

# HADERSLEV HAVN

- masterplan 2004



**Masterplanen** benytter sig af den enestående mulighed for at skabe samhørighed og synergieffekt mellem den urbane struktur og fjorden.

- fordeler offentlige, rekreative og kulturelle tilbud i den nye bydel, hvorved der skabes liv og aktivitet hele døgnet og i hele bydelen med stor tilgængelighed og herlighedsværdi.

- sikrer et varieret miljø, der byder på alle former for boligtilbud og hvor erhvervsbyggeri af høj kvalitet kan indpasses.

- fremhæver havnens kvaliteter, historie og særegne miljøer gennem logistiske og visuelle forbindelser, en overordnet struktur og konvertering af eksisterende byggeri.



**Masterplanen** er grundlaget for den fremtidige udvikling med de planmæssige visioner og idéer, der skal formes på Haderslev Havn.

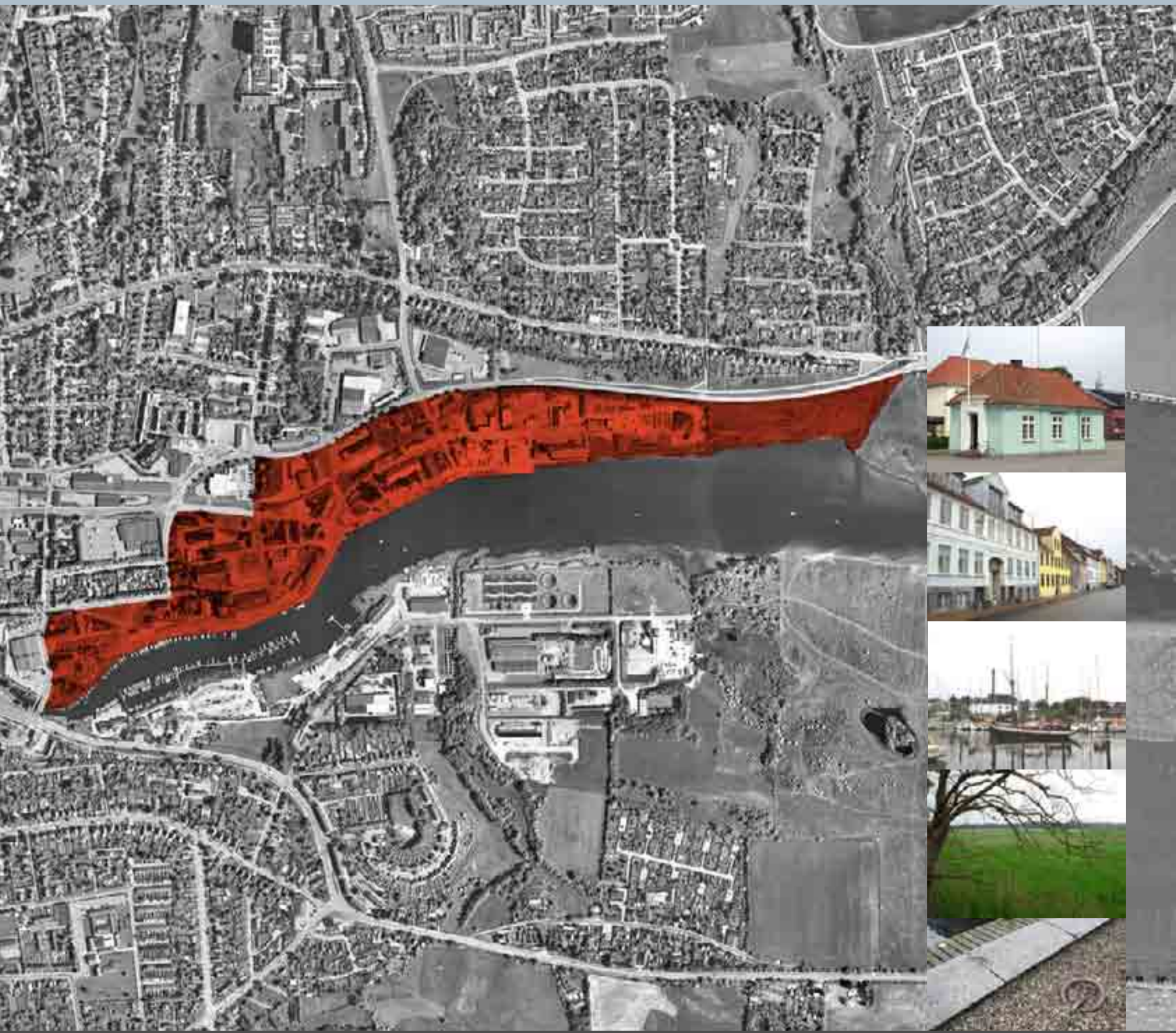


# INDHOLD

BAGGRUND	4
Historien og visionen	4
Konkurrencen	5
Eksisterende forhold/samspil havn, by og vand	6
MASTERPLAN	8
Bevaringsværdier - historiske spor	14
Blå strukturer	16
Grønne strukturer	18
Miljøforhold - strategi for bekæmpelse af forurening	20
Trafikplan - veje, stier og promenade	22
Trafikplan - parkering	24
Teknik og forsyning - eksisterende forhold	26
ETAPEDELING	28
Tidshorisont og lejemål	28
DELOMRÅDER	30
Oversigt	30
Byparken	32
Hansborg	34
Honnørkajen	36
Kulturø/erhvervscenter	38
Kanalbyen	40
Vandkulturhus/Strandpark og Strandeng	42
DET VIDERE FORLØB	44
Banespor og events	44
Designmanual, teknisk rapport og opfølgning	46









# BAGGRUND

## HISTORIEN OG VISIONEN



Haderslev ca. 1260



Tolbodgade



Det gamle Ridehus



Haderslev Fjord



Skibbrogade



Allégade

### FORORD

På baggrund af ændrede erhvervmæssige og trafikale vilkår på Haderslev Havn besluttede Haderslev Byråd d. 30. januar 2003, at der skulle afholdes en arkitektkonkurrence for Haderslev Havn. Temaet var en omdannelse af Haderslev Havn fra en traditionel erhvervs- og trafikhavn til en havn baseret på boliger, moderne erhverv og rekreative områder mm. Den 6. oktober 2003 blev C.F.Møller kåret som vinder af arkitektkonkurrencen. Perioden siden d. 6. oktober 2003 har Haderslev Kommune og C.F.Møller brugt til at finpudse vinderprojektet, således at Haderslev Kommune nu står med en visionær og helhedsorienteret masterplan for Haderslev Havn. Masterplanen indeholder byrådets vision for Haderslev Havn, en beskrivelse af byens særlige kvaliteter og karakteristika, en fremtidig disponering af arealanvendelsen, en plan for trafikafvikling, bebyggelsesplan med anvisning af byggefelt, samt landskabelige behandlinger af friarealer. Endvidere indeholder masterplanen en etapeplan for realisering af havneprojektet samt en skitsering af det videre forløb.

Med masterplanen er Haderslev Kommune nu parat til at indgå i samarbejde med investorer omkring realisering af det største byudviklingsprojekt i Haderslev Kommune i mange år.

Haderslevs nye bydel, havnebyen er et betydningsfuldt led i strategien for den fortsatte udvikling af Haderslev Kommune. Der er i kommunen store forventninger til, at udviklingen af Haderslev Havn vil styrke Haderslev Kommune som bosætnings-, erhvervs- og turismeorienteret kommune. Når masterplanen nu skal føres ud i livet vil kommunen lægge vægt på varieret byggeri, hvor såvel kvaliteten i arkitektur som materialer er i højsædet. Kommunen ønsker derfor at indgå som aktiv medspiller og vil anlægge kanaler, kajlægg, pladser, stier, veje og promenader i en god kvalitet og i en stil, som afspejler havnemiljøet og som matcher det ønskede byggeri.

### VISIONER FOR HADERSLEV HAVN

- Haderslev Havn skal være en selvstændig og markant bydel - alligevel sammenhængende med naturen og den øvrige by.
- Havnen skal være en attraktion i kraft af sin historie, sine huse og særegne miljøer.
- Havnen skal være en attraktion, der er tilgængelig for flest mulige - både turister, besøgende og kommunens borgere.
- Boliger og erhverv skal skabe liv på havnen.
- Havnens arkitektur skal bære præg af kvalitet og historie.

Det er vigtigt for Haderslev Kommune, at der i forbindelse med ændringer i anvendelse af og bebyggelse på havnen sker en afvejning af en lang række forhold og at den fremtidige anvendelse tilgodeser interesser hos flest mulige målgrupper. Havnen skal være byens kvarter og ikke et lukket kvarter for de få. Området skal have attraktionsværdi for flest mulige målgrupper.

Denne afvejning og brede interessevaretagelse skal ske på en måde, så der ikke bliver givet afkald på kvaliteten i området.

### HISTORISK OVERBLIK

Haderslevs middelalderlige bybygning er af typisk østjysk tilsnit. Der, hvor Haderslev Fjord ender, lå der fra naturens hånd en stor sandbanke i den lange tunneldal, der strækker sig fra Lillebælt til Vojens. Hertil kunne man sejle, og herfra gik den korteste landrute fra Østersøen til Ribe, dengang Danmarks største handelsby mod vest. "Dengang" var for cirka 800 år siden, da Haderslev opstod som en egentlig bymæssig bebyggelse, sandsynligvis som afløser for en handelsplads ved Starup, et par kilometer længere mod øst.

Bydannelsen foregik med udgangspunkt i havnemuligheden i bunden af fjorden. Alt tidligt byggeri foregik på nordsiden af fjorden og Haderslev Dam, der i første omgang udgjorde et engagtigt areal mod vest og senere i forbindelse med opstemningsarbejder i løbet af 1300-årene blev et egentligt og permanent vandareal. Mod nord var der tale om vanskeligere adgangsforhold på grund af topografi og jordbundsforhold. Derfor blev flere oplandsveje tvunget sammen til kun to indfaldsveje, som den dag i dag kan aflæses i byplanen. Mod syd samledes oplandsvejene til én, inden passagen over den smalle fjordarm, hvorfra de løb samlet til bymidten over Sønderbro. Her sluttede havnen, og Haderslev Dam begyndte. Topografien og den trafikale struktur resulterede i en Y-formet byplan med et underordnet sæt af øst-vestgående sidegader, hvis forløb er bestemt af bygrundens ovale form og de højmiddelalderlige anlæg i form af klosteret mod vest, kirken i midten og et slot mod øst.

