

# Fredericias forvandling mellem bymidten og Lillebælt

Kanalbyen i Fredericia transformerer i disse år et tidligere industriområde til en moderne bydel med boliger, erhverv, kanaler og grønne byrum. Trafik, veje og parkering spiller en central rolle, blandt andet i vejstrukturens tætte sammenhæng med den historiske by, og parkeringsløsningen bidrager til det gode bymiljø – også på overraskende vis, som når et nyt p-hus er ét stort kunstværk.



**AF TIM E. HALVORSEN**  
Kanalbyen i  
Fredericia P/S  
tea@kanalbyen.dk

**D**et unikt beliggende område, hvor Fredericias historiske fæstningsby møder Lillebælt, har op gennem det tyvende århundrede været hjemsted for tung industri. Det har været et driftigt sted, men hverken smukt, sundt eller ufarligt – og i 1960'erne skød høje skorstene op som en løsning på byens påtrængende problemer med lugt og ikke mindst faren for at indånde syreholdig luft. De op til 105 meter høje skorstene blev dermed en del af byens skyline i en menneskealder.

Dette billede af Fredericia er nu fortid, og en helt ny skyline tager form. Kemira GrowHows gamle fabrik, som blandt andet producerede salpetersyre og gødningsstoffer, lukkede i 2004, og som følge af en konsekvent beslutning fra Fredericia Byråds side og partnerskabet, som kommunen og Realdania By & Byg indgik i 2008, skal byens allermest centrale område mod vandet ikke mere rumme industri, men en levende og bæredygtig bydel. Derfor er også det gamle skibsværft ved siden af Kemiragunden nu væk. Det flyttede i 2011 til større faciliteter på Lindø.

## Transformationen

Så nu er moderne boliger sammen med caféer, kontorarbejdspladser, kanaler og grønne byrum stærkt

på vej. For bystyret har det ikke bare handlet om en fysisk forvandling, men om at ændre hele Fredericias identitet fra industri- og arbejderby til en moderne og attraktiv by med en bred befolkningssammensætning.

For Realdania By & Byg handler det især om at vise omverdenen et stærkt eksempel på, hvordan man kan transformere et tidligere industriområde til en bæredygtig by - og anviser løsninger, der kan give inspiration til andre byudviklere.

Et eksempel på det kan være, at projektet har brugt overskudsjord fra udgravning af kanalerne til at hæve terrænet som led i projektets klimasikring af hele det centrale Fredericia mod havvandsstigninger.

## Byens møde med vandet

Transformationen i Fredericia betyder ikke mindst, at byen har vendt ansigtet mod vandet. Efter den lange tid med industri er det uden overdrivelse epokegørende, at fredericianerne har fået uhindret adgang - og i langt højere grad også udsyn - til Lillebælt fra deres by. Havneindløbet Gammel Havn har fået en helt anden rekreativ karakter end førhen – og de nyanlagte kanaler er et hovedgreb, der skal øge livskvaliteten og Kanalbyens attraktivitet. Den



### KANALBYEN I FREDERICIA

- I 2008 gik Fredericia Kommune og Realdania By & Byg i partnerskab om at udvikle den østlige del af Fredericia Havn til en bæredygtig bydel, der som noget nyt giver alle i Fredericia fri og direkte adgang til vandet.
- I projektets udviklingsplan er det siden blevet konkretiseret, at bydelen skal anlægges som en kanalby, der med smukke og rekreative byrum, attraktive boliger, arbejdspladser, indkøbsmiljøer og kulturliv kan tiltrække mange forskellige mennesker og virksomheder.
- Udviklingsplanen rummer både en fysisk plan, strategier og fyrtårnsprojekter samt en tidsplan, ligesom grundlaget for projektet også omfatter en økonomisk plan.

I dag præges Kanalbyen i stigende grad af nye boliger og byliv. Foto: Søren Palmelund.

første af slagsen – Frederiks Kanal – vil bare i løbet af i år blomstre op med nye boliger, serveringssteder og en kanalpromenade med træer, bænke og kunst.

