

Gang- og cykelbro ved Næstved Station.

En konkurrence udskrevet af Næstved Kommune og Vejdirektoratet.

I oktober 1996 udskrev Næstved Kommune og Vejdirektoratet i samarbejde med danske Arkitektens Landsforbund en åben projektkonkurrence om udformningen af en gang- og cykelbro over bane terrænet ved Næstved station.

Konkurrencen, der støttes med midler fra Trafikministeriets Trafikpulje, blev tilrettelagt i samarbejde med DSB.

Konkurrencen har haft til formål, at fremkalde forslag til en smuk og hensigtsmæssig broforbindelse mellem det østlige bykvarter, Markområdet og Næstved bykerne, samt give optimale adgangsforhold til de kollektive transportmuligheder set under et og togperronerne i særdeleshed.

Målet med konkurrencen har været at finde et realistisk projekt også i relation til økonomi, samtidig skulle projekter berige området både æstetisk og funktionelt. Broen skulle overordnet medvirke til at fjerne den barriere, som det store jernbane terræn udgør mellem de to bydele, og samtidig indgå i Næstved bys samlede planlægning også for de bløde trafikanter, og give dem god mulighed for at nå de offentlige transportmuligheder.

At der skulle være tale om en smuk og velfungerende stibro som også er økonomisk realistisk var indbefattet i bedømmelseskriterierne.

Til konkurrencen indkom 79 forslag. Komiteen har hæftet sig ved forslag der har afgivet bud både på idéplan og som samtidig er åbne over for en dialog der kan inspirere til det fortsatte arbejde og frem til en endelig udførelse. Konkurrencens opdrag er således et overordentligt spændende tilbud på bestillingen af et stykke godt og gedigent "hverdagsarkitektur". Konkurrencen har været diskuteret specifikt i forhold til Næstved, men rummer også betragtninger der vil kunne belyse emnet generelt. Projekterne er alle blevet gennemgået ud fra overstående synsvinkler som:

- Bymæssig forståelse (greb, træk, linieføring, skala, organisering etc.)
- Broidentitet (konstruktion/brotype, fremtræden, materialeudtryk etc.)
- Tilslutninger (brohæfter, forbindelser, trapper, elevatorårne etc.)

1. præmieforslaget - udarbejdet af arkitekterne MAA Ene Cordt Andersen og Thorhallur Sigurdson, markerede sig med et tydeligt og grundlæggende greb om en række af opgavens væsentligheder, som et dobbelt væsen - dels som synlig inventardel i bybygnings sammenhæng, og dels som et bevægelsesmønster for både gående og cykelister, og som et forbindelsesled over togbanens adskillende snit i bymidten.

Forslaget indarbejder denne dobbelthed i udformningen af broen i en enkel og arkitektonisk rumlig arabesque. Broen som linie, der med sit eget forløb af bugtede bevægelser er i stand til at møde forskellige geometriske skalaer på sin rejse, samtidig at funktionelle og flow-mæssige krav imødekommes. Der etableres en række rumlige "begivenheder", der giver den rejsende, broens bruger, plads til forskellige oplevelser. Broen vil forankre sig solidt og livgivende i Næstved byvæv,

bibringende bymidten en ny og dynamisk identitet.

Der blev uddelt to ligestillede 2. præmier - den ene fra Vilhelm Lauritsens A/S v. Christian Holm. Forslaget blev fremhævet for sit professionelle bud på en gang og stibro, der som type markerer sig som et moderne "industrielt" design.

En interessant, men ikke helt overbevisende liniekomposition. Broen i sig selv er enkelt tænkt, som et overhæng understøttet og suppleret af fire "skulpturelt" udformede "brovanger", der indeholder trapper, elevatorårne etc. Over disse en vingeformet tagoverdækning. De store og dominerende vanger, ligesom tilslutningen til Lollandsvej virker noget besværlig.

Den anden 2. præmie blev givet til KRAM gruppen, bestående af KHR Arkitekter, Rambøll, Anders Nyvig og Møller og Grønborg. Gruppen fik præmien for sin fine og klare analyse af kravene, og en ophængt konstruktion med regel-mæssig spænd og rolig tracering. Forslaget er et bud på et vellykket stykke pragmatisk arbejde med en klar broidentitet og gode delløsninger. Broen udformes som en ophængt konstruktion. Denne består af ydre hovedbærende lodrette stålrammer som fører kræfterne til fundamentene. I rammerne er ophængt en trekantet rumlig gitterdrager i stål, som igen bærer de ophængte brodæk med hængestænger. Gang- og cykelstierne bliver derved klart definerede, dog synes trekantet ophængt at kunne virke visuelt irriterende. Den valgte konstruktion har dog den fordel, at der opnåes en lav højde på brodækket, hvorved rampelængder minskes. Til gengæld skal de statiske kræfter løbe en omvej gennem konstruktionerne. Forslaget blev præmieret for sine velgennemarbejdede og velartikulerede helhedsbetragtninger. Ud over præmierne blev fire projekter indkøbt for enkeltstående gode ideer. Der er tale om f.eks. ideer til cykelparkering, tilslutningsforløb eller for en tankevækkende og interessant overordnet idé.

Ud over præmieringen blev 4 projekter indkøbt, ikke for hele projektet, men for interessante dele af projekterne.

Diplomarkitekt Chris Thurlbourne:

Konstruktivt er dette forslag yderst uafklaret. Alene for at bære sin egen vægt ville konstruktionen nødvendigvis kræve et voldsomt stort materialeforbrug. Dog indkøbes forslaget for sine nye bud på anderledes linieføringer, samt for utrationelle afsæt til og fra broen.

Arkitektfirmaet Hvidt og Mølgaard A/S:

Også her blev givet et indkøb, for broforslaget hvor linieføringen er et langt krumt bueslag. Brosituationen får derved i sin kontekst en visuel spænding, såvel betragtet som bybygningsobjekt, som oplevet på broen. Forslaget repræsenterede et af konkurrencens mere vellykkede og gennemarbejdede forslag til en klart defineret brokonstruktion.

Arkitekt Maa Michael Cederfeld og Ingeniør FRI Ole Vanggård:

Her blev indkøbet givet for et forslag som arbejdede med en røragtig bro, med en flot anvendelse af et interessant konstruktivt system, der er opbygget af et "åleruseagtigt" forspændt wire-system som forankres i monolittiske tårne, der dog

virker noget voldsomme.

Arkitekter Maa Mikkel Frost og Morten Holm:

De fik et indkøb for deres idé, som rummede en ny fortolkning af et gammelt tema, en slags Ponte Vecchio løsning. Forslagets udfordring er at skabe en bro, en "møbeleret" gade. Projektet opererer med en midterzone der indeholder "kasser" der kan anvendes til planter, bænke, butikker, automater etc. Forslaget skønnes at kunne indgå i en generel belysning af emnet, men er dog ikke brugbar i denne situation.

Der er således tale om en konkurrence med en generel betydning, som forbillede for trafikadfærd i danske provinsbyer.

Når man bygger så stor en bro, er det netop af stor vigtighed, at den bliver af høj arkitektonisk kvalitet, så den kan bidrage solidt og livgivende i den enkelte bysammenhæng.

Næstved kommune kan med denne konkurrence stå frem som eksempel på en god arbejdsmetode og forhåbentlig inspirere andre til behandlingen af lignende situationer i andre byer.

Ulla Egebjerg Arkitekt Maa, Æstetisk konsulent i Vejdirektoratet.