKINS**