

# IK

KANALBYEN  
I FREDERICIA

› Udviklingsplan



01 > Forord.....	03
02 > Visionen.....	06
03 > Midt i Danmark, midt i byen og tæt på naturen.....	10
Fredericia.....	11
Projektområdet.....	13
04 > Strategier og fyrtårnsprojekter.....	14
Strategi for midlertidige aktiviteter.....	15
Strategi for kunst som dynamo for byudvikling.....	17
Strategi for aktiv deltagelse og medejerskab i byudviklingen.....	18
Strategi for bæredygtighed.....	19
Fyrtårnsprojekter.....	20
Nyt musicalcenter.....	20
Udvikling af Gammel Havn som gæstesejlerhavn.....	21
Udvikling af Fredericia som krydstogtdestination.....	22

05 > Den fysiske plan for Kanalbyen.....	23
Hovedgreb.....	24
Renæssancebyens gadenet videreføres.....	25
Planen om en kanalby genoplives.....	27
De blå rum.....	28
Voldanlægget bindes sammen igen.....	29
De grønne rum.....	30
En blandet by med forskelligartede bykvarterer.....	35
Bebyggelse og arkitektur.....	43
Klimasikring.....	45
Mobilitet.....	46
Parkering.....	49
Forsyning.....	51
Affaldshåndtering.....	51
Håndtering af regnvand.....	51
Håndtering af forurennet jord.....	51
Byens lyde.....	52
Planlægningszone.....	52
Etape- og tidsplan.....	52

01

# Forord

Dette er version 2 af udviklingsplanen for Kanalbyen i Fredericia. Udviklingsplanen udgør det styringsredskab, som skal sikre, at der skabes langsigtet tillid og kvalitet i udviklingen. Planen er baseret på de visioner, der er opstillet for Kanabyen, strategierne vi forfølger i udviklingen og endelig den fysiske plan, der ligger til grund for helhedsgrebet.

Kanalbyen i Fredericia er et markant og ambitiøst byudviklingsprojekt mellem Fredericias historiske bymidte og byens centrale havnefront ud til Lillebælt. Det ca. 20 hektar store område vil blive udviklet og udbygget over 20-25 år. Fuldt udbygget vil området kunne rumme ca. 1.200 boliger og ca. 2.800 arbejdspladser. Bag udviklingen står projektselskabet Kanalbyen i Fredericia P/S, som er ejet af Realdania By & Byg og Fredericia Kommune - og vi er godt i gang.

Udviklingsplanen er styringsredskabet til indfrielsen af de unikke potentialer, som Kanalbyen i Fredericia har for at blive en enestående, spændende og levende ny bydel. Med Lillebælt lige uden for døren har området direkte adgang til vandet og er tæt på den eksisterende by med god adgang til regionens infrastruktur. Bydelen vil kunne tilbyde smukke og rekreative byrum, attraktive boliger, arbejdspladser, indkøbsmiljøer og kulturliv. Endelig bliver Kanalbyen udviklet ud fra høje målsætninger om bæredygtighed, herunder blandt andet håndtering af klimaudfordringer.

Udviklingsplanen tager afsæt i den vision ejerne - Fredericia Kommune og Realdania By & Byg - har lagt til grund for Kanalbyen. Den rummer dels en række strategier, for hvordan vi vil understøtte byudviklingen og dels en fysisk plan.

Den strategiske del af udviklingsplanen beskriver de strategier og fyrtårnsprojekter, der skal være med til at sikre realisering af målet om at skabe en radikal, positiv og synlig transformation af Fredericia og af Kanalbyen i Fredericia som Trekantområdets nye, attraktive lokaliseringsmulighed for både borgere og virksomheder.

Den fysiske plan binder den nye bydel sammen og forbinder den med Fredericias historiske bymidte. Planen beskæftiger sig med den konkrete bebyggelse, byrum med kanaler, grønne og blå strukturer og infrastruktur. Denne del af udviklingsplanen udgør grundlaget for myndighedernes arbejde med planlægningen i form af kommuneplantillæg og lokalplaner i området.

Udviklingsplanen kommunikerer samtidig projektets intentioner til omverdenen, herunder ikke mindst til potentielle investorer, som, med en gennemarbejdet, men fleksibel udviklingsplan, får sikkerhed for udviklingsretning og kvalitet i forhold til de investeringer, der skal gøres.

At udvikle en nyskabende og markant anderledes bydel kræver et engagement ud over det sædvanlige fra alle parter, men belønningen er tilsvarende stor. Jeg er ikke i tvivl om, at Kanalbyen vil give Trekantområdet en helt ny dimension i konkurrencen med hovedstaden samtidig med, at den vil bidrage til bylivet og den fortsatte vækst i Fredericia.

#### Velkommen til version 2.0.

Første version af udviklingsplanen blev udgivet i 2012. Den blev til gennem bearbejdning af forslag fra en forudgående konkurrenceproces gennemført i tæt samspil med og respekt for Fredericia by samt i dialog og drøftelse med byens borgere og interessenter.

Projektet er på en række områder et andet sted i dag, seks år efter den oprindelige udviklingsplan blev udgivet. Derfor sidder du i dag med version 2.0 i hånden.

Planens hovedgreb, herunder forslaget om at etablere kanaler og en grøn forbindelse samt fastholdelsen af sigtelinjer i gaderne til Lillebælt, er naturligvis bevaret. Flere af de oprindelige forslag i udviklingsplanen, som fx ideen om et nyt musicalteater og opgradering af Gammel Havn til gæstesejlerhavn, er vi nået et langt stykke vej med at modne.

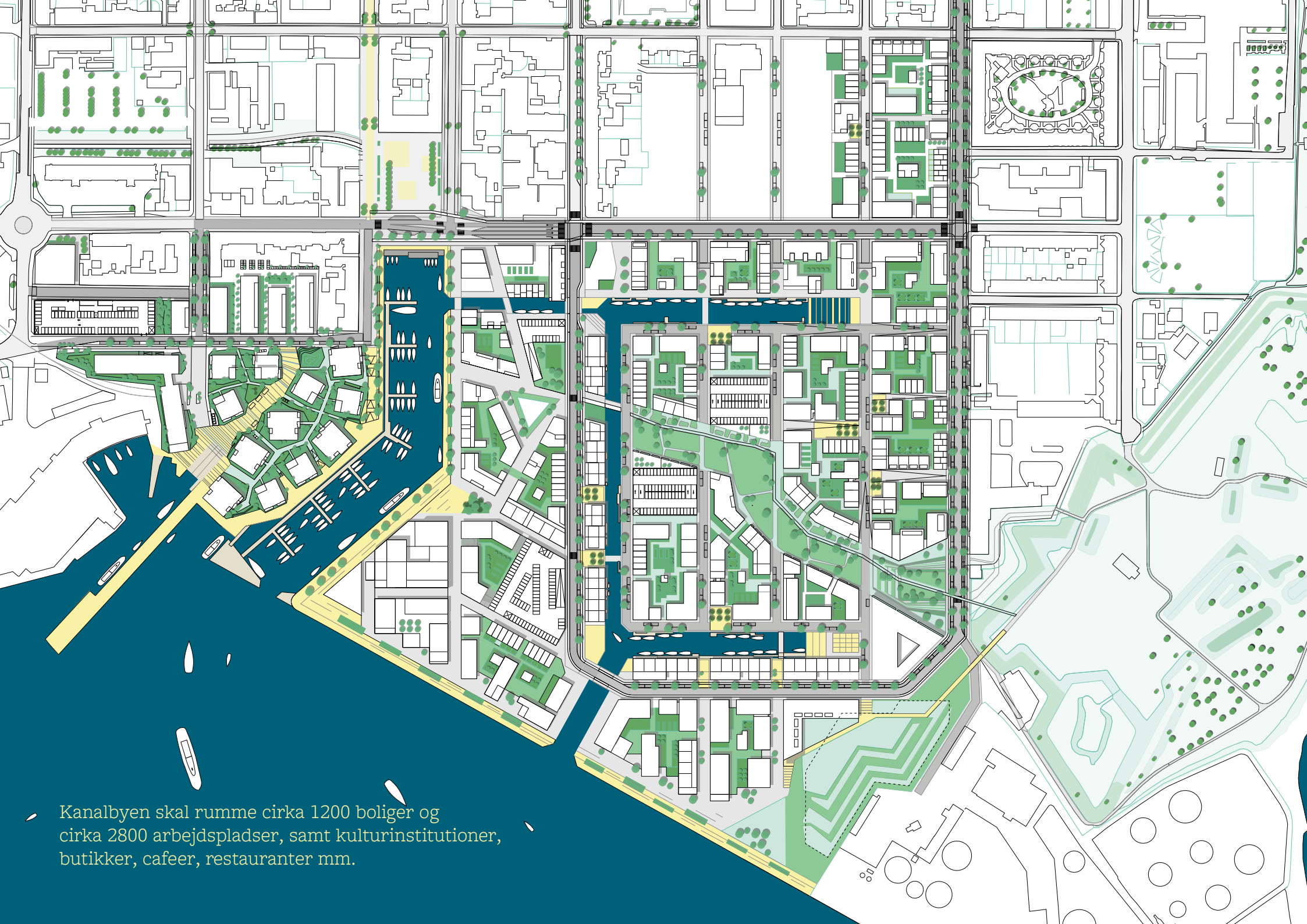
Vi er også blevet klogere på en række områder. Fx har vi nu lavet en samlet trafikplan, som konkretiserer hvordan trafikken afvikles i Kanalbyen. Også parkering er ændret i planen. Fremover etableres der centralt placerede p-huse, som benyttes til både parkering til kultur, detailhandel, kontor-erhverv og boliger. Derved får vi en bedre udnyttelse af arealerne end tidligere, hvor hvert enkelt karré havde sin egen parkeringskælder.

En udviklingsplan er ikke statisk, men rummelig, fleksibel og robust i forhold til udviklinger i samfund, konjunkturer og teknologi. Der vil fortsat være behov for at lave justeringer undervejs – og for at gøre dette mere enkelt har vi valgt at udgive version 2.0 af udviklingsplanen som en web publikation. Vi håber, den vil blive godt modtaget.

God læsning!

**Carsten Koch**  
Bestyrelsesformand

Udviklingsplanen er styringsredskabet til indfrielsen af de unikke potentialer, som Kanalbyen i Fredericia har for at blive en enestående, spændende og levende ny bydel.



Kanalbyen skal rumme cirka 1200 boliger og cirka 2800 arbejdspladser, samt kulturinstitutioner, butikker, cafeer, restauranter mm.

02

# Visionen

Byudviklingen af Kanalbyen skal være moderne, nutidig og fremtidssikret - og bydelen skal skabe gode rammer og vilkår for by- og livskvalitet.

### Overordnet vision

Den overordnede vision for Kanalbyen i Fredericia er at skabe en attraktiv bydel, der åbner Fredericia mod Lillebælt, hvor den nye moderne bydel respekterer Fredericias unikke historie.

### Visionspunkter

- > Partnerskabets overordnede vision for udviklingen af området er udmøntet i fem visionspunkter, som er:
- > at historien, den moderne bybygning og arkitektur mødes og skaber nytænkning

- > at by- og livskvalitet går hånd i hånd med udviklingsmuligheder
- > at byens borgere og aktører deltager aktivt i byudviklingen
- > at Fredericia bliver katalysator for Trekantområdets udvikling i konkurrence med hovedstadsområdet
- > at bæredygtighed, både mht. økonomi, miljø, socialt- og sundhedsmæssigt, indgår i planlægning og løsninger

### Historien, den moderne bybygning og arkitektur mødes og skaber nytænkning

Fredericias unikke byhistorie indgår og er anvendt som et aktiv i udviklingsplanen. Voldanlægget, den retlinede renæssanceby-struktur, karréerne og de historiske byhuse har sammen dannet udgangspunktet for helhedsgrebet og inspireret til løsningerne.

Udviklingsplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem internationale og danske eksperter i byudvikling og anviser, hvordan nyt og gammelt kan mødes og forme rammerne om fremtidens bymidte i Fredericia.

Den nye bydel udgør sammen med den eksisterende by en helhed. Den historiske bys karakteristiske arkitektur og skala er anvendt og fortolket i den

nye bydel. Samtidig er der tilføjet elementer og arkitektur, der er tidssvarende og fremsynet. De kommende brugere tilbydes kvalitet og oplevelser, der passer til samtiden.

### By- og livskvalitet går hånd i hånd med udviklingsmuligheder

Udviklingsplanen sigter på at skabe gode rammer og vilkår for by- og livskvalitet og på at understøtte udvikling og vækst i Fredericia og Trekantområdet.

Trafik, miljø, arkitektur, byliv, fritidsaktiviteter, ude- ophold og handelsliv er struktureret, så det spiller godt sammen og skaber muligheder for en mangfoldig bydel, hvor det moderne liv kan leves.

Kanalbyen i Fredericia P/S har fra starten åbnet området for byen, og i samarbejde med byens bor-

## Selskabet bag Kanalbyen i Fredericia

- > Kanalbyen i Fredericia er et partnerskab mellem Fredericia Kommune og Realdania By & Byg, der har til formål at udvikle den nye bydel af samme navn.
- > Fredericia Kommune ejer 25 % af selskabet og Realdania By & Byg ejer 75 %.
- > Selskabet har en bestyrelse med fem medlemmer
  - > Formand: Carsten Koch
  - > CEO i Realdania By & Byg Peter Cederfeld
  - > COO i Realdania By & Byg Peter Kjølby
  - > Jacob Bjerregaard, Borgmester I Fredericia Kommune
  - > Steen Wrist Ørts, Byrådsmedlem I Fredericia Kommune
- > Direktion: Projektdirektør Tim E. Andersen

gere og interessenter tilført aktivitetsmuligheder, så alle har mulighed for at bruge området. Den proces vil fortsætte i takt med, at byudviklingen tager form, så området i alle stadier bliver en levende bydel. Formålet er at skabe liv samtidig med, at bydelen udvikler sig og bliver opført. I alle stadier af projektets udvikling mod en ny bydel skal det være et område i en dynamisk bevægelse.

### Byens borgere deltager aktivt i byudviklingen

Udviklingen af Kanalbyen har, siden overtagelsen af arealerne, været tilrettelagt i en proces, hvor byens borgere, de handlende, erhvervslivet og andre aktører har været inviteret til dialog om bydelens fremtid. Også i konkurrenceprocessen har mange lokale kræfter medvirket aktivt til at skabe grundlaget for denne udviklingsplan og dermed for den videre proces, hvor planlægning og byggeri de kommende år tager form.

Også fremover vil der blive mulighed for dialog og for at følge med i udviklingen, når konkrete byggerier, byrum mv. skal igangsættes.

Kanalbyen i Fredericia P/S vil løbende arbejde med at finde de rette former for borger- og interessentdialog og invitere interesserede til at medvirke til at kvalificere udviklingen af området. Der er samtidig opmærksomhed på, at udviklingen af den nye bydel kan påvirke især naboer til projektområdet. Selskabet vil gerne lytte og være imødekommende, men er samtidig opmærksom på, at der kan være meget forskellige synspunkter og meninger, som skal afvejes i beslutningsprocesserne.