Karakteristiske elementer i den middelalderlige byplan har været, at såvel det østligt beliggende slot som klosteret mod vest har været afskåret fra den egentlige by omkring kirken af nord-sydgående kanaler med forbindelse til de omgivende vandarealer. Byens placering og dens befæstning - formentlig omkring år 1400 - bevirkede, at den middelalderlige by på et tidspunkt var omgivet af vand. Mod nord blev der etableret en grav, som var ca. 20 m bred og ca. 6-8 m dyb. Graven forløb fra Dammen i vest, under Gravenes sydlige husrække og Jomfrustien til fjorden i øst.

Den første havn lå syd for Badstuegade, og herfra førte en vej op til Sønder Torv og videre mod vest på tunneldalens nordskråning mod Ribe. Haderslevs placering ved overgangen over den brede tunneldal, mellem fjord og dam og med vandfyldte grave rundt om byen, er baggrunden for, at byens vartegn i byvåbnet blev en bro. Den ældste kendte seglgengivelse er fra 1421.

Syd for byen skulle Sønderbro passeres, mens Bispebro førte over graven nord om byen på vejen til Ribe. Endnu en bro over graven nord om byen blev anlagt i Nørregade, da vejen til Kolding tiltog i betydning. Broerne blev i forbindelse med byens befæstning suppleret med porte. I dag er kun Sønderbro tilbage, og byportene er væk, men Bispe- og Nørreports oprindelige placeringer er markeret i de nuværende gadebelæggninger.



### UDDRAG AF DOMMERBETÆNKNINGEN

Konkurrencearealet disponeres med mere eller mindre opløste karreer, som en nyfortolket spejling af den tilstødende by. De gamle gader og blokke vokser i samme skala ud på havnen, som hermed bliver en uløselig del af det eksisterende Haderslev, samtidig med at nye typologier og funktioner indpasses.

Resultatet er en veludnyttet karréstruktur, der som en sætterkasse kan fyldes af ret forskellige bygninger og funktioner, uden at gå i opløsning. Hvor det er muligt, indføres kanaler, som bliver en del af planens geometri. I hele området udlægges boliger, som efter behov kan kombineres med erhvervsfunktioner.

I denne masse indskydes tre aktivitetszoner af offentlig karakter. Disse fungerer som livgivende centre eller bymæssige holdepunkter, og rummer fra vest til øst et servicecenter, en kulturø og et badeanlæg. Servicecenteret placeres tættest på bymidten i direkte forlængelse af karreen ved Skibbrogade og ses som en kulturbygning til f.eks. udstillinger og muligvis også administrative funktioner. I midten af den nye bydel omdannes en del af det eksisterende siloareal til en kulturø for koncerter og andre specielle events. Denne ø ligger med storslået udsigt til det åbne landskab. Længst mod øst og i relativ nær tilknytning til de grønne arealer og en mulig fjordpark foreslås et badeanlæg med friluftsbad og eventuelt et vandkulturhus. Dette areal er områdets rekreative friluftcenter.

I tråd med den overordnede idé udlægges de nye veje som naturlige forlængelser af det eksisterende vejnet. Hertug Hans Gade erstattes af en ny havnepromenade langs vandet, hvorved det grønne areal omkring Ridehuset aktiveres. Som et historisk kurio-

sum bevares de gamle godsvognsspor, der omdannes til gangstier i området. Disse promenader forbinder de to grønne områder som flankerer bydelen mod by og landskab.

Planen rummer et væld af variationsmuligheder, der samtidig holdes inden for fastlagte rammer. Dette sikrer områdets bymæssige sammenhæng i forhold til kommende tider og de uundgåeligt varierende ønsker og behov. De økonomisk belastende kanaludgravninger kan varieres i både form, placering og omfang, uden at planens overordnede idé svækkes heraf.

Den nye bydel hænger til dels gennem skala fint sammen med den gamle, uden at være en kopi heraf. På den måde er der balance mellem nænsom indpasning og ønsket om at skabe et nyt havneområde med gennemslagskraft.

De tre bygningsmæssige kraftcentre, som indlejres i planen, understøtter et iboende potentiale, hvor de hver især placeres. Servicecenteret forankrer det nye område i bykernen, badestedet kunne trække beboerne ud i det grønne, og den centralt placerede kulturø er et eksempel på, hvordan eksisterende siloer kan bevares som landmarks på en kreativ og realistisk måde.

Planens stramhed er en nødvendighed, hvis mangfoldigheden ikke skal føre til kaos, og den arkitektoniske variation og kvalitet, som det gamle Haderslev rummer, vil kunne leve videre her i en fornyet form.



Modelfoto af Kulturøen



Projektforslag, Arkitektfirmaet C.F.Møller og Rambøll -Aftenview ved Kanalbyen



Projektforslag, 3XNielsen A/S, Frits Nielsen og Jørn Juul Christensen A/S samt Torben Schønherr's tegnestue



Projektforslag, GBL,-Gruppen for By- & Landskabsplanlægning Arkitekter, Dansk Boligselskab International & Kuiper Compagnons



By - havn - vand



### INSPIRATION FRA ANDRE KONKURRENCEFORSLAG

Der er i videreudviklingen af Masterplanen bla. hentet inspiration fra 3xNielsens konkurrenceforslag, hvor der er arbejdet med en beplantningsplan, der forholder sig til eventuelle forurenede områder. Beplantningen er udlagt i strategisk forureningsbekæmpende arealer, der foruden det rensende aspekt bidrager til herlighedsværdien i området.

Et andet interessant konkurrenceforslag kommer fra GBL i samarbejde med Dansk Boligselskab International og Kuiper Compagnons, der trafiktalt er kommet med et bud på omlægningen af trafikken fra Hertug Hansgade til en ny vej nord om Ridehuset.



Nærhedsprincip

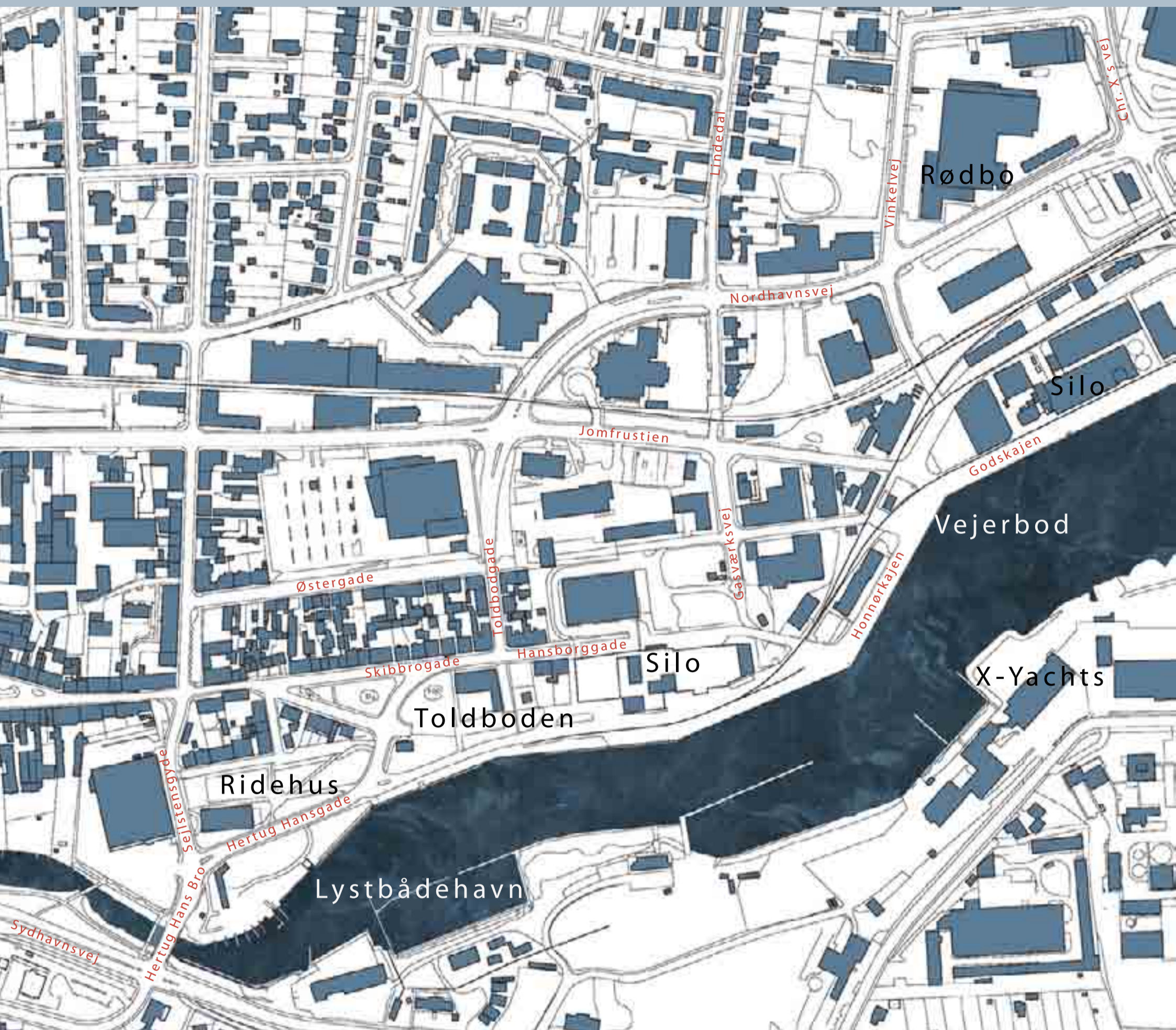


Modelfotos af Masterplanen



# BAGGRUND

## EKSISTERENDE FORHOLD/SAMSPIL HAVN, BY OG VAND



### BYENS KARAKTER

Ser man på kort over Haderslev bys gadenet i 1800-tallet og sammenligner med dagens gadenet, vil man se, at gadenettet stort set er intakt. Gadeplanen er bevaret i den moderne by, og byen er samtidig forskånet for større gadegennembrud.

Den væsentligste tilføjelse - som samtidig har betydet, at det oprindelige gadenet og karréstrukturen er opretholdt - er Omkørselsvejen vest om bymidten. Vejanlægget er gennemført efter 2. Verdenskrig og afsluttet i 1956. Etableringen medførte - ud over en markant aflastning af den gennemkørende trafik i bymidten - at der blev skabt en Dampark samt en Inderdam, som har stor betydning for bymidstens grønne struktur.

Mange af middelalderbyens bygninger er forsvundet. Tilbage er kun den mest monumentale, Vor Frue Kirke. Resten er gået til i en række ildebrande i 1600-tallet samt en omfattende bybrand i 1759. Der er dog adskillige eksempler på 1500- og 1600-årenes store borgerhuse og købmandsgårde i bymidten.