Projektet nyder naturligvis rigtig godt af beliggenheden - ikke bare områdets egen enestående beliggenhed mellem byen, fæstningsvolden og bæltet, men også hele Fredericias position som det vigtigste infrastrukturelle knudepunkt i Vestdanmark, hvor de store jernbaner og motorveje mødes. Som en del af Trekantområdet ligger Fredericia tilmed i et af Danmarks betydeligste vækstområder.

### Vejnettet er helt centralt

I den fysiske plan for Kanalbyen i Frederi-

cia handler det i høj grad om at udvikle bydelen i tættest mulig sammenhæng med den eksisterende bymidte. Måden, som vejene i Kanalbyen anlægges på, hænger derfor både trafikalt og arkitektonisk stærkt sammen med den historiske by og dens strenge renæssancemønstre af snorlige gader, som vinkelret krydser hinanden - ligesom på Manhattan.

Fredericia er jo historisk set en vigtig fæstningsby, og de lange lige gader har først og fremmest tjent som sigtelinjer, hvor man på lang afstand kunne holde øje med fjenden. Særligt de nord-sydgående linjer videreføres i den nye bydel i direkte forlængelse af bymidtens firkanterede vejnet.

Det giver også i dag god mening, men jo af helt andre grunde end de militære – nemlig i kraft af glæden ved udsynet og de lange kig frem og tilbage mellem byen og det omgivende vand og i kraft af fastholdelsen af byens historiske kvaliteter - til glæde for alle, der færdes i Fredericias by.

### Det grønne åndehul

Kanalerne, som indtil videre kun er delvist anlagt, indgår i den samme struktur, idet de går parallelt med de lange lige ga-

der, henholdsvis øst-vest og nord-syd. Men ét element bryder strukturen, nemlig det store grønne parkstrøg, Søndervold, som netop i år bliver anlagt midt i Kanalbyen. Som et grønt Broadway (for nu at blive i analogien) bugter det sig diagonalt gennem bydelen, hvor det gennemskærer vejstrukturen mellem kanalen i nordvest og det grønne voldanlæg i sydøst og tilbyder oplevelser og rekreation for Fredericias borgere og udefrakommende gæster.

Fredericia Kommune og Kanalbyen i Fredericia anlægger sammen parken, som om et halvt års tid vil være tilgængelig for hele byen – med legeområder og andre aktiviteter, et særligt lyd kunsværk og meget alsidig beplantning.

### Strategier og fyrtårne

Gaderne, kanalerne, de grønne byrum – og naturligvis de mange byggerier, som opføres af private bygherrer – er hovedbestanddele i selve den fysiske plan for Kanalbyen.

Men projektets udviklingsplan, som er blevet til efter en international konkurrence i 2010-11, er meget mere end den fysiske plan. Det er også strategier for, »



Sådan så Fredericias mest centrale havneområde ud til op i 00'erne. Foto: Flemming Hansen.



Den fysiske plan for Kanalbyen i Fredericia – med kanalerne og den grønne park Søndervold.

hvad der skal drive udviklingen – som midlertidige aktiviteter, kunst, borgeres og interessenters aktive deltagelse og bæredygtighed. Og det er såkaldte fyrtårnsprojekter, som skal være med til at skubbe til bydelens udvikling – som for eksempel en opgradering af Gammel Havn, som Fredericia Kommune netop har gennemført og derigennem skaffet flere pladser og bedre faciliteter til de mange gæstesejlere, der hvert år bruger stedet som anløbshavn.

Udviklingsplanen for Kanalbyen er desuden kendetegnet ved ikke at være nalgelfast, men netop rummelig og fleksibel, så vi løbende kan tilpasse os forandringer i omverdenen og nye erkendelser. Når man skal skabe en byudvikling over mere end tyve år, ville det være naivt at tro, at man kan udtænke den optimale løsning fra starten. Så vi har fra starten givet plads til, at vi kan blive klogere undervejs.

### Trafik, parkering og livskvalitet

Det gælder blandt andet løsningen for trafik og parkering, hvor vi har justeret udviklingsplanen undervejs med blandt

andet en samlet trafikplan, som konkretiserer, hvordan trafikken afvikles i Kanalbyen.