## Fredericia bliver katalysator for Trekantområdets udvikling

Udviklingen af Kanalbyen er en del af den samlede udvikling i Trekantområdet.

Trekantområdets byer har en fælles vision om at være konkurrent til udviklingen i København og Hovedstadsområdet; en vision, der forpligter og sætter overliggeren højt – også for byudviklingen af Kanalbyen i Fredericia. Ved at skabe en bydel, der har en unik og særlig karakter i Fredericia og adskiller sig fra de øvrige byer i Trekantområdet, rummer projektet et potentiale for at understøtte virkeliggørelse af visionen for Trekantområdet.

Kanalbyen skiller sig ud, både i forhold til København og Hovedstadsområdet og i forhold til de øvrige byer i Trekantområdet. Med markante kanaler, grønne byrum og et bynært handelsliv i maritime omgivelser får både Fredericia og Trekantområdet med Kanalbyen et supplement og en ny mulighed for at tilbyde nye bynære boliger og attraktive miljøer for borgere og virksomheder.

## Bæredygtighed, både mht. økonomi, miljø, socialt- og sundhedsmæssigt, indgår i planlægning og løsninger

Byudviklingen af Kanalbyen skal være moderne, nutidig og fremtidssikret og tage ansvar for den helhed, den er en del af. Både på det nære niveau, hvor brugere og beboeres trivsel og sundhed tilgodeses, men også på samfundsmæssigt niveau,

hvor integration af hensyn til miljø og energiforsyning rækker ind i fremtiden.

Udviklingsplanen rummer derfor bæredygtige løsninger i forhold til de aktuelle klima- og energiudfordringer. Samtidig opfordrer og inviterer de mange grønne og blå byrum og ikke mindst vandmiljøet i Gammel Havn, kanalerne og Lillebælt til motion og bevægelse samtidig med, at de bidrager til at skabe et godt socialt miljø.

Mangfoldighed i udbuddet af boliger, arbejdspladser og kultur fremmes, så bydelen er tiltrækkende for forskellige grupper af beboere, arbejdstagere og besøgende.

Udviklingen af Kanalbyen skal naturligvis også hænge økonomisk sammen og leve op til et ufravigeligt krav om kvalitet.

Byudviklingen af Kanalbyen skal være moderne, nutidig og fremtidssikret og tage ansvar for den helhed, den er en del af.



# 03

## Midt i Danmark, midt i byen og tæt på naturen

Fredericia ligger centralt placeret i et af Danmarks stærkeste vækstområder. Inden for kort afstand nås et stort sammenhængende arbejdsmarked og en stor befolkningsgruppe i et sammenhængende byområde - Trekantområdet.

I Fredericia ligger Kanalbyen, som fysisk befinder sig på et sted, hvor der tidligere var tung industri. Nu er kursen sat mod en moderne bydel.

## Fredericia

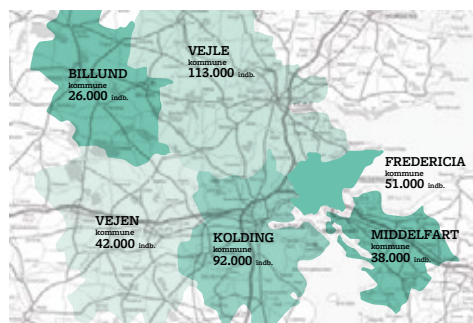
Fredericia ligger midt i Trekantområdet, et af Danmarks væsentligste vækstområder og Vestdanmarks største trafikale knudepunkt. Der bor 51.000 mennesker i Fredericia Kommune, hvoraf de cirka 40.000 bor i selve Fredericia by.

Byen er jernbaneknudepunkt for både gods- og persontransport og ligger ved motorvejskrydset mellem E20 og E45. København og Hamborg ligger inden for tre timers køreafstand. Via motorvejen er der også hurtig adgang til Billund Lufthavn med forbindelse til over 90 destinationer.

Fredericias havn er en dybvandshavn, der både fungerer som erhvervshavn, krydstogthavn og lystbådehavn.

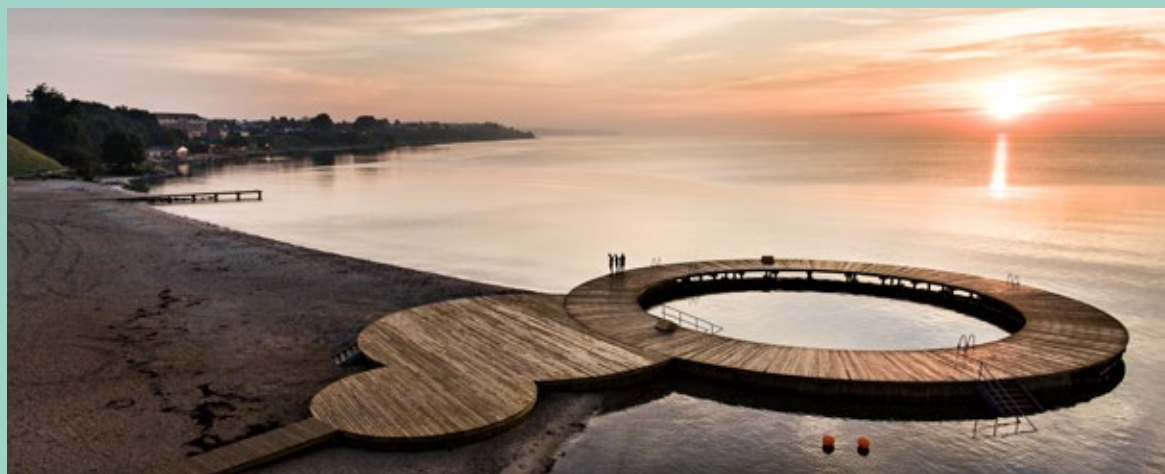
Samtidig er Fredericia en by med unik adgang til vand og natur. Byen har en lang kystlinje mod Lillebælt med stor nærhed til skov og naturparker.

Bymidten med det levende detailområde har vand, både mod øst, hvor den lange badestrand Østerstrand ligger, og mod syd, hvor havnen og Kanalbyen ligger med direkte adgang til Lillebælt. Til de andre sider er bymidten omgivet af et stort slæet grønt voldanlæg, der på en gang har en stor rekreativ og historisk værdi for byen.



## Naturpark Lillebælt

Fredericia, Kolding og Middelfart kommuner har udpeget et cirka 44.000 hektar stort område som maritim naturpark for unikke natur- og kulturoplevelser samt friluftaktiviteter for borgere og turister. Målet er at understøtte og udvikle formidlingen af områdets natur- og kulturværdier samt at bidrage til udvikling af bæredygtige erhverv og øget bosætning.



Transporttider fra  
Fredericia i bil og tog.



## Projektområdet

Kanalbyen udgør cirka 20 hektar og er beliggende mellem Fredericias historiske bymidte mod nord, hvor området knytter naturligt an til den eksisterende by, og Lillebælt mod syd. Tidligere har Fredericias historiske grønne voldanlæg gået igennem området, men volden har med tiden måttet vige pladsen for udvidelse af havn og industri.

På Kanalbyens område, øst for Gammel Havn, lå tidligere gødningsvirksomheden Kemira, mens området vest for Gammel Havn tidligere husede Fredericia Skibsværft.

### Fra industri til moderne bydel

Da Kemira lukkede i 2004, besluttede Fredericia Kommune at udvikle en helt ny bydel i området. Og da Fredericia Skibsværft flyttede til Lindøværftet ved årsskiftet 2010/2011, blev de fleste industrielle bygninger i området vest for Gammel

Havn revet ned for at give plads til midlertidige aktiviteter for borgerne.

I 2010 åbnede Kanalbyen det midlertidige landskab med blandt andet fiskeområde, volleyballbane, udekøkken og byhaver. Landskabet er siden blevet udviklet i de år, der er gået, hvor det kontinuerligt er blevet brugt som et laboratorium for forskellige aktiviteter, der har givet viden om, hvilke aktiviteter der vil kunne videreføres i Kanalbyen på permanent basis. Nogle aktiviteter er over tid flyttet til nye lokationer for at gøre plads til byggeri.

I dag afgrænses Kanalbyens område af udskibnings-terminalen og Kastellet mod syd og øst. Mod vest, hvor Espersens fiskefabrik ligger frem til 2018, opføres ADPs kontorhus Port House, som fremover skal markere overgangen mellem den aktive erhvervshavn og Kanalbyen.



Frem til lukningen af Kemira i 2014 var området præget af tung industri. Skibsværftet, som her ses i forgrunden, flyttede ud af byen i 2011.



I 2010 åbnede Kanalbyen P/S området op for Fredericias Borgere. Industrien var nu afløst af et midlertidigt landskab, der inviterede til rekreation og aktiviteter.

# 04

## Strategier og fyrtårns- projekter

Kanalbyen udvikles ud fra en række strategier, der skal understøtte realiseringen af visionen for den nye bydel. Strategierne er formuleret indenfor områderne: Midlertidigt byliv, kunst, aktiv deltagelse samt bæredygtighed.

Men også en række fyrtårnsprojekter driver udviklingen fremad. Et nyt musicalcenter, en opgraderet gæstesejlerhavn samt Fredericia som krydstogt-destination har prioritet i de kommende år.

## Strategi for midlertidige aktiviteter

Parallelt med udviklingen af Kanalbyen udnyttes området midlertidigt til en bred vifte af aktiviteter. De midlertidige aktiviteter skal:

- > Skabe liv og medejerskab
- > Styrke Kanalbyens identitet
- > Øge områdets attraktionsværdi og dermed økonomiske værdi
- > Bidrage til at udvikle bydelen i samspil med byens borgere og aktører.

Siden overtagelsen af arealerne har Kanalbyen løbende åbnet området for alle Fredericias borgere og besøgende omkring en lang række aktiviteter fra byhaver og visesang til pop-up butikker. Aktiviteterne skaber liv, identitet og fællesskaber og giver ejerskab til området.

De midlertidige aktiviteter ses også som frontløbere for den blivende by, hvor de aktiviteter, som viser sig at være gode og relevante for området, bliver integreret i byudviklingen.

Udover de etablerede midlertidige aktiviteter, som drives i samarbejde med borgere og virksomheder, arbejdes der også målrettet med at tiltrække events, der på en gang kan skabe identitet og sætte Kanalbyen på landkortet.

Dertil udlægges der arealer og tilbydes sparring til virksomheder, som ønsker at udvikle nye produkter og medvirke til at skabe innovation omkring byggebranchen og i byudvikling.

Kanalbyen bestræber sig på at udvikle og afprøve strategier og fyrtårnsprojekter i partnerskaber og alliancer med relevante aktører.



## Aktiviteter som afsæt for markedsføring og branding

De midlertidige aktiviteter skaber liv og historier, som er med til at brande Kanalbyen som en levende og attraktiv bydel at bo, leve og deltage i.

I partnerskab med blandt andet Fredericia Kommune arbejder Kanalbyen målrettet på at styrke særligt midtbyens og Kanalbyens

kendskab og image. Dette sker både gennem kampagner, branding-samarbejde, eventkoordinering mv. Den fælles indsats skal øge byens attraktionsværdi for tilflyttere og investorer til gavn for hele byens udvikling fra industriby til en moderne og rekreativ by.



## Medejerskab og byliv gennem grønt fællesskab

I 2012 fandt en gruppe ildsjæle sammen med Kanalbyen omkring etableringen af et grønt fællesskab. Fællesskabet, som kom til at hedde Grow Your City, og antallet af plantekasser er vokset år for år, og i dag står der 750 plantekasser på havnen, fyldt med urter og blomster.

Byhaverne tiltrækker folk i alle aldre og der er plads til alle. For 50 kr. pr. plantekasse kan man deltage i fællesskabet, som, udover dyrkning, byder på fællesspisning og andre aktiviteter.



## Events, der tiltrækker et større publikum

Til venstre: Fredericia Teaters outdoor musical STEAM, som blev opført i Kanalbyen i 2016, pegede fremad i tiden – på det nye musicalcenter, som planlægges i Kanalbyen. På billedet ses en del af den maritime kulisse, som blev bygget op af skibscontainere.

Til Højre: Fredericia City Triatlon blev i 2016 og 2017 afholdt med start i Kanalbyen. Eventen strækker sig over en hel weekend med løb, cykling og svømning i form af både sprint og olympisk distance rundt i Fredericia.







## Strategi for kunst som dynamo for byudvikling

Kanalbyen har udarbejdet en kunststrategi, der over en årrække skal sikre realisering af kunstprojekter, som skaber liv, beboerinvolvering, debat, er stedsspecifikke, bæredygtige og har højeste kunstneriske kvalitet.

Kunststrategien omfatter dels midlertidige bylivs- og kunstneriske aktiviteter, som skaber opmærksomhed og aktivering af arealerne og dels etablering af permanente kunstværker.

Kanalbyen vil skabe ramme for værker, som rager op og sætter bydelen på det kunstneriske og kulturelle landkort som et sted med en stærk identitet præget af kunsten.

Strategien ligger i forlængelse af den hidtidige tradition, som Fredericia bymidte har været kendt for i mange år. Bymidten har allerede i dag mange flotte kunstværker i det offentlige rum, som giver liv til byens stræder og de mange pladser.

Kanalbyen ønsker at skabe ramme for kunst, der kan skabe liv, vække debat og engagere fremtidens

beboere på nye måder. Det er væsentligt at skabe plads til det spontane. Der skal være plads til eksperimentet, der måske kan føre til det store, krævende, blivende kunstværk.

Kunststrategierne for de enkelte delområder i Kanalbyen udarbejdes fortløbende i samarbejde med relevante samarbejdspartnere, herunder lokale aktører, Statens Kunstfond og udvalgte kunstnere.

Det betyder, at de midlertidige kunstværker og kunstprocesser allerede har sat deres spor, når Kanalbyen, sammen med de involverede bygherrer, tager hul på en ny etape i byudviklingen. Det kan inspirere, forstyrre og skabe nye løsninger, som kan inddrages i de videre overvejelser om udformning af det nye område. Både indenfor kunstens eget arbejdsområde og indenfor eksempelvis bygningsdesign og arkitektur.

### Havnebænkene

Havnebænkene er skabt af den lokale kunstner Gunhild Aaberg. Værket bygger på områdets identitet og styrker samtidig fornemmelsen for det maritime.

## Strategi for aktiv deltagelse og medejerskab i byudviklingen

Kanalbyen bestræber sig på at udvikle løsninger i dialog og samarbejde med de involverede aktører, både i forhold til de midlertidige aktiviteter samt i forhold til den permanente by.

Udviklingen af Kanalbyen har, siden overtagelsen af arealerne, været tilrettelagt i en proces, hvor byens borgere, de handlende, erhvervslivet og andre aktører har været inviteret til dialog om bydelens fremtid. Helt tilbage til konkurrenceprocessen har mange lokale kræfter medvirket til at skabe grundlaget for denne udviklingsplan og dermed den videre proces.

Også fremover vil der blive mulighed for dialog og for at følge udviklingen, når konkrete byggeri-

er, byrum og midlertidige aktiviteter igangsættes. Mulighederne vil naturligt være præget af, hvad der aktuelt er åbent for drøftelse, og hvad der tidligere er blevet besluttet, bl.a. i kraft af denne udviklingsplan.