Fremfor alt er det dog 1800-årenes bygninger samt større forretningsjendomme fra omkring 1900, som præger bymidten. Et omfattende institutionsbyggeri fra perioden 1835-1925 ligger umiddelbart nord for den middelalderlige bykerne med den store preussiske kaserne som den mest markante bygning.

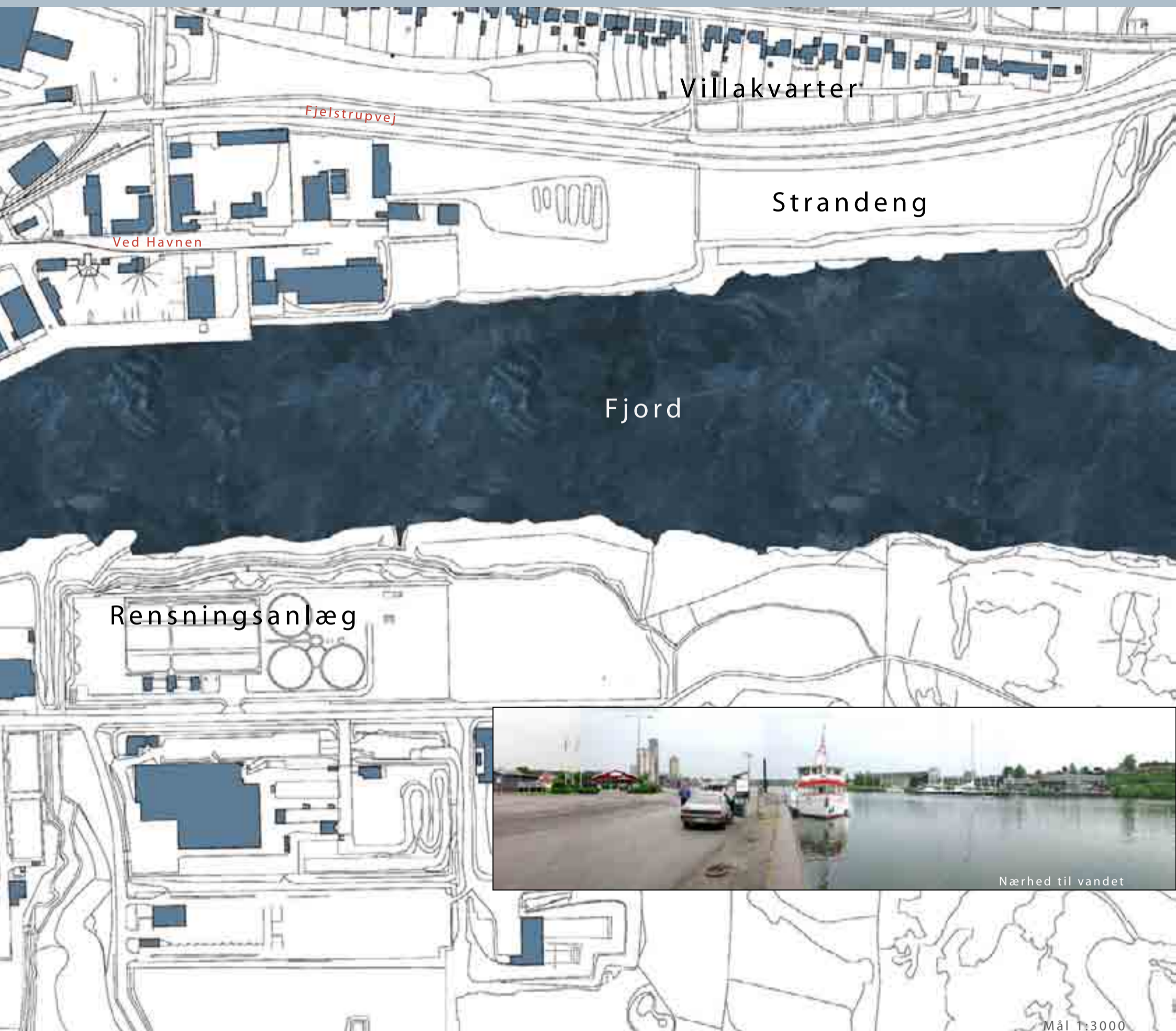
Bymidten er i øvrigt karakteristisk ved fraværet af større industribyggeri, både som enkeltanlæg og som samlede områder. Et østligt industriområde i tilknytning til havn og den tidligere amtsbane (smalsporet jernbane, ophørt i 1930'erne) ved Jomfrustien og Lindedal er delvis forsvundet, mens et vestligt område umiddelbart vest for Omkørselsvejen ved den tidligere statsbanegård er intakt.

Den middelalderlige bykerne omkranses af udstrakte villaområder, beliggende langs byens udfaldsveje og som sideveje hertil. Områderne er især præget af byggeri fra perioden ca. 1890-1914, mens villabyggeriet fra tiden efter Genforeningen i 1920 især er foregået i områder, der i 1920'erne blev udlagt som kolonihaver. Parcelhusbyggeriet efter 1960 er sket i områder placeret som endnu



Siloerne - et vartegn for Haderslev Havn





Villakvarter

Strandeng

Fjord

Rensningsanlæg

Fjelstrupvej

Ved Havnen

Nærhed til vandet

Mål 1:3000

et lag uden på de ældre villaområder, mens det moderne industribyggeri er placeret i afgrænsede områder, der ligger i nogen afstand fra den gamle bykerne.

En meget stor del af parcelhusbyggeriet er foregået i områder i tilknytning til landsbyer uden for den gamle købstadsgrænse.

#### BYEN OG HAVNEN

Fra første færd har havnen og byen udgjort hinandens forudsætninger, og i den middelalderlige købstad har havn og by udgjort en enhed uden klare overgange mellem havn og by. Selv om byen lå bag havnen, har der været en tydelig og funktionsmæssig sammenhæng mellem fjorden og byen.

I takt med større og større skibe og en tilmudring og tilsanding af fjorden rykkede de egentlige havneaktiviteter længere mod øst. I 1600- og 1700-tallet var havnens betydning meget beskedent, sammenholdt med de øvrige havnebyer i området. Den lange og smalle

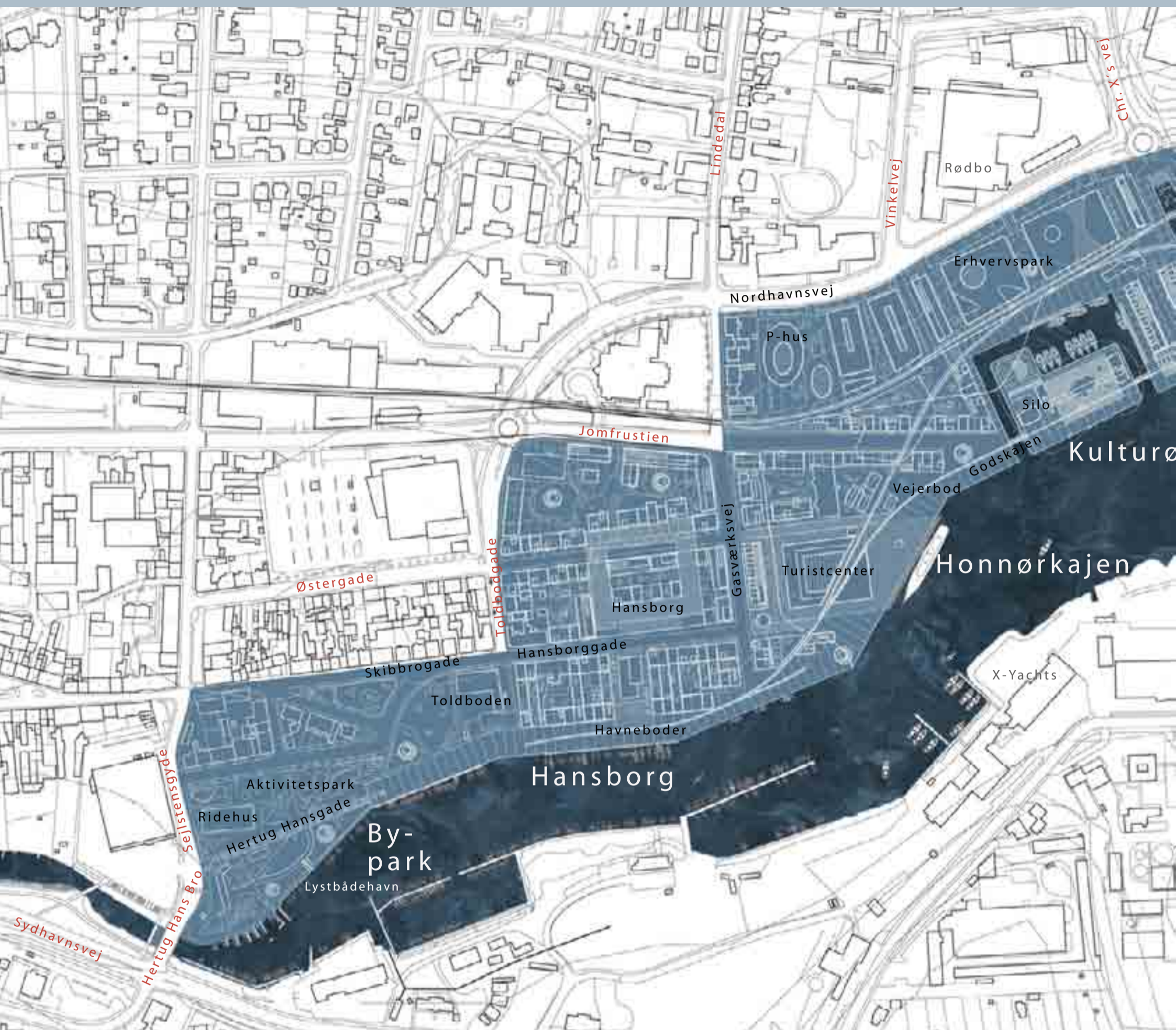
fjord kombineret med tilmudring og tilsanding gjorde besejling vanskelig, og først i løbet af 1800-tallet, hvor havnen blev uddybet, og der blev gravet en sejlrende gennem hele fjorden, fik havnen igen en vis betydning for byen og området.

Krigen i 1864 og Haderslevs indlemmelse under Preussen medførte et drastisk fald i havneaktiviteterne, og hele Nordslesvig var i perioden frem til 1890 præget af tilbagegang. Først fra 1890'erne gik det for alvor fremad igen, og havnen blev et knudepunkt i omladning mellem skib og jernbane. Havnen blev igen udvidet mod øst, og kajlæggeret blev forlænget. Anlæg af jernbanespor betød, at havnen og dermed fjorden blev adskilt fra den bagved liggende by. Denne adskillelse blev tydeligere gennem årene på grund af store bygningsanlæg og vejanlæg som følge af den stigende trafik på havnen og i samfundet i almindelighed.