Der er her tænkt i løsninger, som opmuntrer til, at man går, cykler eller bruger offentlig transport af hensyn til bæredygtighed, sundhed og det gode bymiljø. For eksempel vil Kanalbyen få en hovedgade, som opdeles i forskellige arealer til biler, cyklister og fodgængere, og hvor hastigheden maksimalt vil være 40 kilometer i timen, samtidig med at busbetjening bliver mulig. Der er også lagt vægt på gode bus- og cykelforbindelser til Fredericia Banegård, men også bilisterne tilgodeses med en stærk opkobling til motorvejsnettet.

Også parkeringsløsningerne understøtter livskvaliteten i byen ved, at bilerne holdes mest muligt væk fra gader og pladser og giver plads til bylivet. I de mest attraktive byrum som langs kanalerne må bilerne slet ikke være.

Netop parkering er noget af det, som er ændret i planen, efterhånden som vi er blevet klogere. I stedet for at hver karré har sin egen parkeringskælder, bliver der

opført en række centralt placerede p-huse, som både benyttes til parkering til kultur, detailhandel, kontorerhverv og boliger, og hvor vi bestræber os på at minimere antallet af parkeringspladser gennem dobbeltudnyttelse, så de samme pladser fx kan bruges af medarbejdere i bydelens kontorvirksomheder i dagtimerne og af beboere om aftenen, natten og i weekenden. Derved opnår vi en bedre udnyttelse af bydelens arealer end tidligere.

### P-hus som kunstværk

Og når man nu alligevel skal opføre parkeringshuse til de mange biler, hvorfor så ikke samtidig prøve at tilgodese andre af målene for den gode by. Det rummer Kanalbyen et iøjnefaldende eksempel på, for strategien om at bruge kunst som en dynamo blev sidste år materialiseret i noget så usædvanligt som et kunstværk og parkeringshus i ét.

HYDRA er navnet på p-huset, hvis kunstneriske dimension er skabt af den internationalt kendte kunstner fra Fredericia, Kirstine Roepstorff. HYDRA er det fjerde kunstværk i Kanalbyen, og som det gør sig gældende med alle værkerne, er kunsten skabt til stedet. Det er også indtænkt i byggeriet fra starten – i tæt samarbejde med Statens Kunstfond, bygherren og Kanalbyen i Fredericia P/S.

På den måde er noget så umiddelbart kedeligt og lavpraktisk som at parkere blevet en sanselig oplevelse – blandt andet i kraft af et kæmpemæssigt mosaikøje i mangefarvet glas på p-husets facade, som giver vidt forskellige lyseffekter, når solens stråler slipper ind om dagen, og i de mørkere timer når bilerne i p-huset slipper deres lyskegler gennem øjet ud i den nye by.

For Kanalbyen i Fredericia er den gode by en mangfoldig og spændende by med plads til overraskelser. Hvor blandingen af ejer-, leje- og ungdomsboliger sikrer en bred befolkningssammensætning, hvor miljøet langs kanaler og havneindløb gør byen livlig og attraktiv at opholde sig i, hvor vores midlertidige containerby sommeren igennem er ramme om underholdning og kultur, hvor kunsten er det lille "ekstra" – og hvor trafik og veje får lov til at handle om meget andet og mere end menneskers befordring fra A til B. ●



Kunsten indtager en særlig plads i Kanalbyen i Fredericia. Her p-huset der samtidig er et kunstværk af Kirstine Roepstorff. Foto: Joan Barløse.

# DEN GRØNNE VEJ

## Klimavenlig Asfalt (KVS)

KVS kombineret med Warm-Mix-Asfalt er én af de mest miljøvenlige slidlag på markedet.

- ✓ Lav rullemodstand mindsker bileres CO<sub>2</sub>-udledning
- ✓ Lavere varme i produktionen giver et mindre energiforbrug
- ✓ Støjreducerende effekt
- ✓ Stor slidstyrke og mindsket sporkøring
- ✓ Bedre arbejdsmiljø