Dertil vil der fortsat være mulighed for at involvere sig i udviklingen af midlertidige aktiviteter.

Grundejerne i Kanalbyen er medlemmer af en bydelsforening, der har til formål at sikre drift, fællesskab og vedligehold af Kanalbyen. Foreningen skal gradvist overtage driftsansvaret i takt med at byggefeltene overtages og bebygges.

Beboerne i Kanalbyen bliver medlemmer af karre- og boligforeninger, men kan også engagere sig i byen i den udstrækning, de ønsker det. Der er både plads til dem, der ønsker en bolig uden forpligtelser til socialt engagement og aktiviteter med andre, og dem, der har mod på og lyst til at engagere sig og eksperimentere med aktiviteter i den nye bydel.

Virksomheder, der ønsker det, skal kunne arbejde i klynger eller netværk og dermed kunne inspirere hinanden.



### C-Byen

C-Byen er en midlertidig containerby, som er placeret der, hvor Kanalbyens detailhandelsområde skal ligge. Her inviteres virksomheder, særligt i form af kreative butikker, til at eksperimentere med udvikling af detailhandel i området. Det betyder for det første, at de handlende i Fredericia bymidte allerede på et tidligt

tidspunkt vænner sig til, at der kommer detailhandel i Kanalbyen i sammenhæng med bymidten. Samtidig kan Kanalbyen registrere hvilke former for erhverv, der synes at kunne få succes på området og på den måde få input til den videre udvikling af det permanente detailhandelsmiljø.

# Strategi for bæredygtighed

Realdania har, sammen med Carlsberg Ejendomme og By & Havn, udviklet et værktøj til bæredygtig byudvikling, som blev brugt i parallelkonkurrencen om Kanalbyen. Denne udviklingsplan bygger på brugen heraf og ser på bæredygtighed i følgende dimensioner:

- > Social og sundhedsmæssig bæredygtighed
- > Miljømæssig bæredygtighed
- > Økonomisk bæredygtighed

Den fysiske plan for Kanalbyen rummer i sig selv et væsentligt bidrag til bæredygtigheden på grund af bebyggelsestæthed, nærhed af kollektiv trafikbetjening, den omfattende klimaløsning og bebyggelsens orientering i forhold til sol og vind.

Indenfor social bæredygtighed fokuserer Kanalbyen på, hvordan mangfoldighed i beboer-

sammensætningen og udbuddet af boliger, arbejdspladser, kultur mv. fremmes i bydelen - som bidrag til, at Fredericia bliver stadig mere attraktiv for forskellige grupper af beboere, arbejdstagere og besøgende. Samtidig lægges der vægt på udviklingen af rammer for livskvalitet og byliv i samspil med hele Fredericias bymidte, hvor det nye og det eksisterende udvikles i synergi og ikke i konkurrence med hinanden.

Bæredygtighed er dog også et spørgsmål om at skabe en bevidsthed om bæredygtig levevis hos områdets brugere – blandt andet afprøvet gennem midlertidige aktiviteter og installationer.

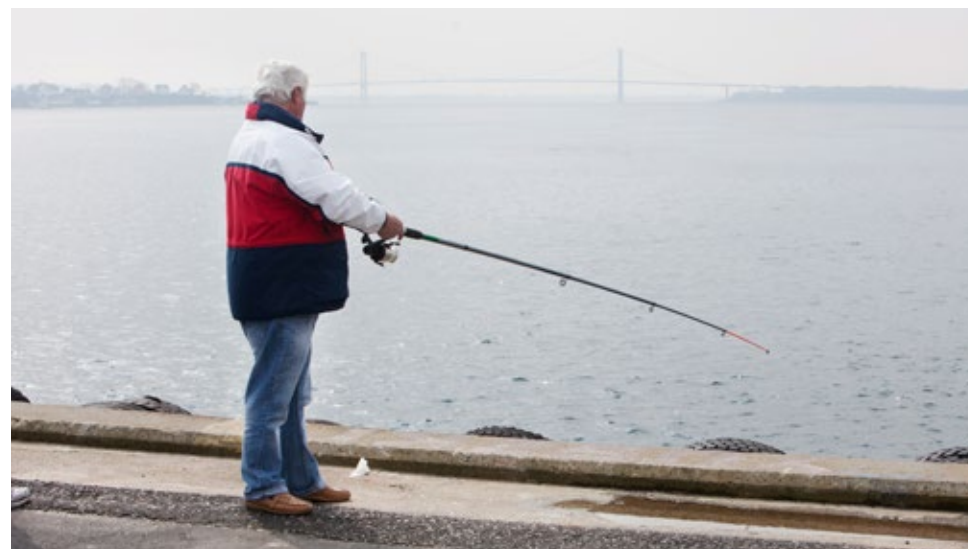
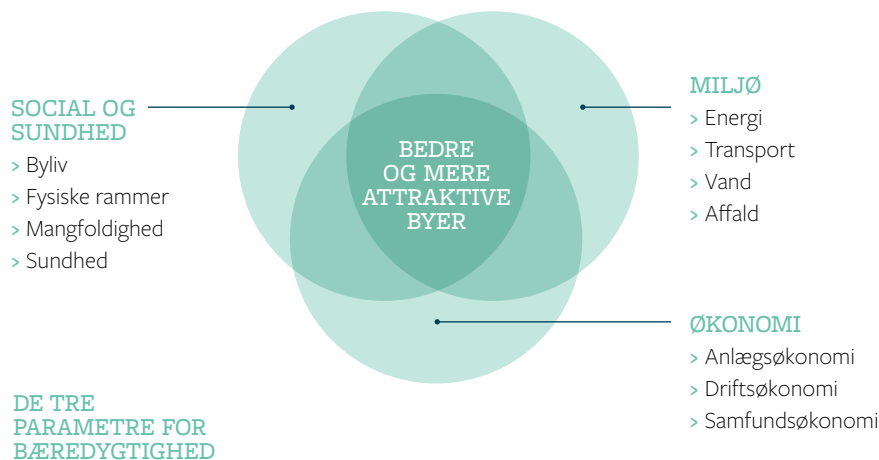
Inden for sundhedsmæssig bæredygtighed fokuserer udviklingsplanen på bevægelse i byens blå og grønne rum og på mulighed for fællesskaber omkring dyrkning af sunde fødevarer.

Inden for miljømæssig bæredygtighed er der bl.a. fokus på energi, forsyning og håndtering af forurennet jord og støj. Området vil hovedsageligt basere sig på CO<sub>2</sub> neutral fjernvarme. Kanalbyen har avancerede miljømodeller, der sikrer, at byggerierne på de enkelte byggefelter overholder grænseværdierne for udledning til Lillebælt. Den løbende overvågning sikrer et sundt miljø og et sundt Lillebælt.

Dertil har projektet en unik model for klimasikring gennem hævnning af terræn og genindbygning af jord, som sikrer store bæredygtighedsgevinster. Klimaløsningen sikrer ikke kun Kanalbyens område, men har store umiddelbare gevinster for den eksisterende midtby, som får en markant minimeret risiko for oversvømmelser af ejendomme m.v. ved stigende vandstande i Lillebælt. Således er klimasikringen i høj grad også udtryk for en samfundsøkonomisk bæredygtig løsning.

Indenfor økonomisk bæredygtighed fokuseres der på, at projektet gennem den lange udviklings- og gennemførelsesproces har positiv likviditet og at der skabes et rimeligt afkast af den investerede kapital. Samtidig handler selve projektet også om at skabe ramme for en positiv udvikling af det lokale erhvervsliv og den samlede kommunale økonomi.

Endelig vil der blive arbejdet med bæredygtighed inden for de enkelte projekter. Dette kommer bl.a. til at gælde udviklingen af et nyt musicalcenter, hvor bæredygtighed er tænkt ind som designkriterium i projektet.





## Fyrtårnsprojekter

Kanalbyen arbejder med tre fyrtårnsprojekter, der skal fungere som dynamo for udviklingen af Kanalbyen og Fredericia og projektets rolle som katalysator for udvikling i Trekantområdet.

- > Nyt musicalcenter
- > Udvikling af Gammel Havn som gæstesejlerhavn
- > Udvikling af Fredericia som krydstogtdestination

## Nyt musicalcenter

Fredericia Teater har med de seneste års succeser markeret sig som et europæisk knudepunkt for musicals og musikteater og som et af de bedst sælgende danske teatre uden for København.

Den stigende succes med både forestillinger og udvikling af artister har gjort det realistisk at påbegynde udviklingen af et helt nyt musicalcenter med scene, akademi mm. med beliggenhed i Kanalbyen.

Et nyt musicalcenter forventes at kunne sætte Kanalbyen på landkortet og samtidig tiltrække større mængder af gæster fra et stort opland. De mange besøgende vil understøtte det ønskede

flow mellem bymidten og havnen og have positiv indflydelse på udvikling af detailhandel, kulturliv, cafeliv med mere.

Centret tænkes placeret i tilknytning til Kanalbyens detailhandelsområde, som vil tilbyde teatergæsterne mulighed for restaurantbesøg, shopping og hotelovernatning. Men musicalcenteret kan reelt placeres flere steder, hvilket bør undersøges nærmere.

Kanalbyen er gået sammen med Fredericia Teater og Fredericia Kommune for at konkretisere tankerne bag et musicalcenter i Kanalbyen. Det er ambitionen, at det nye center årligt skal tiltrække 250.000 besøgende både fra lokalområdet, regionen, det øvrige Danmark og udlandet, hvilket derved genererer øget kendskab til Fredericia og Kanalbyen.

## Udvikling af Gammel Havn som gæstesejlerhavn

Gammel Havn har, med sin beliggenhed midt i Kanalbyen og sin umiddelbare sammenhæng med bymidten, nogle unikke potentialer.

Kanalbyen, ADP og Fredericia Kommune arbejder for, at havnens gæstesejlerkapacitet løftes æstetisk og funktionelt samt udvides, så Gammel Havn årligt anløbes af langt flere lystbåde.

Udviklingen af Gammel Havn til gæstesejlerhavn vil medføre, at Kanalbyen og Fredericias tiltrækningskraft og attraktivitet øges fra vandsiden og i forhold til besøgende, tilflyttere, erhvervsdrivende og turister.

Det forventes, at en opgradering af havnefaciliteterne vil medføre højere besøgstal og flere gående mellem Fredericias bykerne og Kanalbyen, hvilket vil influere positivt på midtbyudvikling og detailhandel.



## Udvikling af Fredericia som krydstogtdestination

Siden 2015 har der, med ADP som operatør, været krydstogtanløb langs Esplanaden i Kanalbyen.

Krydstogtanløbene er en vigtig strategisk indsats, der medvirker til at skabe opmærksomhed om Kanalbyen og Fredericia. De mange krydstogtgæster samt gæster, der besøger byen når skibene anløber, udgør et vigtigt signal om byens attraktivitet og skaber et godt byliv.

Der er særlig opmærksomhed på at vurdere nøje på krydstogtskibenes miljøpåvirkning og finde løsninger, der kan sikre ren luft til de kommende beboere i kvarteret efterhånden som udbygningen af Kanalbyen kommer nærmere Esplanaden, hvor skibene anløber.



Krydstogtanløbene afvikles som en form for byfester, hvor skibene modtages af borgere, åbne butikker og events. Der var 9 anløb i 2017 og målet for 2020 er 20 anløb samt at få status som turnaround destination, hvilket betyder udskiftning af passagerer og personale på destinationen.

05





# Den fysiske plan for Kanalbyen

Den fysiske plan for Kanalbyen tegner en moderne, urban og varieret bydel, som bliver en naturlig udvidelse af den eksisterende by og som respekterer Fredericias historie som klassisk renæssanceby.

I det følgende gennemgås de “greb” som skal realisere den fysiske del af visionen for Kanalbyen.

## Hovedgreb

Den eksisterende bymidtes struktur føres videre i Kanalbyen. Der tilføjes kanaler og et grønt bånd, som skaber en rekreativ forbindelse gennem den nye bydel mellem Kastellet og volden mod vest. En blanding af boliger, erhverv, kultur og detail vil skabe liv og attraktion, som vil tiltrække gæster fra et stort opland og være med til at skabe yderligere liv i hele Fredericias bymidte.

-  Ny Karréstruktur
-  Nye gader og byrum
-  Nye kanaler
-  Ny grøn forbindelse





## Renæssancebyens gadenet videreføres

Kanalbyen udvikles i forlængelse af Fredericias klassiske renæssanceby, hvor de nord-sydgående gader genåbnes og/eller forlænges mod syd i Kanalbyen og helt ud til Lillebælt.

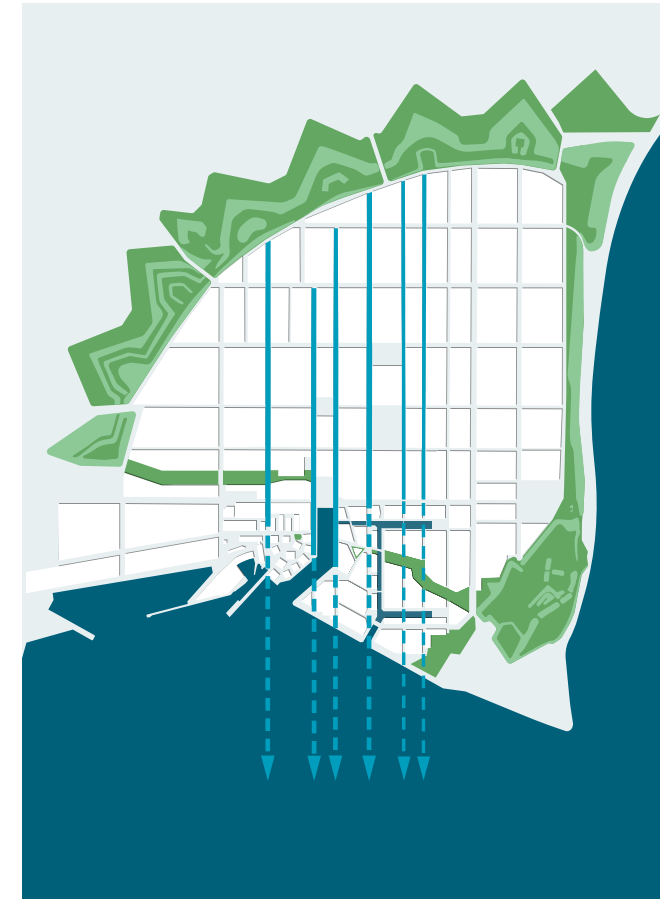
Adgangen mellem byen og vandet, samt den enestående udsigt fra byen til havnefronten og

Lillebælt genskabes med de nye gadeforløb, der ligger i forlængelse af Fredericias eksisterende gadenet. Gadenet forbinder Kanalbyen med den eksisterende by på en naturlig måde, så man vil opleve, at den nye bydel udvikler sig i forlængelse af den eksisterende bys struktur.

I det øst-vestgående perspektiv vil gadenstrukturen i Kanalbyen være mere varieret og uformel. Dog er de nye kanaler og promenader anlagt øst-vest, hvilket understøtter historiske elementer fra det gamle Fredericia.