Ved den kommende planlægning for en ny bydel på de nuværende havnearealer, vil der kunne bringes såvel funktionel som synsmæssig sammenhæng mellem den gamle bydel, de nyere byområder mod øst og havnen / fjorden.



# MASTERPLAN



## MASTERPLANEN

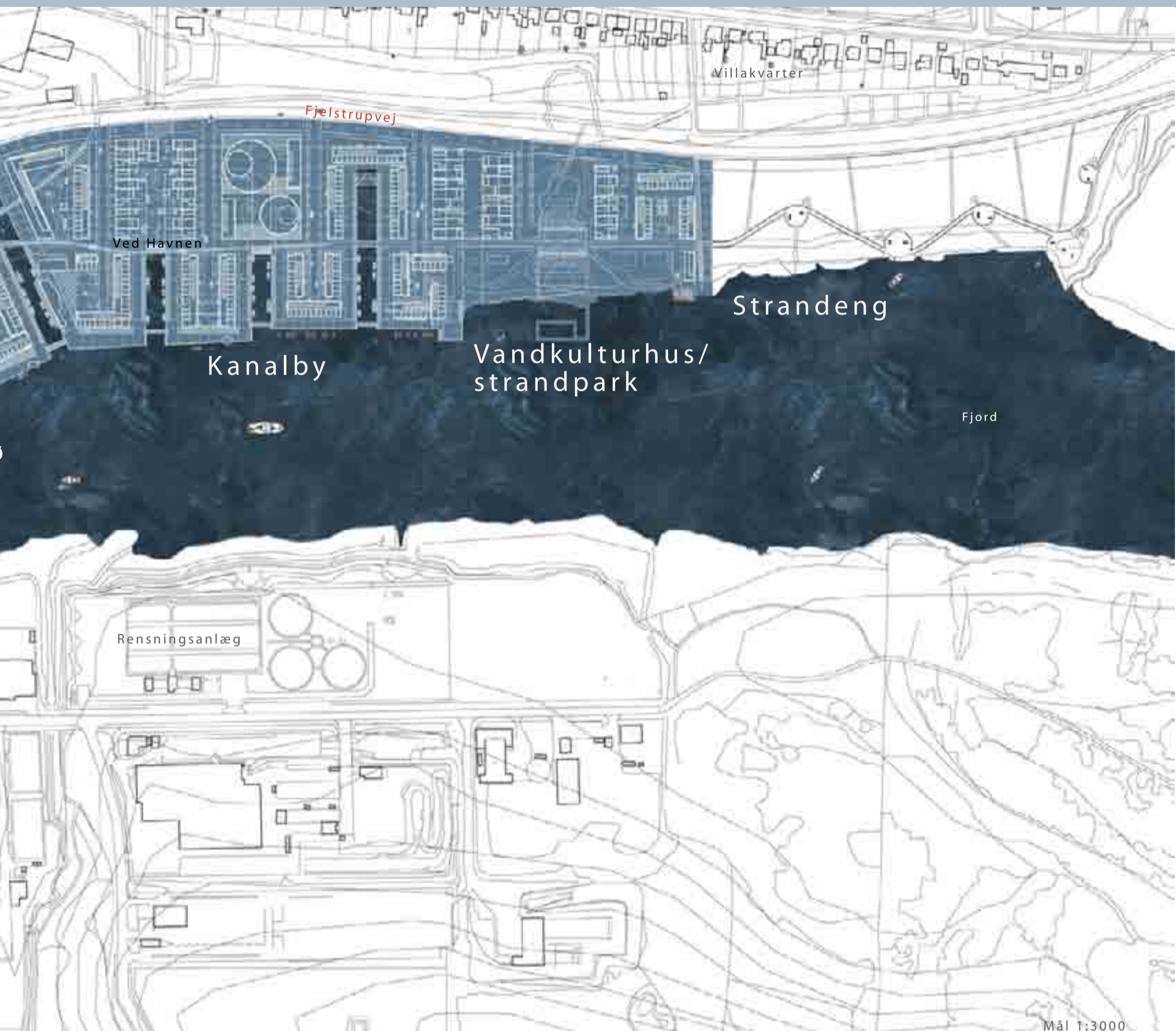
Med masterplanen for havnens omdannelse til byområde ønsker Haderslev Kommune at skabe en samhørighed og synergieffekt mellem den urbane struktur og fjordens forløb: Fjorden som en del af byen - byen som en del af fjorden.

Dette skabes af et overordnet strukturelt greb, som danner et tæt bymæssigt forløb fra den indre by til engarealerne mod øst, og som gennem et ensemble af differentierede rumlige forløb udnytter fjordens unikke potentiale i en oplevelsesrig og varieret bebyggelse.

## MÅLSÆTNINGER

- At skabe en levende by, hvor alle former for boligtilbud kan findes, og hvor også erhvervsbyggeri af høj kvalitet kan indpasses.
- At fordele offentlige, rekreative og kulturelle tilbud i den nye bydel, så der skabes grundlag for liv og aktivitet hele døgnet og i hele bydelen.
- At skabe en række trafikale og visuelle forbindelser imellem Haderslev midtby og den ny havneby, for både gående og kørende trafik – fra den inderste midtby til strandengen mod øst.





- At tilføre byen en række nye offentlige rum, med en karakter der afspejler det unikke afsæt for havnebyen.
- At bevare spor og monumenter fra erhvervshavnen, og transformere dem til aktive elementer i bylivet.
- At sikre en realistisk frihedsgrad i bebyggelsesfelter og former, for at skabe en optimalt robust plan uden at svække de foreslåede kvaliteter.
- At muliggøre en gradvis udbygning af planen uden omfattende forudgående anlægsarbejder.



Modelfoto



# MASTERPLAN



Boliger ved vandet



Eksempler på boliger ved vandet

Den ønskede tilgængelighed og mangfoldighed af livet på havnen skal fremmes gennem et bredt sammensat boligudbud. Med fjorden som det dominerende træk i området, er byggefeltene udformet så de optimalt kan henvende og åbne sig mod vandet, men også danne en nuanceret overgang til hhv. villaområdet mod nord og de store åbne områder langs vandet mod øst.

Dimensioneringen af byggefeltene ('karréerne') tager afsæt i Haderslevs eksisterende bystruktur, navnlig karréen ved Skibbrogade/Toldbodgade. Såvel de ydre og indre dimensioner, bygningshøjder og matrikler, som den mulige mangfoldighed af typer, tilbage-trækninger og passager kan genfindes her. Ligeledes er bebyggelsens indre rum sammenlignelige med Haderslevs gårdanlæg.

Derved sikres en kendt og menneskelig skala i de enkelte bebyggelsers endelige fremtræden, som afsæt for en nyfortolkning af de historiske strukturer.

Der er indenfor hvert byggefelt talrige udstykningsmuligheder, idet der kan skabes både en rækkehuslignende struktur af individuelle, private matrikler, såvel som større sammenhængende bebyggelser som karréer, stokbebyggelser og lignende.

Mellemrummene i bebyggelsen kan tjene flere formål: De kan være semi-private gårdrum, offentlige pladser, danne halvt nedgravede p-anlæg eller udlægges til kanaler. Kanalerne kan, hvor det ønskes, trækkes helt frem til bebyggelsens nordlige afgrænsning, og derved sikre enhver bolig umiddelbar vandnærhed. Den i masterplanen viste udformning og omfang af kanalerne er derfor kun ét af flere mulige scenarier.

Således kan der under planlægningsarbejdet skabes ideelle forhold for hvert enkelt byggefelt, alt efter ønsker og behov fra fremtidige bygherrer. Samtidig er planens grundlæggende kvaliteter uafhængige af disse eventuelle tiltag.

Der lægges vægt på, at livet på havnen samtidigt stimuleres gennem placeringen af liberale erhverv, servicevirksomheder, restauranter, caféer, overnatningsfaciliteter, ferieboliger og lignende. Haderslev Kommune forestiller sig, at der er tale om fremtidens erhverv, der er kendetegnet ved, at kunne indpasse sig i et attraktivt kvarter uden gener for omgivelserne.







Aftenvue ved kanalbyen

men af tre knudepunkter af offentlig karakter:

Mod vest ved honnørkajen en opgradering af turist- og erhvervscenter til et nyt service-kompleks, i midten et kulturelt kraftcenter omkring de bevarede SAF-silostrukturer, og længst mod øst en rekreativ ny svømmehal og badeanstalt ved strandengen.

Placeringen og indholdet af disse skal sikre et levende og tilgængeligt miljø i hele havnebyens udstrækning, og skabe en differentiering af de mellemliggende boligområder. Samtidigt vil de som attraktorer i byen forlænge dens døgnrytme, og bidrage til at animere de øvrige offentlige rum i planen.

En ny havnepromenade løber fra Møllestrømmen helt ud til strandengen mod øst, og sammenbinder derved boligområderne ved kajkanten og de foreslåede offentlige funktioner og byrum. Promenaden bevarer den eksisterende kajs udstrækning synligt, og udformes derudover individuelt efter de enkelte afsnits særlige forhold. Nye stiforløb langs de eksisterende nedlagte banespor skaber direkte forbindelser imellem by, havn, og de enkelte byggeafsnit.