Sigtelinjer fra byens gader føres videre



## Fæstningsbyen Fredericia

Fredericia er grundlagt som fæstningsby efter nordeuropæiske principper. Karakteristisk er bymidtens grundplan med en enkel gridstruktur; lige gader og rummelige pladser omkranset af det halvcirkelformede bastionære forsvarsværk. Byen, der også var asylby med vidtstrakte økonomiske og religiøse privilegier, har en særegen historie, der afspejles i mo-

numenter, statuer og traditioner. Særligt stærkt står 6. julidagene, hvor danskerne sejrer over slesvig-holstenerne i Slaget ved Fredericia den 6. juli 1849 markeres. Bebyggelsen i byen er opført i karreer og er karakteriseret ved byhuse med smalle facader i op til tre etager, eller højere bygninger, der indrammer hjørner og pladser.



Tegning fra 1740 viser en stor udbygning af kastelet.



Tegningen viser svenskernes angreb på fæstningen i Fredericia i 1657 kort tid efter grundlæggelsen.



## Planen om en kanalby genoplives

Fra byplanerne for Fredericia anno 1677 kan man udlede, at det var hensigten at udgrave kanaler i en del af Fredericia. Planerne blev aldrig realiseret, men de har givet inspiration til udviklingen af Kanalbyen.

Der anlægges tre nye kanaler, der er udformet med varierende bredde og med mulighed for bådpladser til mindre robåde, kajaker og andre ikke masteførende både.

Kanalerne giver nem adgang til vandet og de aktiviteter man kan lave på vand samtidig med, at de tilvejebringer udsigten til det blå element fra mange lejligheder, kontorer mv.



Nem adgang til vandet.



Ophold ved Frederiks Kanal.

## De blå rum

I den fysiske plan for Kanalbyen har det høj prioritet, at byen får genskabt kontakten til vandet.

Kajerne mod Lillebælt, Gammel Havn samt det tidligere værftsområdes moler og nyetablerede slæbested giver Kanalbyen en maritim karakter. Det maritime understøttes af kanalerne, som tilfører området den kvalitet, at man flere steder i byen kan opholde sig ved vandet og bruge forskellige aktiviteter, der inddrager vandet. Ligeledes skaber kanalerne mulighed for, at mange flere kan få udsigt til vand fra boligen.

Fornylelsen af Gammel Havn rettes dels mod gæstesejlere i form af et moderne marina- og sejlerliv, samt mod kulturlivet i form af cafémiljøer

m.v. Områdets beboere, gæstesejlere og turister skal opleve Gammel Havn som et autentisk og moderne havnemiljø, hvor også bylivet opleves som en særlig kvalitet.

Der er mulighed for at udbygge med flere gæstesejler-pladser i havnen og på sigt at forbedre forholdene ved at bygge moler ved indsejlingen, der mindsker strømmen og bølgerne.

Havnepromenaderne langs kajen ud mod Lillebælt og Gammel Havn udformes som offentlige byrum med adgang for alle og samtidig de mest udadvendte byrum med butikker, cafeer og restauranter med udsigt til Gammel Havn.



Det grønne bånd kommer til at forløbe der, hvor det historiske fæstningsværk Sønder Vold tidligere lå. Hermed genetableres den grønne forbindelse.

## Voldanlægget bindes sammen igen

Sønder Vold, som historisk har ligget mellem byen og Lillebælt, og som forsvandt i forbindelse med den industrielle udvikling i området, nyfortolkes i Kanalbyen i et centralt og sammenbindende grønt natur- og parkbånd.

stiforbindelse i det gamle jernbanetracé til voldanlægget nordvest for området, som en reference til den grønne forbindelse, det historiske forsvarsværk mod Lillebælt tidligere var en del af.

Det grønne bånd forbinder voldanlægget fra Kastelet til Gammel Havn og herfra videre via en



## De grønne rum

Sønder Vold er Kanalbyens største grønne fælles byrum. Det grønne bånd vil have en bymæssig karakter i den vestlige del, hvor det mødes med detailhandelsområdet omkring Gammel Havn, mens det får en grøn, naturpræget karakter mod øst, hvor det via en terrænbearbejdning knytter an til Kastellet og Østerstrand.

Det grønne bånd er et attraktivt grønt åndehul for brugere og beboere i området. Der er mulighed for at placere en offentlig institution, f.eks. en skole eller børnehave i kanten af det grønne bånd, som kan bidrage til at skabe liv i området.

I nær tilknytning til det grønne bånd er der i planen placeret tre parkeringshuse, der kan spille sammen med aktiviteterne på Sønder Vold.

P-husene indrettes med facader og funktioner, som kan spille sammen med området. Det kan fx være med dyrkning, legepladser og genbrugsstation.

Den østlige del af Sønder Vold indrettes med P-areal indbygget i voldanlægget. Voldanlægget kommer hermed til at binde Sønder Vold sammen med det eksisterende voldanlæg omkring kastellet.

### Gårdrum og små private udearealer

Der er valgt en åben karrestruktur i Kanalbyen, hvilket står i modsætning til den lukkede struktur i Fredericias bymidte. Det er et aktivt valg, der skal skabe bedre sammenhæng mellem livet i gårdene og gaderne.

Gårdrummene får en fleksibel struktur og kan på en gang fungere som et rekreativt areal for karreen og samtidig være en genvej mellem gaderne. Fra gaden kan man komme tæt på bylivet, som det udfolder sig i de grønne gårdmiljøer.

Princippet om tilgængelighed for alle gælder også adgangen gennem gårdrummene. De niveauforskelle, der er i gårdrummene, tilrettelægges på en sådan måde, at der altid vil være en tilgængelig ganglinje for kørestolsbrugere og synshæmmede.

Langs lejligheder i stueplan er der små private arealer for den enkelte beboer. De steder, hvor der opføres byhuse eller rækkehuse, vil der tilsvarende være mulighed for små private haver eller terrasser.

På tagene kan der indrettes haver og terrasser som mere halvprivate opholdsområder med gode solforhold og udsigt over Lillebælt, kanaler og bydel.

Gårdrum og taghaver giver mulighed for lokal dyrkning af krydderurter, grøntsager og frugt til selvforsyning for beboere, restauranter og butikker.

### Gader

Gaderne anlægges, så der er et naturligt samspil mellem de asfalterede og flisebelagte områder og de beplantede bede. Bedene anlægges, så de er med til at dæmpe hastigheden og dermed understøtte en fredelig stemning i lokalgaderne. I bedene plantes forskellige stauder og græsser, der skal få området til at minde om en østjysk strandeng. Ligeledes plantes der mindre træer i gademiljøet, der skaber læ for vinden og et grønt og behageligt opholdsmiljø.

Træerne placeres, så sigtelinjerne i de nord-sydgående gader fastholdes. Et levende gademiljø sikres ved at udforme facader i bygningernes stueplan med f.eks. indgangsdøre fra gadeniveau og bænke ved dørene, hvor man kan sætte sig, når vejret er til det.

### Pladser

Udviklingsplanen er tilrettelagt med et antal mindre "lommepladser". Disse pladser får forbindelse

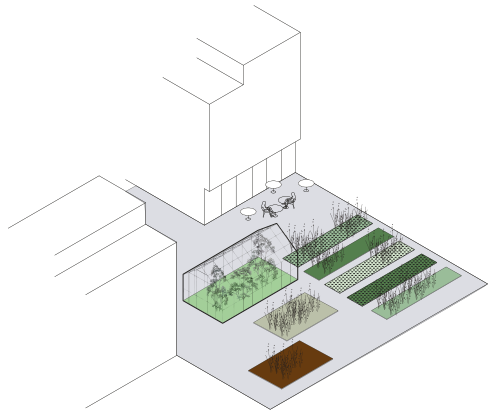
fra både gade og gårdrum og skaber ramme for uformelle mødesteder i lokalområdet med forskellige opholds- og aktivitetsmuligheder.



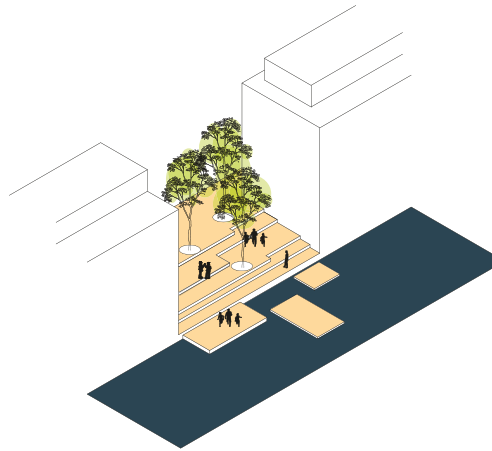
Eksempel på et gårdrum og hvordan det kan bruges med mindre have til de enkelte huse og fællesarealer til dyrkning samt taghaver



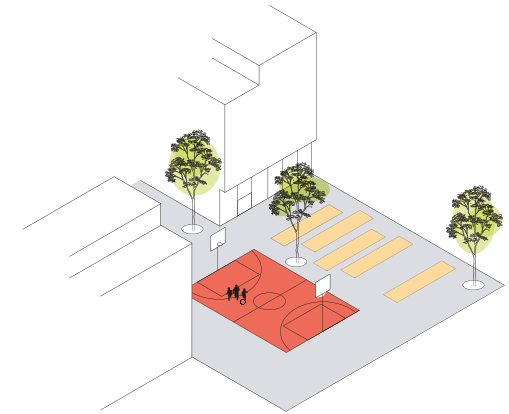
## Lokale pladser - eksempler på forskellige aktiviteter på pladserne



Lokal køkkenhave



Kanalplads



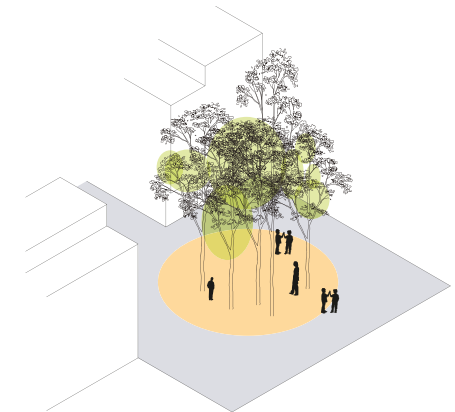
Sportsplads



Genbrugsstation

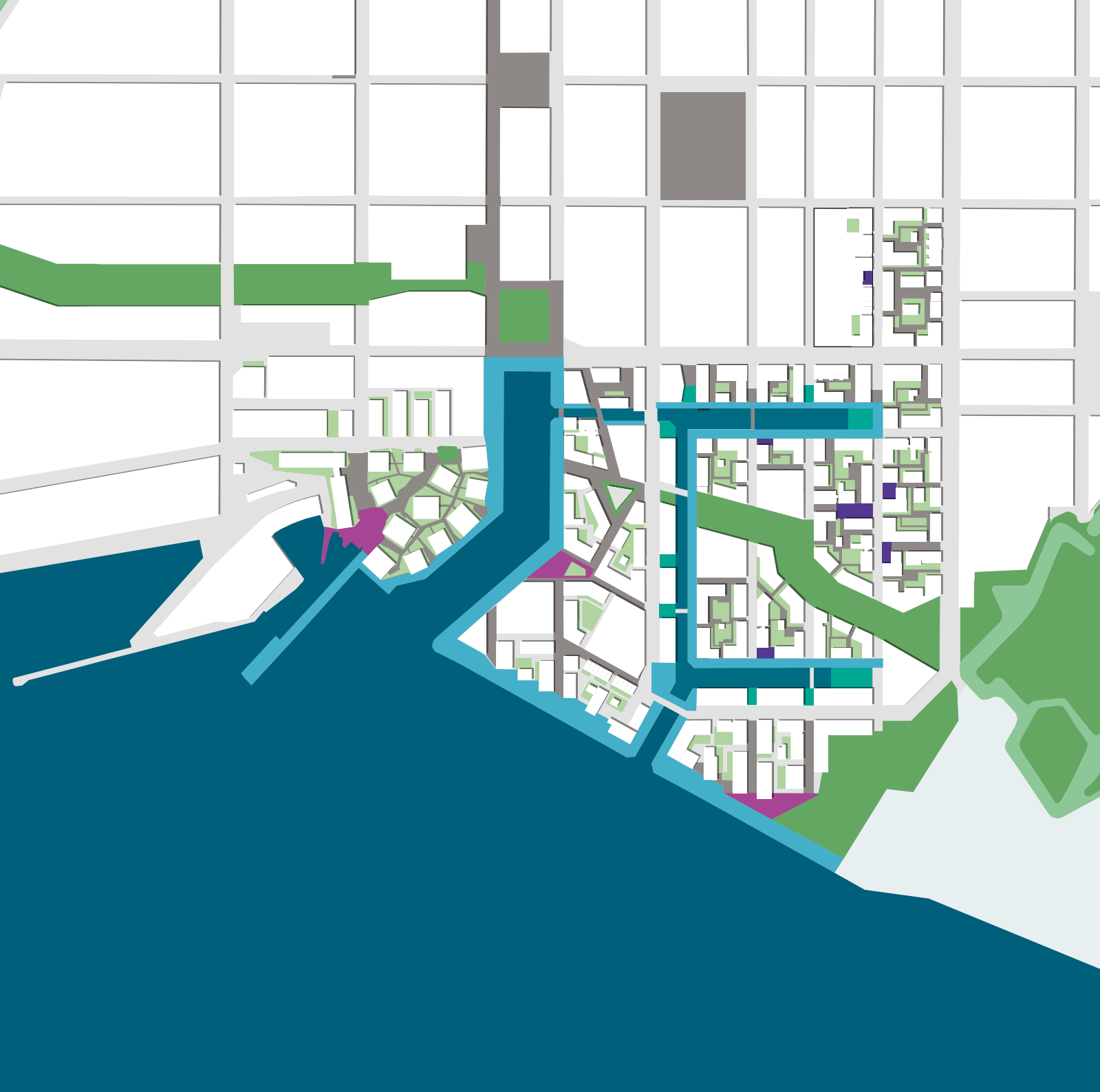


Legeplads



Skovplads





Byens rum er struktureret som grønne områder, fodgængerzoner, pladser og promenader ved vandet samt private og semi-private gårdrum.

- Grønne områder
- Fodgængerzoner
- Pladser ved vandet
- Promenader langs vandet
- Adgang til kanaler
- Private og semi-private gårde

## En blandet by med forskelligartede bykvarterer

En blanding af bolig, detailhandel, cafeer/restauranter, institutioner, kultur og erhverv med en relativt høj tæthed har til hensigt at sikre et attraktivt, dynamisk og mangfoldigt byliv i Kanalbyen.

Byrummene giver mulighed for forskellige typer ophold og aktivitet på forskellige tidspunkter

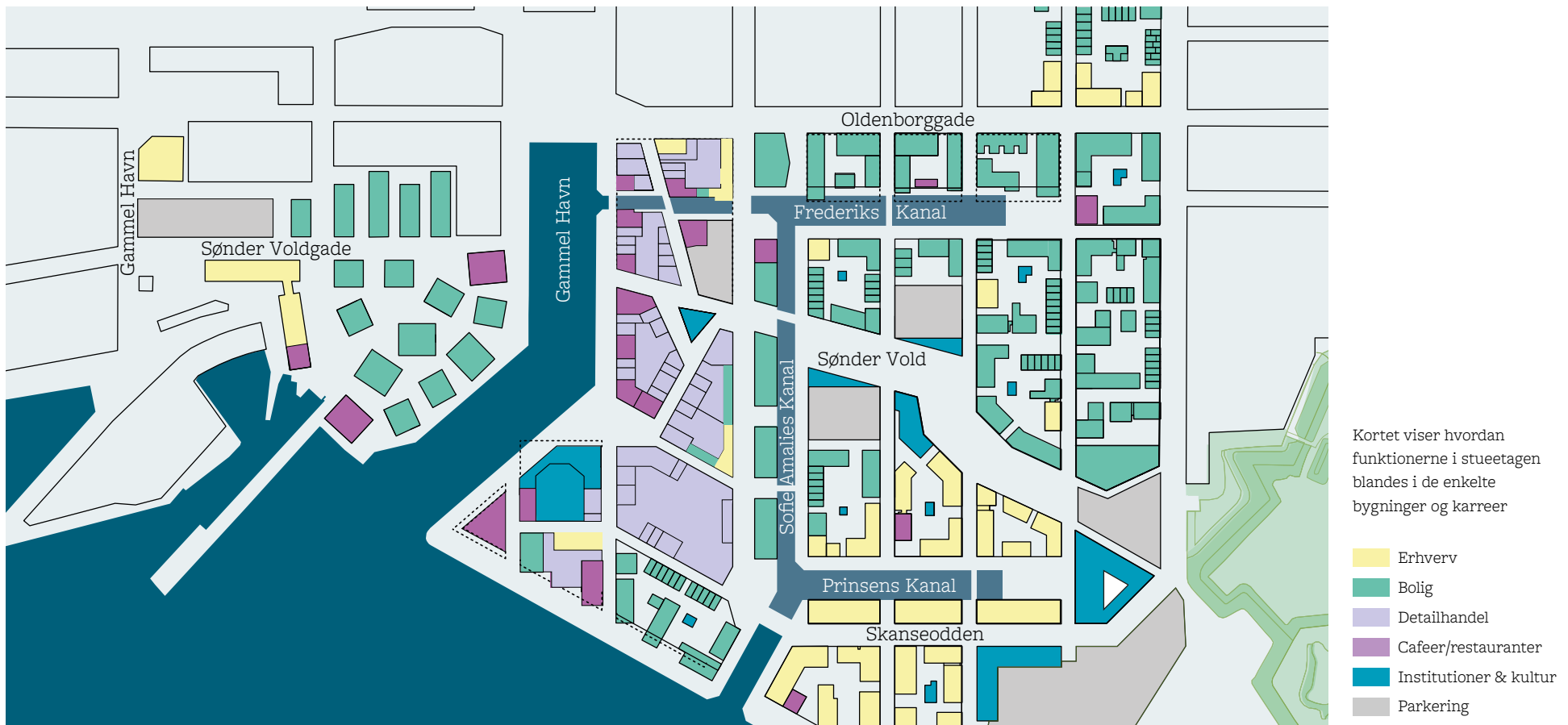
af døgnet, ugen og året. Både øst og vest for Gammel Havn vil forskellige boligtyper og -former blive blandet med forskellige typer af erhverv.

Detailhandel og kultur/offentlige formål er placeret på centrale positioner i bydelen. Da de har et større opland, som rækker ud over Kanalbyen til

byen og regionen, får de god trafikal adgang og synlighed.

Detailhandel placeres i bunden af ejendommene med direkte adgang til de arealer, hvor folk færdes – gader og stræder. I de næste etager placeres arealer for f.eks. kontor erhverv m.v. og på de øver-

ste etager i ejendommen placeres boligerne. Den struktur er med til at levendegøre området ved, at der over døgnet er en stor diversitet mellem de, der kommer og går i området.





Kanalbyen består af en række bykvarterer med hver deres identitet, der skabes af deres funktion, stemning, tempo og placering. Fælles for dem alle er den fantastiske udsigt over Lillebælt og nærheden til vandet enten ved Gammel Havn, kajen ud mod Lillebælt eller ved kanalerne.

Der bliver skabt mulighed for mange fortolkninger og variationer af karreerne, der kan tilføje karakter og nye oplevelser, når man bevæger sig rundt i bydelen. I planlægningen af området er der taget hensyn til forhold som dagslysindfald i bygninger, passiv solvarme og mikroklima.

For at skabe en høj grad af variation vil områdets bygninger få sine egne karakteristika som individuelle bygninger, der samtidig indgår som en del af en større helhed i gaden, kvarteret, bydelen og byen.

På udvalgte steder, hvor der f.eks. er meget sol og adgang til vandet, vil der i bygningernes stueetager placeres "aktive" funktioner, der kan bidrage til at skabe byliv i gader og byrum. Det kan være butikker, erhverv med kundebesøg, cafeer og lignende.

### Området mellem Oldenborggade og Frederiks Kanal

Oldenborggade er på en gang en af hovedadgangene til Kanalbyen og gaden, hvor renæssancebyen og den nye bydel kobles sammen. Bebyggelsen mod Oldenborggade skal medvirke til at skabe et markeret gadeforløb, der understreger den vigtige adgangsforbindelse til byen og området, som gaden udgør.

Det er her byens eksisterende gadenet forlænges ind i den nye bydel, så sigtelinjerne, der strækker sig fra volden, forlænges ned gennem området.

Bygningstyperne langs Oldenborggade vil bestå af karreer med facader i gadelinjen, der viderefører den karrestruktur, der er i den øvrige by. Bygningerne vil, mod kanalen, have delvist åbne gårde mod syd, hvorfra der er udsigt til det stemningsfulde byrum ved kanalen og sollyset kan komme ind. Mod Oldenborggade er der overvejende placeret erhverv af hensyn til god trafikal tilgængelighed og parkering.

### Kongens Punkt

For enden af Frederiks Kanal placeres boligbyggeriet Kongens Punkt. Husets stueetage rummer desuden en cafe, hvorfra bylivet langs kanalen kan nydes.

Oldenborggade kan anlægges med en træerække  
i den sydlige side af gaden, cykelsti og bygninger  
med aktiv stueetage ud mod fortovet.



### Området omkring Gammel Havn

Gammel Havn, som ligger centralt i Kanalbyen, er det ældste havneområde i Fredericia og har historisk set haft stor betydning for Fredericias udvikling. Tilbage fra starten af det 18. århundrede og frem til nyere tid har industri og handelsskibe været en del af bylivet i Fredericia.

Gammel Havn udvikles i takt med udviklingen af hele området til et attraktivt knudepunkt i byens centrum, som danner rammerne for det naturlige mødested. Et mødested, hvor det moderne byliv beriges af gode shopping-, café og restaurantmiljøer, af attraktive, spændende byrum og Gammel Havns maritime miljø med direkte adgang til vand, kanaler og sejlads.

Den mest intense del af området er placeret umiddelbart øst for Gammel Havn og er planlagt som et sammenhængende, attraktivt detailhandelsområde i direkte sammenhæng med byens nuværende detailhandelsstrøg.

Her bliver nem og hurtig adgang fra hele byen og nærhed til det overordnede vejnet via Oldenborggade.

I stueetagen vil en blanding af udvalgsvarebutikker og dagligvarebutikker, cafeer, restauranter og kultur - og eventuelt også et fødevarermarked - skabe et unikt levende handelsstrøg, der adskiller sig fra større centre og fastholder handelen i bymidten.



Sammenlagt kan der etableres op til 15.000 m<sup>2</sup> detailhandel i området. Detailhandel i bygningernes stueetage kombineres med boliger i etagerne ovenpå, så det bliver et blandet byområde, hvor der er liv og aktivitet hele dagen, også efter butikernes lukketid.

Parkering til området etableres i to P-huse, som placeres centralt i forhold til detailhandelen og kulturlivet i området samt i nær tilknytning til det overordnede trafiknet i bydelen.

På spidsen af Gammel Havn ud til Lillebælt bliver der skabt mulighed for at placere et markant og større byggeri, der kan udgøre et pejlemærke på havnefronten. Bygningen vil eksempelvis kunne indeholde en kombination af teater, hotel og boliger – f.eks. fremtidens Musicalakademi eller andre spændende tilbud til byen. I så fald vil man i dagtimerne kunne opleve akademiets elever blive fremtidens musicalstjerner og om aftenen se en forestilling i teatret og spise på en af Gammel

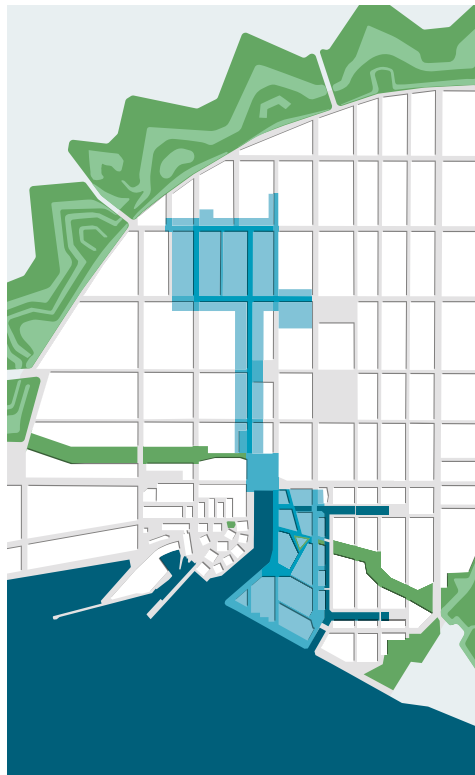
Havns nye restauranter. Området vil også kunne udvikles til boliger.

Havnefronten ud mod Lillebælt er betydningsfuld med den fantastiske udsigt over Lillebælt. Havnepromenaden vil tiltrække mennesker året rundt, og der lægges vægt på, at området er tilgængeligt for alle.

Her kan bygninger opføres i en større skala, der kan medvirke til at skabe en synlig kant mod van-

dets store element. Samtidig vil byggeriet medvirke til at bremse vinden og skabe behagelige opholdszoner på havnepromenaden.

Bebyggelsen her kan indeholde en kombination af erhverv, boliger, restauranter og cafeer.



Det nye detailhandelsområde kobles sammen med Fredericias eksisterende detailhandelsområde





Byparken Sønder Vold går gennem området som en moderne bypark, som samtidig genskaber et stykke vigtig historie i Fredericia. Området giver mulighed for rekreative ophold og eksempelvis dyrkning.

### Området mellem Frederiks Kanal og Prinsens Kanal

Området bliver et attraktivt boligområde, placeret direkte ud til kanaler, der omkranser området mod nord, vest og syd. Sønder Vold gennemskærer ligeledes området og skaber forbindelse til voldanlægget og Østerstrand.

Op til Sønder Vold kan der placeres en skole eller andre offentlige institutioner, der giver en nær og tryk sammenhæng til boligerne, samtidig med,

at børn kan benytte området til leg og aktivitet. Skolen/den offentlige institution kan uden for åbningstid anvendes til andre aktiviteter, der bidrager til bylivet.

Karreeerne er åbne, så der er direkte adgang og forbindelse fra gader og små bydelspladser, der kan indpasses på hjørnerne af karreeerne. Der er adgang til at gå ind i og gennem karreeerne, så der opstår genveje og oplevelser i bydelen. Bylivet blander sig på tværs af gader, pladser og gårdrum og tilfører

spændende oplevelsesvariationer mellem offentlige byrum til mere halvprivate byrum.

Langs nogle strækninger af kanalerne kan der placeres bygninger, som har direkte adgang til vandet.

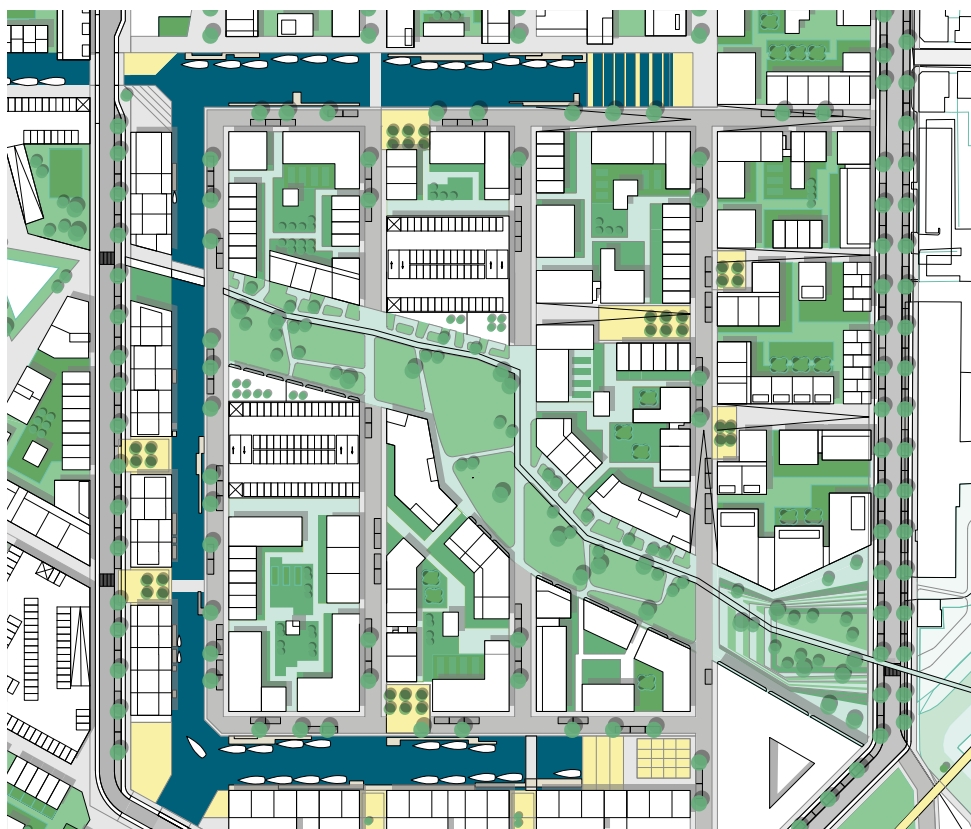
Bygninger og kanaler spiller sammen om spændende og varierede måder at bygge på ved vandet.

Bebyggelsen varierer i bygningshøjder, der medvirker til at skabe variation i byen og byens rum.

Nogle bygninger er høje mens andre er intime med lavere bygningshøjder.

Sønder Vold vil være et sted, hvor fritidsaktiviteter, uorganiseret idræt, sociale aktiviteter og bylivet i Kanalbyen kan udfolde sig.

En del af Sønder Vold kan bruges til dyrkning i plantekasser til forsyning for beboere, restauranter og butikker.



Området mellem Frederiks Kanal og Prinsens kanal.

I den østlige del af Sønder Vold etableres der et parkeringsanlæg indbygget i volden (se også s. 48). P-anlægget gør, at volden vil hæve sig i forhold til det omkringliggende terræn. "Volden" vil her i et naturligt forløb møde det eksisterende voldanlæg omkring kastellet. På "volden" omkring P-anlægget anlægges stiforløb til brug for gående og cyklister. Stiforløbet er ligeledes med til at binde voldanlægget sammen. Det vil således være muligt at færdes på et sammenhængende stiforløb rundt på hele volden – og dermed rundt om hele den historiske by Fredericia.