Havnebyen ligger udspændt imellem to større, grønne anlæg:

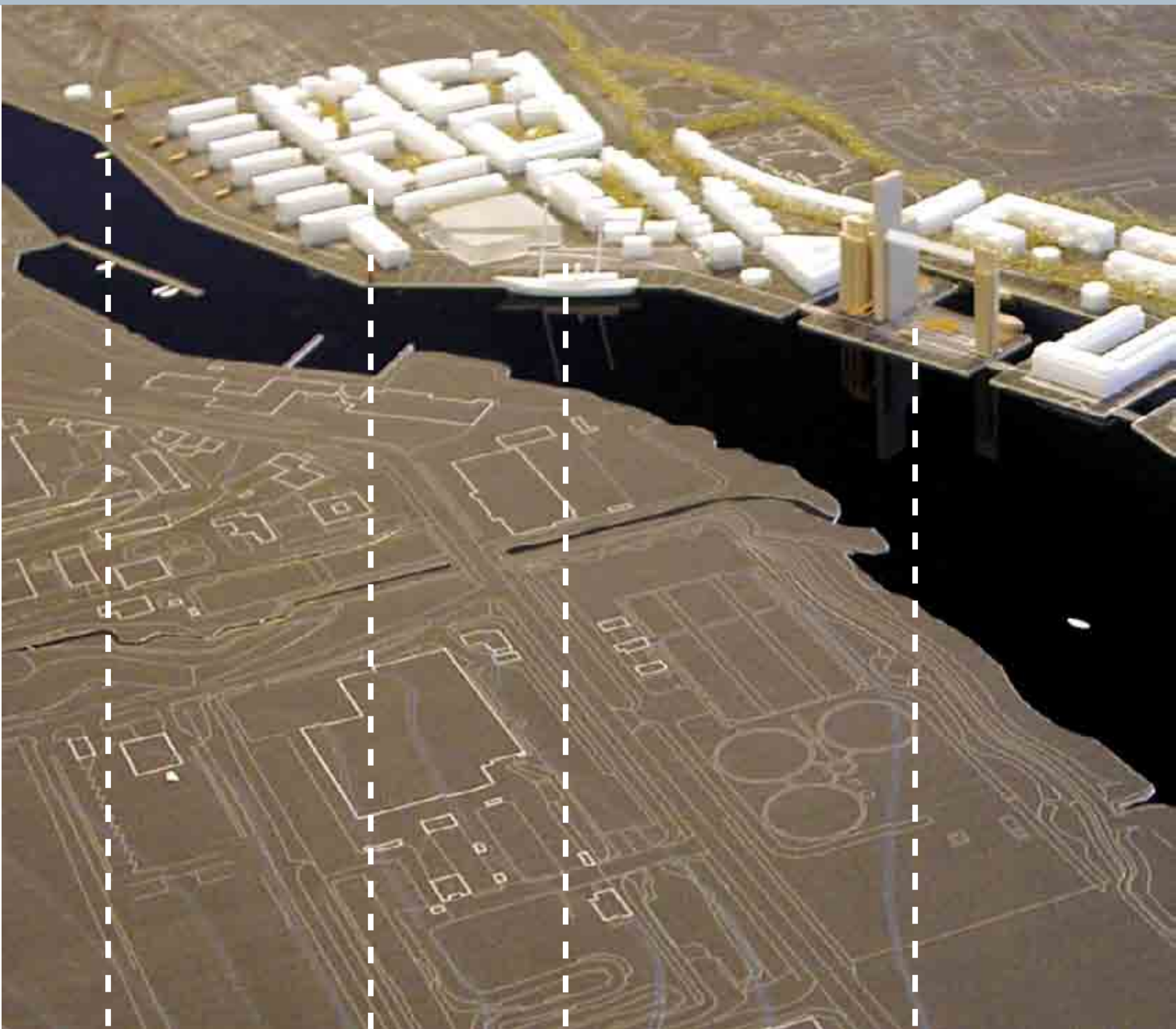
Byparken, ved Ridehuset og lystbådehavnen, og Strandengen ved Fjelstrupvej. Herimellem danner banestierne og promenaden en kontinuitet, med både intime grønne rum og urbane byrum, der til gengæld henvender sig til de store landskabstræk.

De eksisterende udsigtsakser fra Østergade og Skibbrogade bevares og friholdes. Ved at forskyde forlængelsen af Jomfrustien let mod nord, tilvejebringes endvidere et fjordkig helt fra den indre by, med de bevarede siloer som vertikal markering. Fra Fjelstrupvej og Nordhavnsvej skabes en række kortere tværkig igennem planen, med hver deres unikke karakter. Ved krydset med Christian X's Vej foreslås en kanal ført helt frem til vejen: Et dramatisk møde med vandet fra en af byens og områdets hovedindfaldsveje.

Der har været arbejdet med indplacering af husbåde i Masterplanen, men ikke fundet mulighed herfor. Der vil dog fortsat blive arbejdet med emnet uden for planlægningsområdet.



# MASTERPLAN



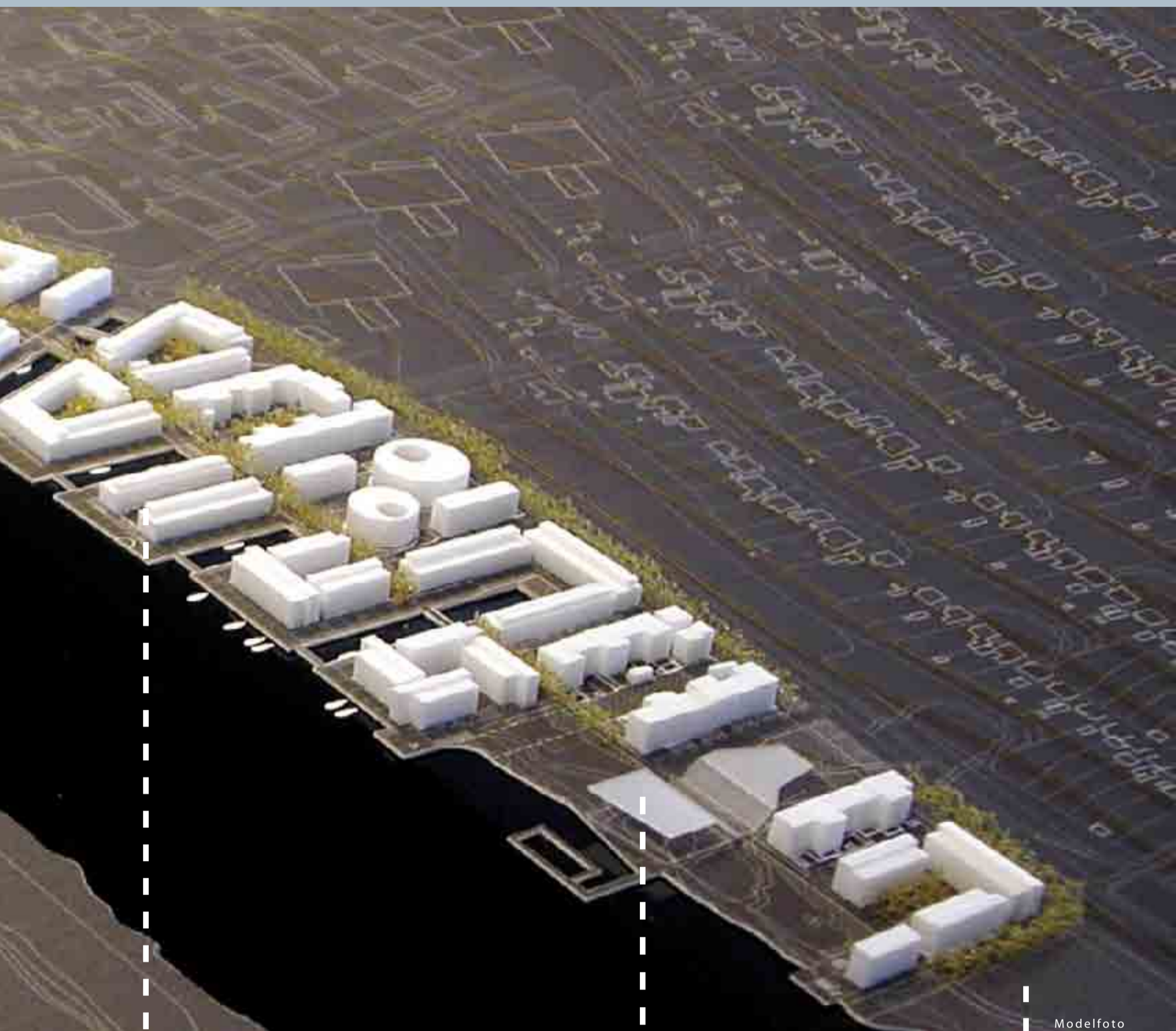
Bypark

Hansborg

Honnørkajen

Kulturø





Modelfoto

Kanalby

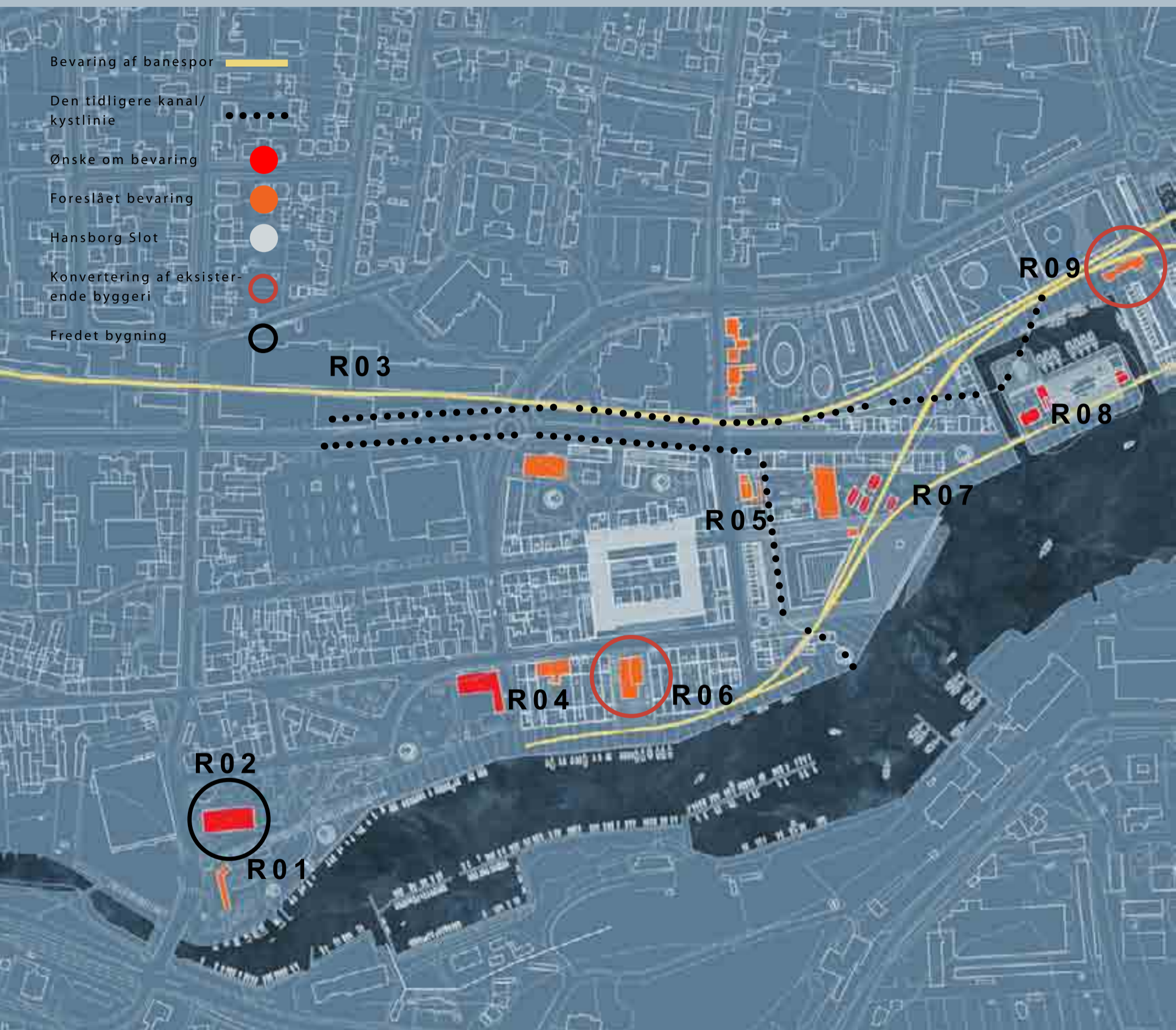
Vandkulturhus/strandpark

Strandeng



# MASTERPLAN

## BEVARINGSVÆRDIER - HISTORISKE SPOR



### BEVARING ETC

Haderslev Havn indeholder mange forskellige bevaringsværdier. Bevaringsværdierne spænder fra kulturmiljøer, der afspejler væsentlige træk af den industrielle og samfundsmæssige udvikling, over bymiljøer til enkeltstående bevaringsværdige og sågar fredede bygninger.