Gang- og cykelstier langs Sønder Vold fungerer som en tryk og sikker genvej og styrker muligheden for at lade bilen stå og bevæge sig rundt i området ved egen kraft.

For at undgå blinde veje op til Sønder Vold, kan biler passere tre steder i et indskrænket kørselspor, der kun giver mulighed for meget lav hastighed med vigepligt for færdsel på tværs.



Den østlige del af området mod Lillebælt er fortrinsvis udlagt til erhvervsområde.

### Området ud mod Lillebælt øst for Gammel Havn

Den østlige del af området mod Skanseodden udmærker sig ved, at der er udsigt til vand fra stort set alle bygninger, som enten ligger ud til Lillebælt eller Prinsens Kanal. Området er fortrinsvis udlagt til erhvervsbyggeri, mens boliger er trukket 300 meter tilbage fra Skanseodden, hvilket sikrer udsigts- og trivselsforhold for bydelens beboere.

Cafeer og restauranter kan være med til at skabe aktivitet i området udenfor kontortid.

Mod øst ved Skanseodden og udskibnings-terminalen er det muligt at etablere en grøn vold eller lignende med henblik på at skabe en klar afgrænsning af området. Området kan indrettes, så det kan rumme et større parkeringsanlæg til områdets arbejdspladser mv.





Boligbyggeriet Langebro i Sønder Voldgade Kvarteret

### Sønder Voldgade kvarteret

Området omkring Sønder Voldgade vest for Gammel Havn har en særlig rustik havnekarakter med mole og spor af de tidligere beddings, der tydeligt viser områdets historie som værftsområde. Inspirationen fra områdets industrihistorie kommer til udtryk gennem slæbestedet fra det tidligere skibsværft, som føres videre i en opdateret version og udnyttes til at skabe et stemningsfuldt miljø langs kajer og moler.

Nye bygninger opføres i en skala og udformning, der passer til den industrielle karakter området har. Eksempelvis ved at bruge træbeklædning og corten-stål i byggeriet – materialer som kunne findes i området i værftstiden.

Mod havnefronten placeres punkthuse i op til seks etager. Bebyggelsen udnytter nærheden til havnen med lejligheder med store panoramavinduer og altaner og mulighed for restaurant i stueetagen. I området, der grænser op til erhvervshavnen mod vest, er kontorbygningen Port House placeret.

I lighed med de øvrige gader i Kanalbyen genåbnes sigtelinjen fra voldanlægget ned gennem området og ud til Lillebælt. På nordsiden af Sønder Voldgade opføres der lejligheder i tæt lav struktur på begge sider af Vendersgade.

Nord for Sønder Voldgade og øst for Norgesgade etableres et P-hus med plads til parkering for områdets beboere og beskæftigede.

I krydset ved Norgesgade / Oldenborggade opføres en kontorbygning med mulighed for etablering af specialbutikker i stueetagen og kontor erhverv i de øvre etager.

## Bebyggelse og arkitektur

Kanalbyens bebyggelse vil afspejle den bygningsmasse, der ses i Fredericia i dag. Fra den maleriske lille skala, som forefindes visse steder i det historiske Fredericia til den robuste, store skala, som ses i havnemiljøet, havnefronten, voldene og den industrielle fortid. Med dette afsæt vil et bærende princip for byggeriet i Kanalbyen være åbenhed og variation, både i skala, bygningstyper og arkitektur. Dette har til formål at skabe spændende og varierede byrum, som går fra det åbne til det mere intime, og som indbyder til et aktivt og varieret

byliv. Hvor den nye bydel møder den historiske by, vil byggeriet være tidstypisk og moderne arkitektur. Der placeres større bygninger, svarende til den større og mere robuste havneskala i området syd for Sønder Voldgade.

Ved udvalgte kanaler kan der blive opført bygninger, som har direkte adgang til vandet. Bygninger og kanaler spiller sammen om spændende og varierede måder at bygge ved vandet på.

## Kvalitetsprogram og inspirationshæfte skal sikre høj kvalitet i byggeri og byggemodning

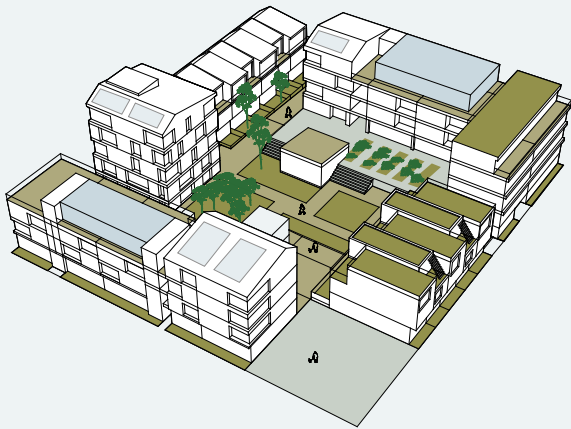
Et kvalitetsprogram med rammer og krav til byggerier og byggemodning udgør et af de værktøjer, der bliver taget i anvendelse for at fastholde og styre kvaliteten og som grundlag for at vurdere de forslag som investorerne i Kanalbyen ønsker at gennemføre. Der foreligger også et mere detaljeret inspirationsmateriale med en

række gode eksempler på detaljer i byggeri og byrum som giver kvalitet.

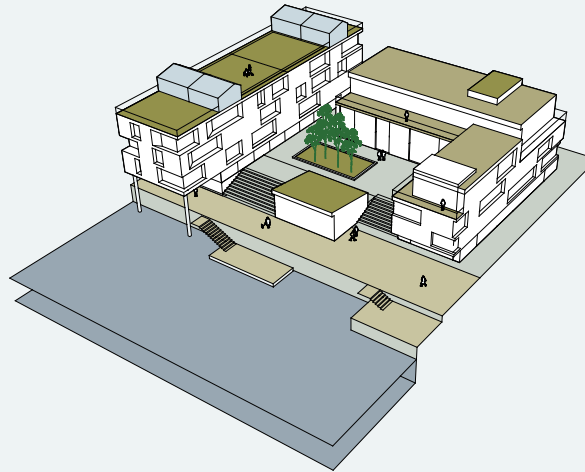
Både kvalitetsprogram og inspirationshæfte kan downloades på Kanalbyens hjemmeside.

Frederikshusets bygningsmasse er bygget op omkring variationer i skala med reference til bygningstyperne i det historiske Fredericia.

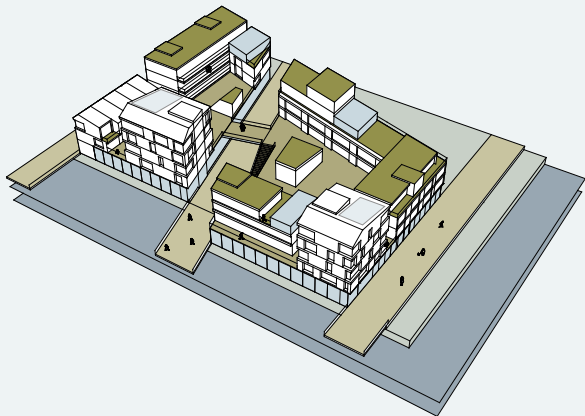




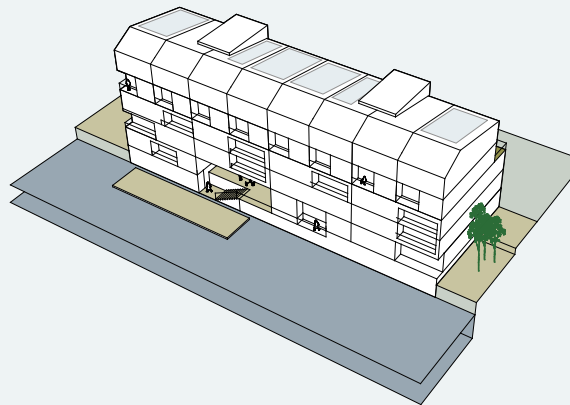
A. Åben karre hvor man kan gå fra gaden gennem gårdrummet



B. U-formet karre hvor gårdrummet er hævet



C. Karre med butikker i stueetagen og blandet boliger og erhverv i øverste etager. Der er opholdsareal i det hævede gårdrum



D. Palazzobygning hvor der er direkte adgang til kanalen fra bygningens stueetage

Der bliver skabt mulighed for mange fortolkninger og variationer af karreerne, der kan tilføje karakter og nye oplevelser, når man bevæger sig rundt i bydelen.

Der er adgang til at gå ind i og gennem karreerne, så der opstår genveje og oplevelser i bydelen. Bylivet blander sig på tværs af gader, pladser og gårdrum og tilfører spændende oplevelsesvariationer mellem offentlige byrum til mere halvprivate byrum.

Bydelen kommer til at bestå af mange forskellige typer bebyggelser - her vises hvordan de forskellige karreer kan komme til at se ud.

## Klimasikring

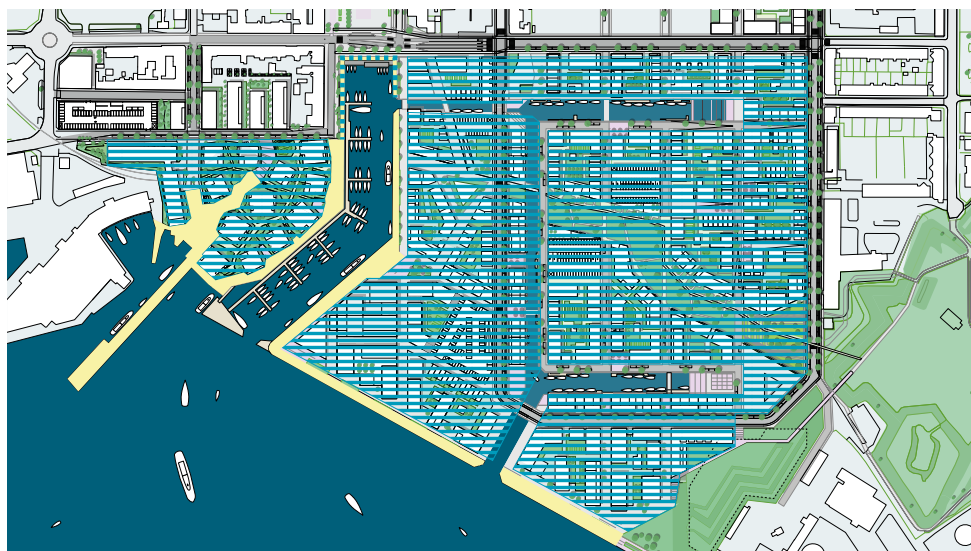
Kanalbyens klimasikringsløsning sikrer både den nye bydel og hele Fredericia bymidte mod stormflodshændelser, der ifølge DMI antages at indtræde hvert 50 år, samtidig med, at den skaber rekreativ værdi for byens brugere.




For at imødegå gener i forbindelse med eventuelle oversvømmelser hæves hele terrænet øst for Gammel Havn og syd for Oldenborggade til kote 2,5 meter over daglig vande. I Sønder Voldgade området, hvor det naturlige terræn ligger i kote 1,90 meter over daglig vande, etableres bebyggelsen med gulvkote i 2,5 meter. Bebyggelsen opføres på et lokalt forhøjet terræn.

Ud mod Lillebælt / Gammel Havn opføres en klimamur som afskærer havvandet fra bæltet i at trænge ind i området. Klimamuren skræler sig ind i det naturlige terræn i kote 2,5 meter over daglig vande i den vestlige ende af Sønder Voldgade.

I Gammel Havn føres klimamuren med rundt. Klimamuren er her trukket nogle meter bag kajen. Hermed skabes rekreative arealer i tæt kontakt til vandet. Passage gennem klimamuren er etableret med trapper og ramper, så området er tilgængeligt for alle.

Udviklingsplanen er udformet, så det vil være muligt at etablere yderligere sikring af området.



-  Terræn i minimum kote 2,5 meter
-  Rekreativ dige
-  Eksisterende kote

## Risiko for stormflod og monsterregn

Fredericia Kommune er af Staten udpeget som risikoområde. Fredericia by er udpeget som potentielt truet af oversvømmelser fra Lillebælt, oversvømmelse fra Erritsø Bæk, og i en kombination af hav- og vandløbsoversvømmelse.

Udpegningen betyder, at der er en væsentlig risiko for oversvømmelse ved stormflod eller monsterregn.



Klimamuren rundt om Gammel havn er udformet som et rekreativt element, der er plantet til med hjemmehørende arter.

# Mobilitet

Trafiksystemet skal understøtte Fredericias regionale placering i hjertet af Trekantområdet med et jernbaneknudepunkt for både gods- og persontransport og krydset mellem de nord-syd- og øst-vestgående motorveje.

Kanalbyen kobles sammen med den regionale infrastruktur med gode bus- og cykelforbindelser til Fredericia Banegård og optimale adgangsforhold til motorvejssystemet.

Trafikstrukturen i Kanalbyen er baseret på, og forbindes med, det eksisterende nord-sydgående gadenet. Det forudsættes, at den tilstødende trafikstruktur følger med i takt med, at Kanalbyen udvikles.

Der er tænkt i løsninger, der opmuntrer til, at man går, cykler eller bruger offentlig transport, hvilket har effekt i forhold til målene indenfor bæredygtighed, sundhed og miljø.

Da det for mange er en nødvendighed at have egen bil, integreres derfor også effektive parkeringsløsninger i området.

## Bilbetjening

Gadenettet skal understøtte en sikker afvikling af den biltrafik, som foregår tæt på boliger, arbejdspladser, detailhandel, kultur og offentlige institutioner.

Gadenettet er udformet i en enkel og logisk gadestruktur, som består af tre gadetyper:

- > Den gennemgående hovedgade (Sløjfen)
- > Lokalgader med blandet trafik
- > Kajpromenader og grønne områder

## Hovedgaden (Sløjfen)

Hovedgaden er en trafikal sløjfe i området, som på tværs af Oldenborggade kobles til de nord-sydgående gader i den eksisterende by.

Gadens formål er at føre trafikken fra den eksisterende by rundt i Kanalbyen på en effektiv og sikker måde.

Hovedgaden er opdelt i forskellige arealer til biler, cyklister og fodgængere. Hastigheden vil være maksimalt 40 km i timen.

Kryds og sving bliver designet til, at store lastbiler (sættevognstog) kan anvende gaden, da detailhandelsområdet har sin primære adgang for varetransport herfra.