Der skelnes imellem fredede bygninger, bevaringsværdige bygninger og strukturer, der med deres potentiale til en ny anvendelse ønskes integreret i den nye by, samt mulighed for bevaring af øvrige bygninger, som ikke er i konflikt med masterplanen.

Arealet fra Hertug Hansbroen til Honnørkajen rummer de største traditionelle bevaringsværdier. Gadelinierne Jomfrustien, Østergade og Skibbrogade/Hansborggade markerer det ældste industrielle havneområde og rummer med deres sigtelinier mulighed for en unik, visuel forbindelse mellem havnen/ vandet og resten af byen.

Der er særligt bevaringsværdige bygninger i facaderækkerne langs Skibbrogade og Østergade. Området rummer også meget bevaringsværdige enkeltbygninger som vejerboden med den tilhørende administrationsbygning, toldbygningen og det fredede ridehus fra 1700-tallet.

„Vodhængen“ på sydsiden af Hertug Hansgade ved Hertug Hansbroen udgør - på trods af sin ydmyge bebyggelse - et kulturmiljø af stor rekreativ værdi, der ønskes bevaret som en del af byparken.

Der er mulighed for at bevare den vestlige silo integreret i den nye bebyggelse mod promenaden, dersom den kan konverteres til nye attraktive funktioner som boliger, hotel eller lignende. Byhusene langs Toldbodgade/Gasværksvej og Lindedal, ejendommen 'Havnen' og andre enkeltstående bygninger i området kan ligeledes indgå i den fremtidige struktur.

I den østlige del af havnen forefindes i højere grad den moderne industrielle historie, samt enkelte mindre bygninger der, kan tilføre



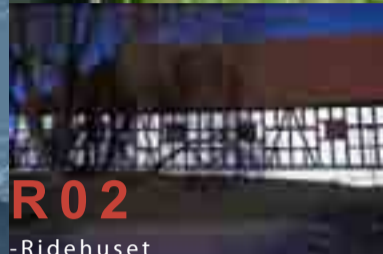


R10



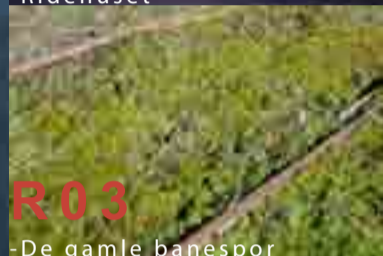
R01

- Bådskure



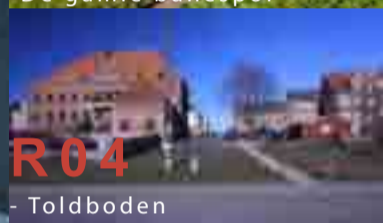
R02

- Ridehuset



R03

- De gamle banespor



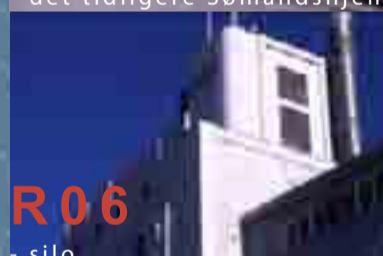
R04

- Toldboden



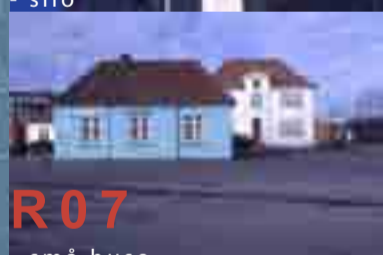
R05

- det tidligere Sømandshjem



R06

- silo



R07

- små huse



R08

- Siloer



R09

- pavillionhuse



R10

- byggeri ved Fremtidig kanal

Mål 1:3000

den nye by et historisk islæt. De østlige SAF-siloer udgør sammen med domkirken et af Haderslevs mest synlige 'landmarks', og et vigtigt levn af havnens historie. Ved at bevare dem, fri for senere tilbygninger, haller m.m, indrammer og markerer de et grandios byrum, der ydermere foreslås omkranset af en kanal.

Den resulterende ø vil være som een stor, flydende scene, prominent og centralt placeret i havnebyens tyngdepunkt. På og omkring denne Kulturø vil der kunne afholdes koncerter, opførelser, klatres på silovæggene, udstilles i de lodrette kamre – et moderne urbant 'event-space'.

Den eksisterende kajkants udstrækning og udformning bevares i havnepromenadens forløb, ligesom mange af dens mindre elementer, pullerter, kraner etc.

Et væsentligt grønt, rekreativt og trafikalt træk er også de bevarede banespor, i form af 'banestier'. Deres forløb skaber en gennembrydning i havnebyen, svarende til passager igennem midtbyens kar-

réer og gårdrum, og opbløder dermed bebyggelsens karakter. De forbinder havnebyen, promenaden og kulturøen med rutebilstationen mod vest, og leder videre ud til strandbad og Fjelstrupvej mod øst.

Skinneerne tænkes bevarede, integreret i en ny belægning, med mulighed for at tilføre byen 'rullende' byinventar og belysning, samt særlige rekvisitter i forbindelse med arrangementer.

Beliggenheden af arkæologiske ruiner efter det tidligere Hansborg Slot er et yderligere aspekt i masterplanen, som beskrives nærmere under delområdet Hansborg.



# MASTERPLAN

## BLÅ STRUKTURER



Referencefotos fra Tuborg Nord og Møllestrømmen i Haderslev

### BLÅ STRUKTUR

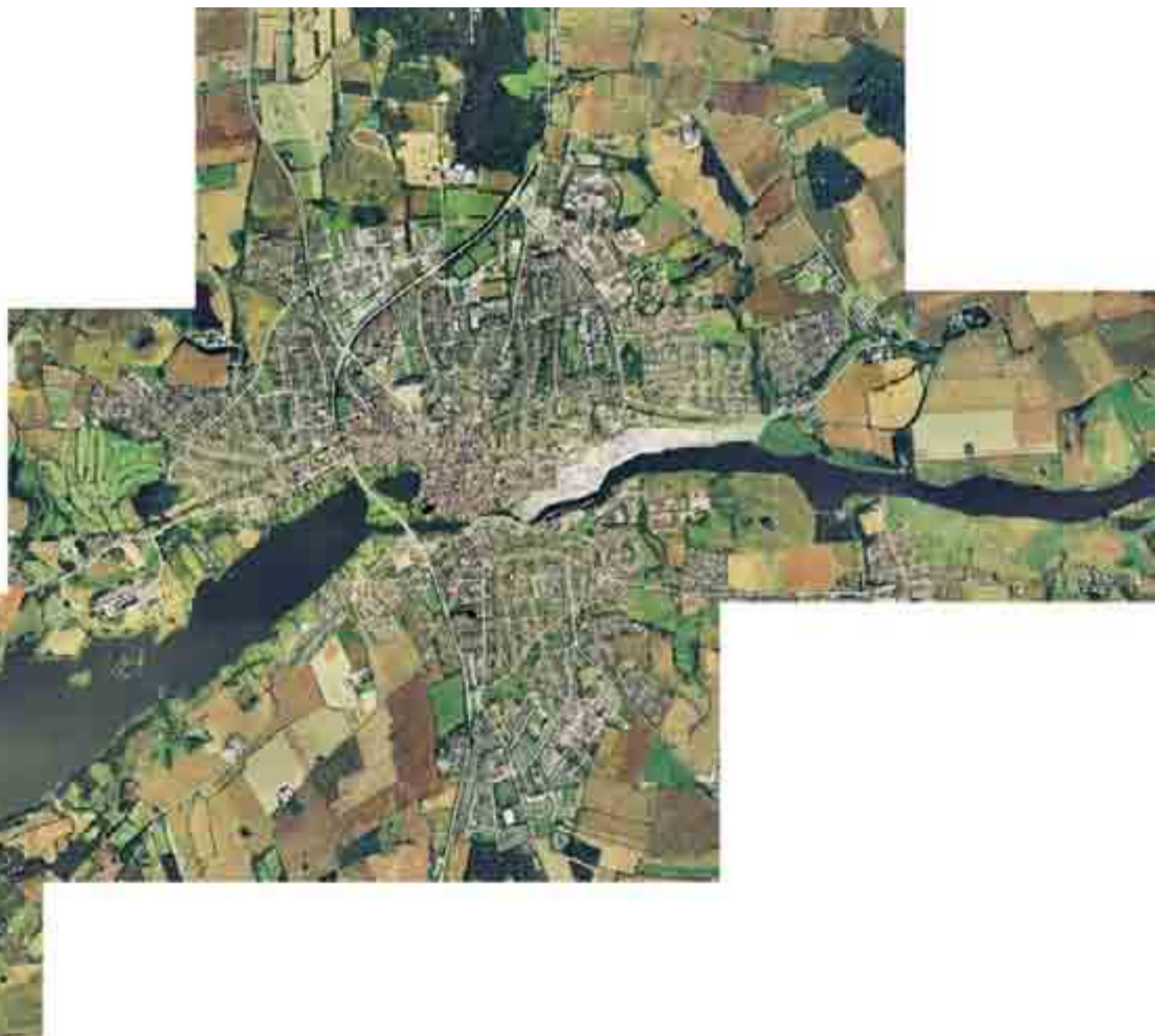
Haderslev-Vojens tunneldal strækker sig i varierende bredde over 25 km fra Vojens i vest til Aarø i øst. Dalen er bredest - ca. 1 km - ved Haderslev Dam. Dalen er formentligt dannet som en dyb sprække i jordskorpen for flere istider siden, men har opnået sin nuværende storform under den sidste istid. Tunneldalens bund stiger fra 25 meter under havets overflade ved Aarøsund til ca. 45 meter over havets overflade ved Vojens.