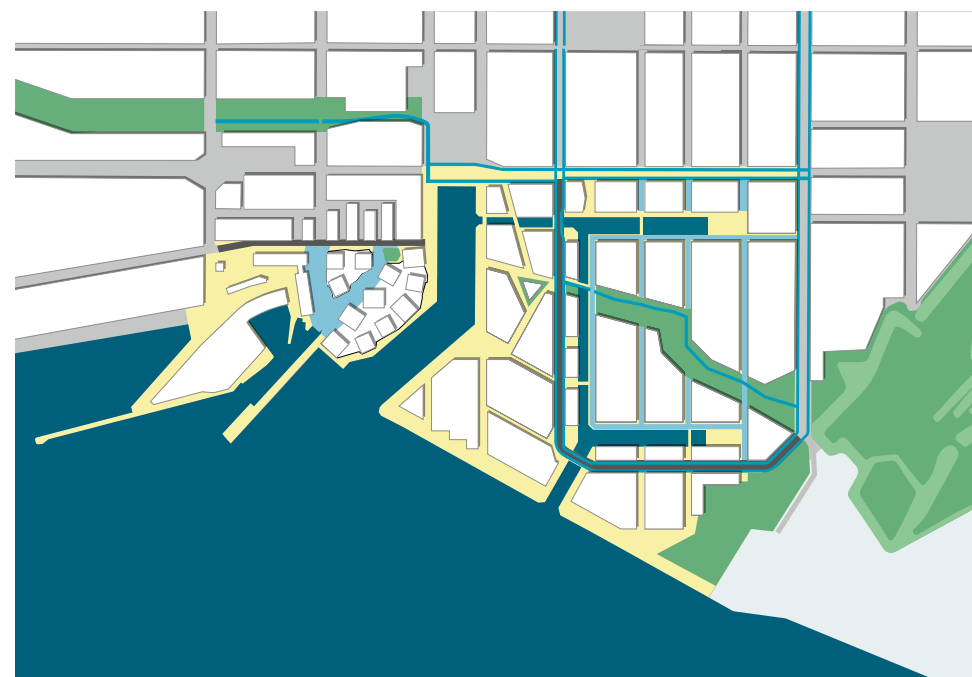
Hovedgaden bliver designet, så det vil være muligt at busbetjene området. De centralt placerede parkeringshuse har også den primære adgang fra hovedgaden.

## Lokalgader med blandet trafik

Lokalgader med blandet trafik udgør resten af gadenettet og giver primært adgang til boliger. Ideen er, at gadearealerne udformes, så de understøtter et varieret byliv.

Arealet nærmest bygningerne er reserveret til fodgængere for at give sikkerhed og komfort til bl.a. blinde, svagtseende og ældre mennesker.

Gadeprofilen består af en kørebane for biler og cykler i begge kørselsretninger. Biler, der kører i modsatte retninger, kan passere hinanden på dele af gaden, så passage er muligt. En bil og en cykel



Fordeling af de forskellige gadetyper i den nye bydel.

- Gågader, kajer og torv
- Lokalgader med blandet trafik
- Cykelstier
- Gader for biltrafik

kan passere hinanden i en vognbane. Dele af lokalgader bliver udpeget som fleks-zoner, som kan bruges til bil- og cykelparkering, beplantning med træer og planter og til ophold eller legeplads-lignende arrangementer.

Gaderne giver mulighed for kørsel med lastbiler i én retning.

Gaderne giver ligeledes adgang til parkeringsfaciliteter i parkeringshuse samt korttidsparkering i flekszonerne.



### Kajpromenader og grønne områder

Kajpromenaderne og de grønne områder er beholdt gående og cyklister. Det vil dog være muligt for redningskøretøjer at få adgang, hvor det er nødvendigt. Ligeledes vil der være mulighed for kørsel med varetransport i nærmere specificerede tidsrum.

### Kollektiv trafik

Gode busforbindelser fra Kanalbyen skaber hurtig adgang til Fredericia Banegård, hvor der er togafgange mod København, Århus, Esbjerg og Hamburg samt andre regionale togforbindelser.

De vigtigste buslinjer har flere stoppesteder langs Oldenborggade.

Den maksimale gåafstand fra projektområdet til det nærmeste stoppested vil være ca. 500 m.

I takt med udbygningen af Kanalbyen og dermed passagergrundlaget, vil en ekstra buslinje eller en omlægning af eksisterende buslinjer kunne føres gennem området og dermed forbedre forbindelsen til banegården. En buslinje gennem området ville kunne køre rundt i hovedgadens vejsløjfe med stop undervejs. Det er Fredericia Kommune, der træffer beslutning om eventuelle udvidelser af den kollektive trafik.

## Cykelbetjening

Cykelstinet skal understøtte og animere til, at flere personer cykler. Cykelstinet er udformet med direkte cykelforbindelser med høj sikkerhed, fremkommelighed og komfort med direkte tilknytning til det eksisterende cykelstinet. Cykelstinet består af et hierarki af stier:

- > Cykelstier langs hovedgaden (sløjfen) og Oldenborggade
- > Cykel i lokalgaderne med blandet trafik, som giver adgang til de enkelte boliger, arbejdspladser og andre funktioner.
- > Grønne separate cykelruter gennem Sønder Vold til Gammel Havn med tilknytning til resten af byen og togstationen.

Cyklen skal være et naturligt transportmiddelvalg, og derfor er det vigtigt at sikre, at der er tilstrækkelig cykelparkering til rådighed med den rigtige placering i nærheden af stedet, hvor cykelturen begynder eller ender. Der anlægges cykelparkingspladser i overensstemmelse med kommunens normer.

## Fodgængere

Uanset om hovedparten af en rejse foregår med bil, bus eller cykel, er man altid fodgænger på en del af rejsen. Kanalbyen skal i høj grad være fodgængernes bydel. Derfor er der valgt løsninger, som vil understøtte, at der kommer flere fodgængere, som kan skabe mere byliv:

- > Enkelte og direkte (korte og trygge) forbindelser med oplevelser og opholdsmuligheder undervejs (ved vandet, langs promenaderne, i det grønne, på pladserne og i gårdrummene)
- > Optimal solorientering og læ for vind

- > Tilgængelighed for alle - også kørestolsbrugere, blinde, børn og ældre mv. Hvis der er niveauspring, vil der blive taget højde for det (se også næste afsnit)

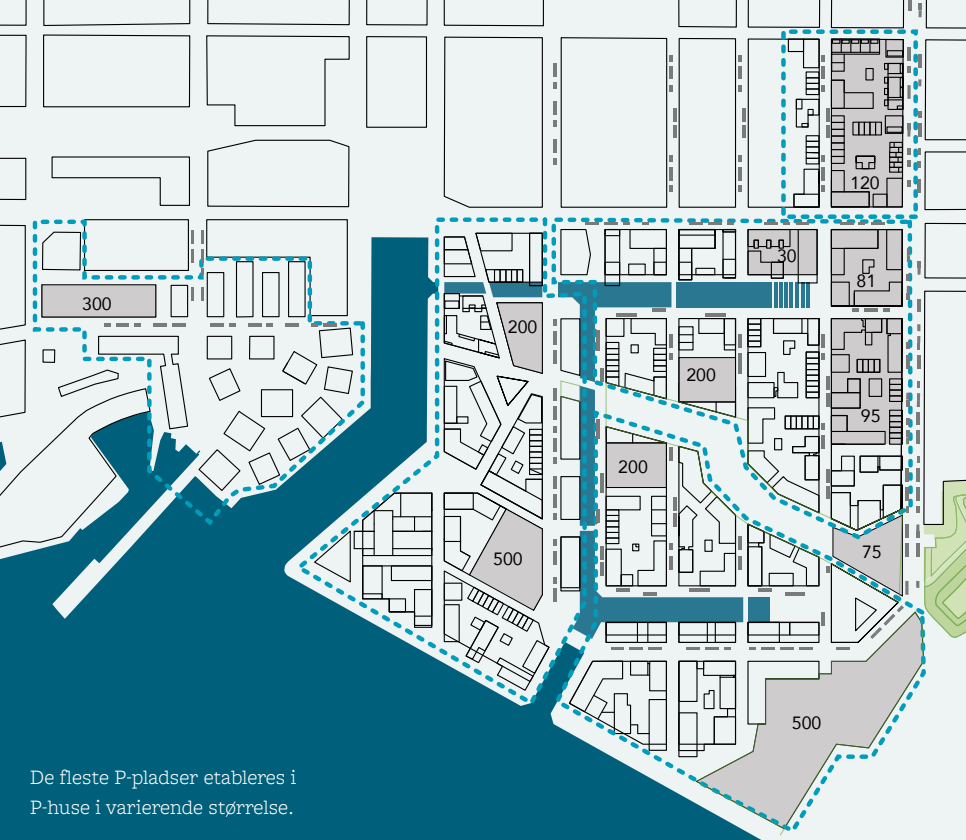
## Tilgængelighed

I lighed med resten af Fredericia skal Kanalbyen være tilgængelig for alle. Det indebærer, at Kanalbyen skal stimulere til bevægelse og aktivitet og skabe mulighed for det uplanlagte møde på tværs af aldersgrupper, socialgrupper og formåen.

Området anlægges, så reglerne for tilgængelighed opfyldes. Det indebærer, at ramper anlægges med den rette hældning og hvileområder. Ligeledes er der i området ledelinjer for blinde og svagtseende. Ledelinjerne kan enten være i form af naturlige ledelinjer eller anlagte aktive ledelinjer. Her har Kanalbyen i samarbejde med Dansk Blindesamfunds lokalafdeling udviklet en speciel taktil flise, som bliver et gennemgående element i området.

Centralt i området vil der endvidere blive opsat kort, der med blindskrift angiver placering, adgangveje for blinde og svagtseende, gadenavne, cafeer m.v. Et sådant kort udarbejdes i samarbejde med Dansk Blindesamfunds lokalafdeling.





De fleste P-pladser etableres i P-huse i varierende størrelse.

## Parkering

Bilparkeringen er baseret på et grundlæggende princip om at begrænse parkeringen i gadeplan. Parkeringen i området skal være let tilgængelig og tilstrækkelig samtidig med, at bykvaliteten er høj. Bilparkeringen er søgt optimeret i en effektiv og enkel trafikbetjening, og parkeringen er placeret med passende gåafstande, så bylivet kan udfolde sig.

### Dobbelt udnyttelse

Antallet af parkeringspladser er minimeret gennem dobbelt udnyttelse over døgnet, så pladser f.eks. kan deles mellem brug til erhverv i dagtimerne og brug til bolig om aftenen, natten og i weekenden. Udbygningen af parkeringen foretages løbende i takt med aktuelle behov.

### P-huse

Parkeringen i Kanalbyen er primært planlagt til at foregå i et antal centralt placerede P-huse. P-husene er placeret, så der for de fleste beboere er relativt kort fra P-plads til bolig. I detailhandelsområdet er placeret to P-huse i tæt tilknytning til forretningernes placering.

Der planlægges i alt syv parkeringshuse i Kanalbyen med plads til mellem 75 og 500 p-pladser.

Der lægges vægt på, at parkeringshusene kombineres med andre funktioner, som fx butik, fællesrum, ressourcecenter. Stueetager har specielt fokus, da det er den del af p-huset, man oplever fra gader og byrum. Stueetagerne indeholder derfor i så høj grad som muligt "aktive" funktioner, der kan bidrage til at skabe miljø. Også tagfladerne kan udnyttes til ophold med fx leg eller dyrkning.

Facaderne skal kunne bidrage positivt til nærmiljøet og udsigten fra de omkringliggende lejligheder. Derfor vægtes levede og æstetiske facader med udsmykning, kunst og beplantning. Hvert P-hus gives sin egen identitet ved brug af forskellige kunstneriske udtryk og / eller indplacering af arealer til kulturelle formål eller funktioner rettet mod områdets beboere.

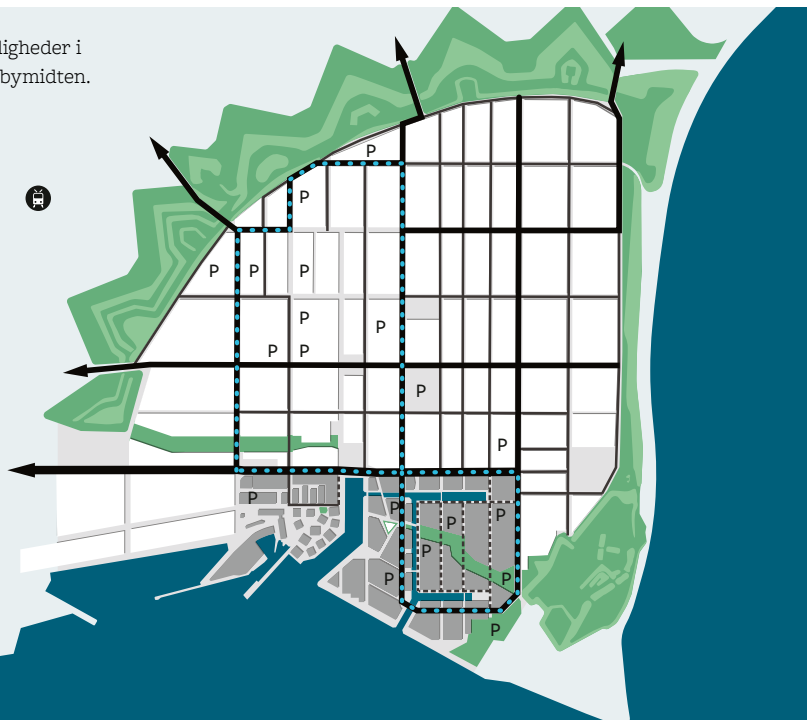
### Parkering uden for P-husene

Enkelte steder i Kanalbyen kan der etableres parkeringspladser i karreernes gårde med opholdsarealer oven på parkeringen. Parkeringsløsninger indpasses her i gårdmiljøets landskab, så det medvirker til at skabe variation og falder naturligt ind i gårdmiljøet. Der er også tænkt enkelte gade-parkeringspladser ind i planen. Det vil fortrinsvis være til korttidsparkering og som handicap parkeringspladser.

### Nogle kvalitative effekter ved parkering i kollektive anlæg er:

- > Bedre dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne. Dette giver en stor samfundsmæssig gevinst.
- > Gårdrum med niveaufri adgang, som er forbundet med omkringliggende lokalgader, giver god sammenhæng i bebyggelsen, som ikke kan opnås, hvis parkering placeres under gårdene.

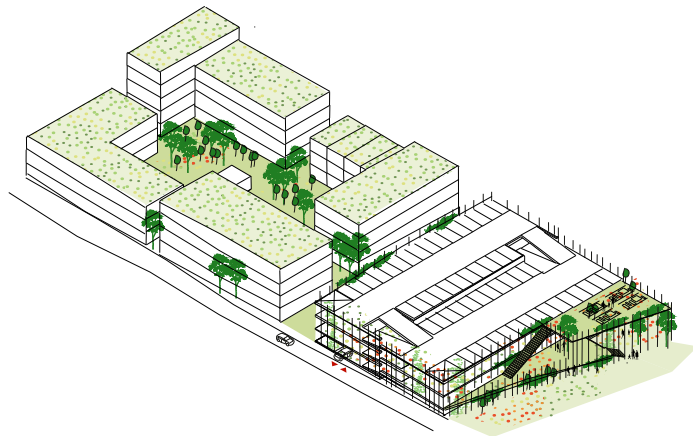
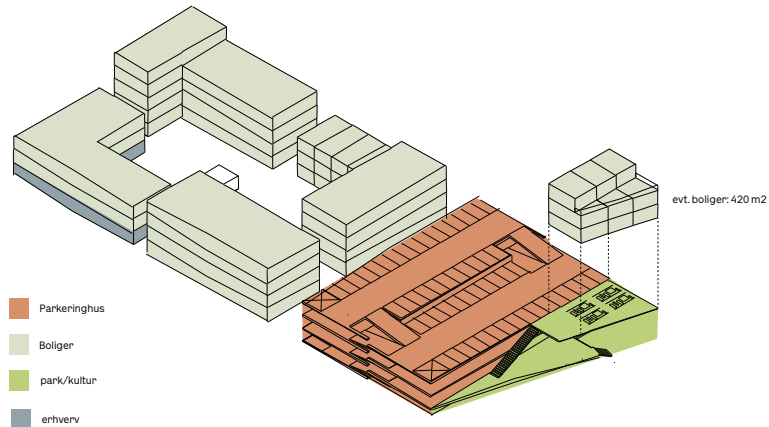
Parkeringsmuligheder i Kanalbyen og bymidten.



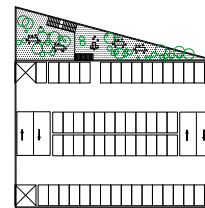


## Eksempel på P-hus

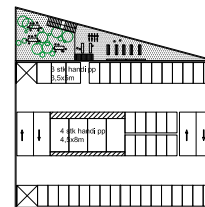
På byggefelt 22A og B planlægges et parkeringshus med 200 p-pladser og integreret bolig, kultur og erhverv. Levende grønne facader skal sikre det gode samspil med det omgivende bymiljø.



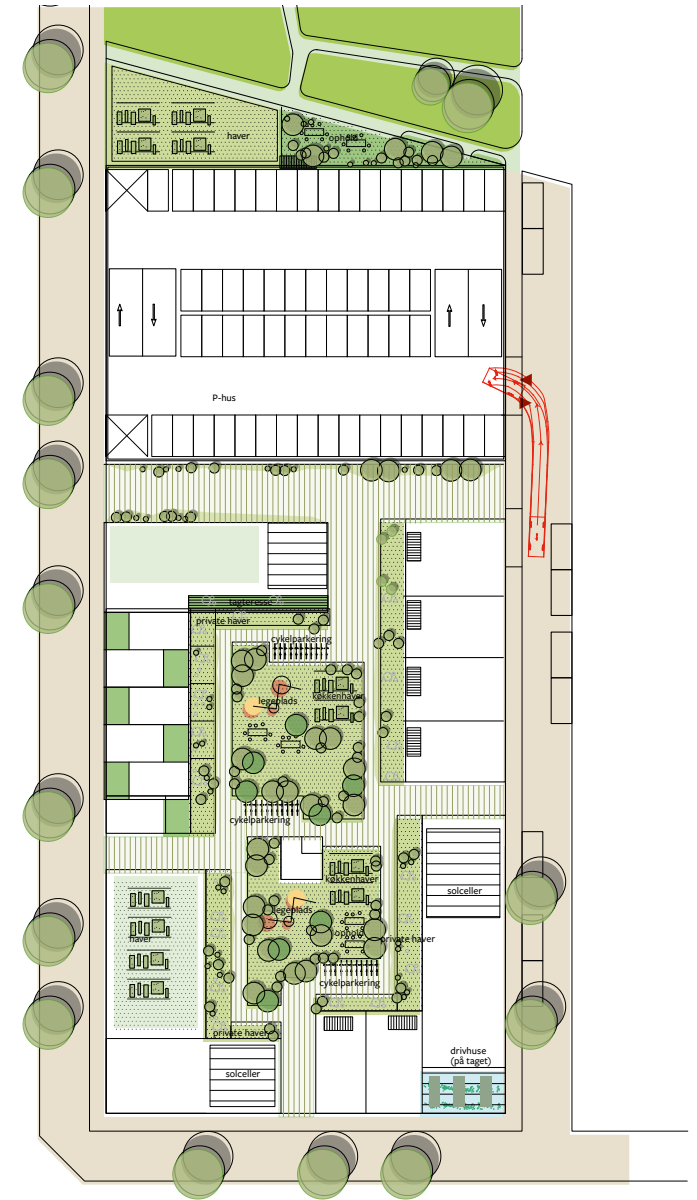
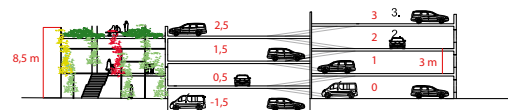
1-3 etage  
58 pp pr etage  
174 pp samlet



stueetage  
39 pp + 7 handi pp  
samlet: 220 pp



1:1000



1:500

## Forsyning

### Fjernvarme

Fredericia kommune arbejder aktivt for at udbrede fjernvarmeforsyningen i kommunens byområder mest muligt - og det gælder naturligvis også for Kanalbyen.

Den kollektive varmeforsyning varetages af Fredericia Fjernvarme. Energien udgøres af kraftvarme fra Skærbækværket (baseret på træflis) og overskudsvarme fra Shell-raffineriet.

Overordnet set tilrettelægges varmeforsyningen, så samproduktion af varme og elektricitet fremmes mest muligt.

### Fibernet

Kanalbyen vil forberede den fremtidige bydel til fremtidens smart city-løsninger, som har til formål

at styre det mest hensigtsmæssige mønster for forbrug, produktion og lagring af energi (bl.a. på batterier i elbiler). Det betyder, at bydelen forbedres til en ordentlig dækning med fiberkabler til datatransport, med mulighed for at kapaciteten er rigelig.

## Affaldshåndtering

Affald er en værdifuld ressource og skal håndteres med mest mulig genanvendelse. Kanalbyen vil tilslutte sig Fredericia Kommunes ambitiøse og effektive system til håndtering af affald fra private husstande og erhvervsvirksomheder, som i 2010 betød at hele 75% af affaldet blev genbrugt/genanvendt, 21% blev brændt og kun 4% endte til deponering. Fredericia Kommune arbejder på at håndtere husholdningsaffald gennem omdannelse

til biogas, hvor affaldet fra blandt andet Kanalbyen kan anvendes værdifuldt.

Forøgelse af genbrugsprocenten handler først og fremmest om at skabe de bedste rammer og muligheder for affaldssortering. Derfor bliver der planlagt etableret fire til fem genbrugsøer i områder, hvor beboerne naturligt kommer forbi - f.eks. i forbindelse med gang til parkeringsområdet eller på vej til busstoppestedet.

## Håndtering af regnvand

Ambitionen for håndtering af regnvand er, at mest muligt regnvand skal genanvendes og håndteres lokalt og mindst muligt skal afledes til kloaksystemet.

Overfladevand fra bygninger og tage kan genbruges i de forskellige grønne elementer i området - små vådområder samt i ejendommene til toilet-skyll og/eller vand til tøjvask. Overfladevand fra gader og pladser håndteres i området og afledes til Lillebælt efter det er blevet renset.

I dele af området etableres et 3-strengt afløbs-system til bortledning af vand. Det 3-strengende afløbssystem består af et system for:

- > Bortledning af sanitær spildevand
- > Overfladevand fra trafikerede veje og pladser
- > Øvrigt overfladevand (tag, gårdrum m.v.)

Spildevand ledes via det offentlige spildevandssystem til renseanlægget. Overfladevand fra tra-

fikerede veje og pladser renses, før det sammen med det øvrige overfladevand ledes ud i Lillebælt.

Nedsivning af overfladevand i området er ikke en mulighed, da det kan medføre en større udvaskning af forureningen i undergrunden til Lillebælt

## Håndtering af forurenede jord

Driften af de tidligere industrivirksomheder på området har efterladt forurening af jorden - primært på den centrale del af arealerne øst for Gammel Havn og de sydlige dele af arealerne vest for Gammel Havn.

Jordforureningen er allerede håndteret sådan, at området er tilgængeligt og anvendeligt. Det er sket gennem udlæg af ny frisk jord og overfladebelægninger, der sikrer brugen af arealerne. På udvalgte områder er forureningen indhegnet og plantet til med henblik på at håndtere forureningen på en god og visuel værdifuld måde.

Når der skal bygges og byggemodnes, vil de forurenede områder blive håndteret i overensstemmelse med de krav myndighederne til en enhver tid stiller.

I henhold til Kanalbyens bæredygtighedsstrategi er hensigten at lade så meget som muligt af den forurenede jord blive liggende, hvor den ligger. Det kan gøres ved, at terrænet på området hæves med 1 - 1½ meter. Herved indkapsles forureningen på en sikker måde. Ovenstående tilgang indebærer en stor bæredygtigheds gevinst, idet næsten al opgravet jord kan / skal genbruges i projektet, som følge af

## Mål og visioner for energiforsyningen i Fredericia Kommune frem mod 2020

- > At sikre balance mellem økonomi, forsynings-sikkerhed og miljøhensyn for borgeres og virksomheders energiforsyning
- > At mindske energiforsyningens afhængighed af fossile brændsler
- > At fortsætte udbredelsen af fjernvarmeforsyning i kommunens byområder mest muligt
- > At arbejde for etablering af øvrige kollektive forsyningsanlæg (baseret på vedvarende energi) i (by)områder, hvor fjernvarme ikke er en mulighed
- > At øge selvforsyningsgraden med vedvarende energi i områder uden adgang til fjernvarme
- > At udnytte mest muligt organisk materiale til biogasproduktion, eksempelvis husdyrgødning, spildevandsslam, organisk affald eller energiafgrøder

terrænhævningen. Herved holdes bortkørsel af jord til eksterne deponier på det minimale.

Endelig har Kanalbyen som et ekstra tiltag - i samarbejde med Fredericia Kommune og Region Syddanmark - gennemført omfattende kortlægninger og strømningsanalyser af udvaskningen af forurening på området. Disse analyser viser et klart billede af, at ingen eller en meget ringe forurening finder sted i forhold til vandmiljøet i Lillebælt.

## Byens lyde

Når man bosætter sig i Kanalbyen får man alle herlighedsværdierne i forhold til at bo og leve tæt ved vandet og den eksisterende bymidte og med en levende havn som nabo. Samtidig lever man i og med byens lyde og puls. Byudviklingsområdet, som ligger tæt på den eksisterende bymidtes aktiviteter og trafik samt aktiviteterne i havneområdet (ADP) mod vest og Shell mod øst, er udsat for den almindelige støj i byer. Der er gennemført en detaljeret kortlægning af støjforholdene i området og i Fredericia Bymidte. Udbygning af området, som er anvist i udviklingsplanen, vil leve op til gældende myndighedskrav.

Overalt i bydelen bliver der adgang til nærliggende fredelige og solvendte opholdsarealer, f.eks. i gårdum og grønne anlæg, som alle overholder myndighedernes krav om adgang til rolige udearealer. I takt med byggeriets gennemførelse vil de enkelte byggeetaper blive specificeret i konkrete byggeprojekter, der løbende vil blive godkendt af myndighederne. Her vil der blive taget stilling til, hvordan den konkrete udformning af byggeri, og tekniske løsninger, sikrer overholdelse af sædvanlige støjgrænser for de kommende beboere.

Gennem konkrete byggeprojekter og disses udformning vil støjfølsomme funktioner blive placeret hensigtsmæssigt. Udviklingsplanen er fleksibel og det er muligt at ændre bygningernes funktion fra erhverv til bolig over tid – og, ved indretning af boliger, at placere f.eks. opholds- og soverum hensigtsmæssigt i forhold til eventuelle udefra kommende støjkilder. En række kendte og anerkendte tekniske løsninger kan være anvendelige i byggeriet, f.eks. støjreducerende vinduer, for at sikre boliger og kommende beboere bedst mulige i forhold til støjforhold i den bymæssige bebyggelse. Støjen fra virksomhederne i området søges reduceret i hele udviklingsperioden gennem dialog og samarbejde, så støjkilderne løbende vurderes i forhold til f.eks. flytning, afskærmning og omlægning til ny støjsvag teknologi mv.

## Planlægningszone

Kanalbyen har virksomheden A/S Dansk Shells Havneterminal som nabo. Dette er med til at give projektet særlig bevågenhed, fordi udviklingsplanen skal an vise, hvordan Fredericias kommende nye bydel kan fungere i harmoni med virksomhedens drift. Der stilles særlige myndighedskrav når der udvikles by tæt på en virksomhed som A/S Dansk Shells Havneterminal, der er omfattet af en såkaldt risikobekendtgørelse.

Udviklingsplanen er derfor udformet sådan, at den overholder alle gældende myndighedskrav. Bydelens bygninger, erhverv og boliger er placeret med omtanke.

For at sikre optimale forhold for boliger, hvor mennesker opholder sig døgnet rundt, er disse valgt placeret i en vis afstand (300 meter) fra A/S

Dansk Shells havneterminal – omtrent som de nuværende boliger på Kongensgade.

Der er gennemført detaljerede risikoberegninger, der alle viser, at udviklingsplanen opfylder alle gældende myndighedskrav. I takt med at de enkelte byggeetaper bliver til, vil de konkrete byggerier blive genstand for myndighedsbehandling, hvor der gennemføres yderligere beregninger, som vil sikre, at myndighedskrav overholdes.

Kanalbyen vil, i arbejdet med at realisere udviklingsplanen, have fokus på at udviklingen sker i harmoni og samarbejde med virksomhederne.

## Etape- og tidsplan

Udviklingsplanen er både robust og fleksibel og kan justeres undervejs i forhold til de ændringer, der sker i omgivelser og vilkår over den 20-25 år lange udviklingsperiode.

I store træk tænkes området udviklet fra det naturlige forbindelsespunkt til den eksisterende bymidte omkring Gammel Havn.

Udviklingen sker i etaper, med start langs Oldenborggade og i Sønder Voldgade Kvarteret.

Det kan tænkes, at der igangsættes en særlig udvikling af delområder - eksempelvis erhvervsområdet eller er "teaterområde", hvis projektudvikling og efterspørgsel betinger sådanne spring i den naturlige udviklingsrækkefølge.

Styrken i Kanalbyens udviklings- og etapeplan er, at vi har en fuld økonomisk plan, som følger med de forventede etaper og aktiviteter. Derved sikrer vi, at projektet til enhver tid er økonomisk robust.

## Fotokreditering

Forside: Claus Fisker  
8: Claus Bjørn Larsen  
9: Kcap/Vandkunsten  
11: Øverst: Cofoco, Midt: Fredericia Kommune, nederst: Claus Fisker  
13: GYC Claus Bjørn Larsen  
13: Kanalbyen P/S  
15: Ole Sejrup  
16: øverst Claus Bjørn, nederst: Claus Bjørn, Claus Fisker  
17: Rikke Hansen  
18: Kanalbyen P/S  
19: Fotoco  
20: Fredericia Teater /Søren Malrose  
21: Ole Olsen  
22: Bo Krüger, Birthe Falk  
25: Kanalbyen P/S  
27: Claus Bjørn Larsen  
38: Claus Bjørn Larsen  
29: Claus Fisker  
34: Kcap/Vandkunsten  
36: SKALA Arkitekter  
37: Kcap/Vandkunsten  
38: Kcap/Vandkunsten  
39: Kcap/Vandkunsten  
40: Kcap/Vandkunsten  
42: SHL Arkitekter  
43: Claus Bjørn Larsen  
45: Claus Bjørn Larsen  
47: Kcap/Vandkunsten  
48: Claus Bjørn Larsen



# KANALBYEN | K I FREDERICIA

Kanalbyen i Fredericia  
Sdr. Voldgade 10, 1. sal  
7000 Fredericia

[info@kanalbyen.dk](mailto:info@kanalbyen.dk)  
[www.kanalbyen.dk](http://www.kanalbyen.dk)