Da den tunge iskappe for 15.000 år siden var smeltet hævede landet sig, men senere steg vandspejlet i havet og saltvandet trængte ind i tunneldalen og dannede Haderslev fjord.

Landskabselementerne - både de naturlige og de menneskeskabte - ligger som "perler på en snor" langs vandløbet Tørning Å og Haderslev Dam og imod øst langs med fjorden.

Der er i tidens løb anvendt betydelige midler på skovrejsning, naturgenopretning, sikring af kulturmiljøer, rekreative anlæg m.v.

Haderslev Kommune betragter sammenhængen mellem dam og fjord, den centrale bydel og havnen som en af Haderslev Kommunes væsentligste attraktioner. Planlægningsområdet befinder sig i "hertet af" tunneldalen, og sammenhængen skal i videst mulig omfang bevares ubrudt. Der lægges vægt på, at det også i fremtiden vil være muligt at sejle helt ind til Haderslev. Endvidere lægges der vægt på, at sammenhængen i fremtiden forbedres og dermed tilskynder gående, cyklister og sejlede til at bevæge sig ad denne akse.



Variationsmodel 1  
-fjorden og kanalen

1:12000



Variationsmodel 2  
-fjorden, kanalen og havnebassinet





Luftfoto af fjordløbet gennem den grønne tunneldal

Den nye bydel vil med sit langstrakte forløb være tæt knyttet til fjorden og tunneldalen, og skal i lige høj grad opleves fra land- og vandsiden. De tre offentlige kraftcentre i byen henvender sig derfor også naturligt mod begge.

For til fulde at udnytte fjordens og byens møde, indeholder planen muligheden for anlæg af en række kanaler i den østlige del, samt omkring kulturøen og ud for Christian X's vej. Kanalerne kan bringe vandet helt tæt på den enkelte bolig, hvor det ønskes, helt frem til bebyggelsens nordlige afgrænsning, og tilføre byen et urbant afsæt for samspillet mellem by og natur.

Der er i planen taget højde for løbende at tilpasse omfanget af kanalanlæg til de aktuelle udviklinger og specifikke projekter i forbindelse med planens realisering. I forbindelse med hver etapes påbegyndelse er der mulighed for at vælge i hvilket omfang og udstrækning kanaler skal indgå, ligesom anlæggene omkring kulturøen kan realiseres i takt med udbygningen og økonomiske forhold.

Havnearealernes relativt smalle forløb langs fjorden vil under alle omstændigheder sikre bebyggelserne i planen en umiddelbar nærhed til vandet. Samtidigt er det et markant træk, at fjorden reelt ikke er bredere end havnen. Dette er en væsentlig årsag til ikke at bygge ud i fjordløbet, for ikke at hindre udsynet og kontakten til vandet fra byen.



1:12000



Variationsmodel 3  
-fjorden, kanalen og havnebassinet, en udvidet model

1:12000



# MASTERPLAN

## GRØNNE STRUKTURER



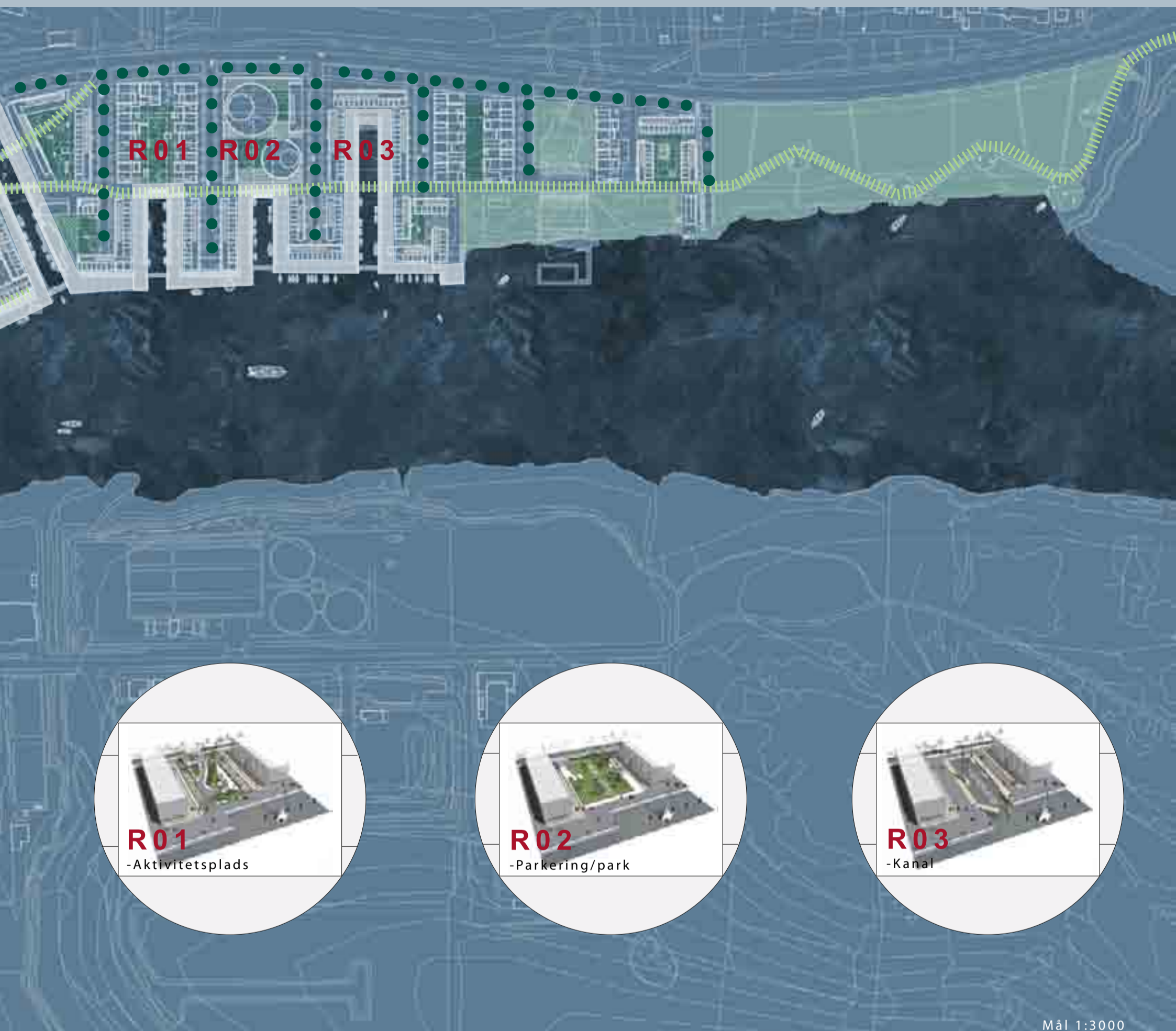
Offentlige og semioffentlige grønne rum 1:12000

### GRØNNE STRUKTURER

Havnebyens overordnede grønne struktur domineres af to store offentlige anlæg, der markerer dens yderpunkter: Byparken, ved Ridehuset og lystbådehavnen, og Strandengen ved Fjelstrupvej. Herimellem fungerer banestierne som grønne kiler, der suppleres af større og mindre offentlige rum, gaderummene i bebyggelserne og de enkelte byggefelters friarealer og gårdrum. Tilsammen udgør de en grøn bydel, med et tæt væv af offentlige og private områder. Gaderummene beplantes med vejtræer, ligesom bydelens udstrækning tegnes af en allée-beplantning langs Nordhavnsvej og Fjelstrupvej. De markante blikakser fra bymidten ud langs Skibbrogade, Østergade og Jomfrustien understreges også med alléebeplantninger.

De anviste mellemrum i bebyggelsen kan tjene flere formål: De kan være semi-private gårdrum, offentlige pladser, danne halvt ned-gravede p-anlæg, eller konverteres til kanaler. Hermed sikres den nødvendige frihed i udformningen på lang sigt.





Mål 1:3000

Ved vejplantninger skelnes mellem hovedadgangsveje og mindre fordelingsveje gennem området. Langs den brede og åbne Nordhavnsvej/Fjelstrupvej plantes en tæt buskbeplantning mod byggefelter og en række af markante, store træer i et græsband yderst mod kørebanen.

Ved adgangsveje med sigtelinier mod havnen plantes opstammede allétræer som lind.

Ved de smallere byrum, som fordeler trafikken i den nye bydel plantes mindre træer som kinesisk poppel, paradisæbler eller prydpære.

Banestiernes gamle skinner og andet jernbaneinventar bevares i størst mulig udstrækning som et gennemgående træk eller ledelinie for stiens sammenhængende forløb. Hvor bebyggelsesplanen tillader det fastholdes stien som en grøn kile, der krydser vejanlæg og urbane byrum. Stien beplantes med et enkelt og robust plantevalg af bunddækkeplanter og stedvis lineære rækker af fx søjleeg.

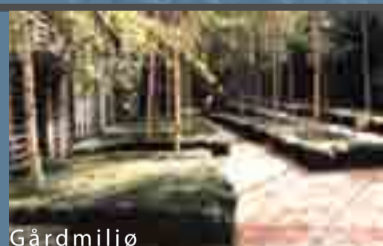
For at skabe mere intime og stemningsskabende grønne rum undervejs på stiforløbet plantes på udvalgte steder og mindre pladsdannelser fx grupper af birk. Cykel/gangsti udføres som overflade-

behandlet asfalt. Øvrige overflader består af græs eller grus, i mindre omfang skiftende til andre alternative materialer som træ eller stål med referencer til havnemiljøet.

Langs havnepromenader og opholdsarealer i relation hertil plantes forskellige pilearter i en fri og uformel struktur, således at sigtelinier og udsigter mod vandet bevares.

I forbindelse med omlægningen af byparken skabes der læ og rum for ophold og aktiviteter af forskellig art som skateboard og rulleskøjter. De grønne rammer for parken er solitære træer, græsflader og opdelende hækplantninger.

Ved det fremtidige vandkulturhus etableres strandpark, som overgang til strandengsarealet. Strandengen bevares som et åbent, udstrakte naturlandskab, der afslutter bydelen. Der tilføjes stier og opholdsarealer, som indpasses landskabeligt i området. Der plantes i mindre omfang med referencer til den selvgroede bevoksnings karakter, som var det et uberørt naturområde.



Gårdmiljø



Strandeng



Bypark



# MASTERPLAN

## MILJØFORHOLD - STRATEGI FOR BEKÆMPELSE AF FORURENING



Dyrkning af pil

### FORURENINGSTILSTAND

I gennem årene har der, via nuværende og tidligere virksomheder, foregået potentielt forurenende aktiviteter på en lang række af arealerne ved havnen. Haderslev Kommune har derfor foretaget en indledende vurdering af den forventede forureningstilstand på arealerne, der er omfattet af udbygningsetaperne 1 – 6.

På nuværende tidspunkt er der kun med sikkerhed kendskab til 5 forurenede grunde på havnearealet. På disse grunde har der været gasværk, værksteder, oliedepot og fyldplads. Grundene er primært forurenede med olie- og tjæreprodukter og i et enkelt tilfælde med cyanider. Sønderjyllands Amt har på baggrund af forureningsundersøgelser kortlagt disse grunde på vidensniveau 2 (V2). De V2 kortlagte arealer udgør en del af etaperne 1, 2, 4 og 6.

Der har desuden foregået potentielt forurenende aktiviteter på en lang række af de øvrige berørte arealer. Det må derfor forventes, at en del af disse grunde vil være forurenede i større eller mindre grad. På baggrund af de tidligere aktiviteter forventes forureningen på disse arealer hovedsageligt at være sket med olieprodukter.

Da havneområdet udgør en del af Haderslev By og har været belastet af trafik i mange år må det forventes, at alle arealerne generelt har været udsat for diffus forurening. Det er derfor sandsynligt, at de øverste jordlag i vidt omfang vil være svagt forurenede med tungmetaller (primært bly) og PAH-forbindelser (Polycykliske Aromatiske Hydrocarboner).

### FORURENINGENS BETYDNING I FORHOLD TIL FREMTIDIGE BEBYGGELSER OG ANLÆG

Da forureningen på arealerne hovedsageligt må forventes at bestå af ikke flygtige og mindre flygtige stoffer vil det i de fleste tilfælde være forholdsvis simpelt at sikre, at der ikke sker en sundhedsmæssigt skadelig påvirkning af indeklimaet i boliger mv., selvom der bygges på forurenede jord.

Hvor der er behov for det, vil sikringen af indeklimaet kunne ske ved indbygning af diffusionstætte membraner i gulvkonstruktioner eller ventilering af gulvkonstruktioner. Endvidere vil fx. ventilerede parkeringskældre under bygninger ligeledes kunne sikre indeklimaet i overliggende boliger.

Der vil være betydelige økonomiske omkostninger forbundet med at bortkøre jord fra de forurenede arealer til rensning eller deponering. Det er derfor væsentligt, at man i forbindelse med byggeprojekter har fokus på hvor og i hvilket omfang arealet er forurenede således, at mængden af forurenede overskudsjord minimeres.

Hvis byggeprojekternes udformning tillader det, vil en del af den forurenede overskudsjord kunne indbygges under belægninger og anvendes i forbindelse med terrænreguleringer på arealerne.

### BEKÆMPELSE AF FORURENING

Forureningen på havnen forventes at have et opfang, der ud fra et økonomisk synspunkt gør det urealistisk, at foretage oprensning ved traditionel bortgravning af forurenede jord.

Der er derfor foretaget en indledende vurdering af mulighederne for at bekæmpe forureningen på en del af arealerne ved hjælp af planter (phytooprensning). Denne oprensningsmetode er stadig på forsøgsstadiet, men der er påvist gunstige effekter, især overfor forurening med olieprodukter.

Oprensningsmetoden er relativ billig og har den store fordel, at jorden, som skal renses kan forblive på stedet. Æstetisk set er løsningen god, idet det ofte vil være muligt at indpasse beplantningen (typisk pil, poppel, græsarter og bælgplanter) i de aktuelle projekter. Ulemperne ved metoden er bl.a. en lang oprensningsperiode (år) og en begrænset effekt ved dybereliggende forurening.

En ukritisk tilplantning af frie arealer vurderes at være en dårlig løsning. Der vil være betydelige økonomiske omkostninger forbundet med fjernelse af belægninger, tilplantning og efterfølgende vedligeholdelse.

I forbindelse med udarbejdelsen af den Tekniske Rapport vil der blive foretaget en detaljeret gennemgang og eventuelt undersøgelser af arealer, hvor en phytooprensning kan være aktuel. Målet vil være at identificere arealer, hvor oprensningsmetoden vil kunne anvendes samtidig med at beplantningen på en naturlig og hensigtsmæssig måde kan indgå i havneprojektet.



Eksempler på pil som forureningsbekæmpelse - phytooprensning

Formodet ren grund



"V2 kortlagt"

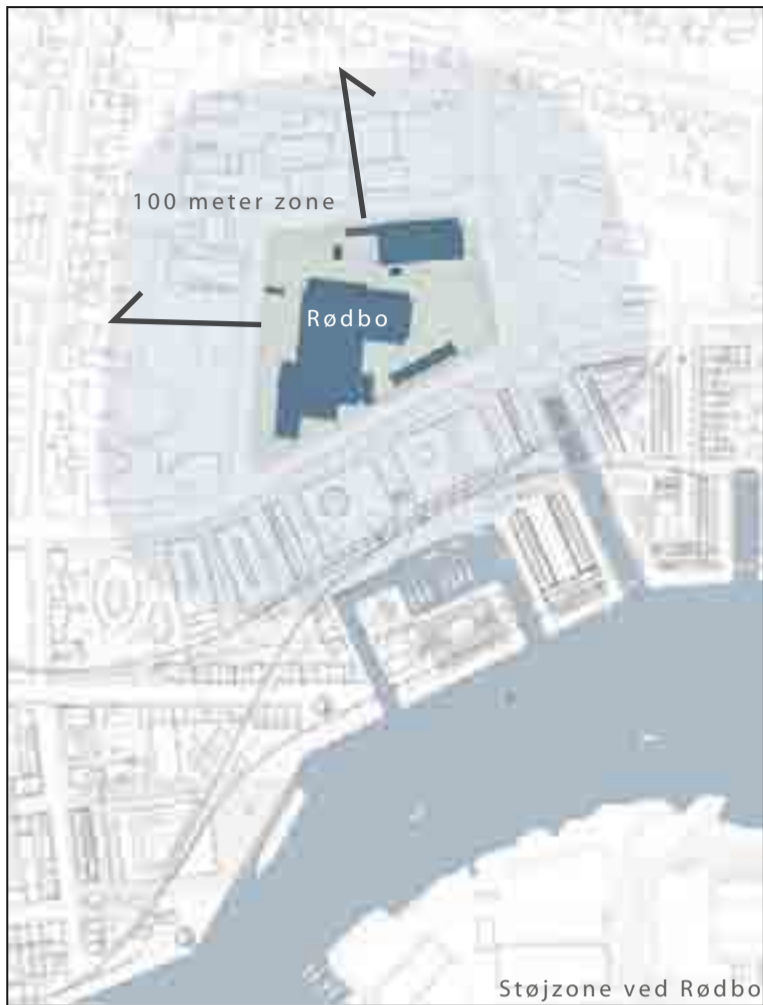


Risiko for jordforurening



Forureningssituationen idag 1:12000





#### ØVRIGE MILJØFORHOLD

I forbindelse med fungerende produktionsanlæg i den vestlige del af planen kan der forekomme støv- og støjgener i havneområdet. Selvom der anvendes filtre i luftafkastene, vil der forekomme støv under lastning, losning m. m. Støjende anlæg vil evt. kunne støjdemperes. De nuværende grænseværdier er forholdsvis høje, og det vil blive bekosteligt at neddæmpe til de skrappe krav der stilles, hvis boligområdet rykker tættere på. Det vurderes, at et støjkonsekvensområde, hvor de vejledende støjgrænser kan holdes døgnet rundt mod boliger i havneområdet, vil ligge ca. 100 m rundt om de nuværende, større virksomheder der ligger langs den nordlige havnekaj. Rykker boligerne tættere på, vil det være nødvendigt med ekstra støjbegrænsende foranstaltninger.

Gennemføres projektet således, at der placeres boliger, liberalt erhverv og rekreative områder i hele planlægningsområdet, så må det forventes, at de fleste af de nuværende virksomheder i området må flyttes inden for en årrække, hvilket betyder, at problematikkerne kun vil være gældende i en overgangsperiode. Etapeudbygningens tidsperspektiv taget i betragtning vil disse problemer kunne løses ved en gradvis afvikling i takt med planens realisering.

Virksomheden Rødbo's fortsatte produktion umiddelbart nord for planområdet vil ikke have negative konsekvenser, idet det af støjkonsekvenszonen berørte område er udlagt til erhvervsformål.

#### MILJØKONSEKVENSZONE FOR OMRÅDET OMKRING RØDBO

Miljøkonsekvenszonen for Rødbo rækker med sine 100 meter ind over planlægningsområdet nord for "kulturøen".

Dette område foreslås friholdt for boliger og udlagt til erhverv.

#### VANDKVALITETEN I FJORDEN

Den største vandtilstrømning til den inderste del af Haderslev Fjord sker fra Haderslev Dam via Møllestrømmen. Vandkvaliteten i Havnen kan derfor ikke blive bedre end i Haderslev Dam, som igennem de seneste 10 år har været genstand for en samlet indsats med henblik på at sikre vandkvaliteten gennem en forbedret spildevandsrensning - såvel renseanlæg som enkeltejendomme - samt en såkaldt biomanipulation, som fortsættes.

Som situationen er, kan Dammen i dag opfylde de såkaldte bakteriologiske krav til badevandskvaliteten, men der vil i mange år endnu være længere perioder, hvor opblomstringen af blågrøn-alger udgør en sundhedsmæssig risiko - normalt i august/september.

Ud over vandtilstrømning fra vandløb, dræn m.v. sker der også udledning af såvel rensset som urensset spildevand til Haderslev Havn. Reduktionen af disse spildevandsmængder vil teknisk kunne lade sig gøre, men da det er meget bekosteligt, vil investeringen i forhold til nytteværdien blive vurderet nøjere i det videre forløb.



Eksempler på græs- og bælgeplanter som forureningsbekæmpelse - phytooprensning



Grøn forureningsbekæmpelse  
-Foreslået indsatsområde i takt med etapeplan 1:12000



Fremtidige friarealer  
-Som grøn forureningsbekæmpelse 1:12000



# MASTERPLAN

## TRAFIKPLAN - veje, stier og promenade



Kollage



Referencefoto

### TRAFIK

Med den planlagte udvikling af Haderslev havn, er det vigtigt at vejstrukturen for hele Haderslev by kan indeholde den fremtidige byvækst og samtidig være robust og fleksibel for løbende ændringer i byplanen.

Trafikanlæggene skal i området gives så menneskelige dimensioner som muligt, specielt i den del af området, hvor der er boliger og byens borgere færdes.

Den gennemkørende trafik er koncentreret på Nordhavnsvej og Fjelstrupvej, som udgør omdannelsesområdets trafikale rygrad. Strækningen trafikbetjener de enkelte nye byområder med små stikveje.

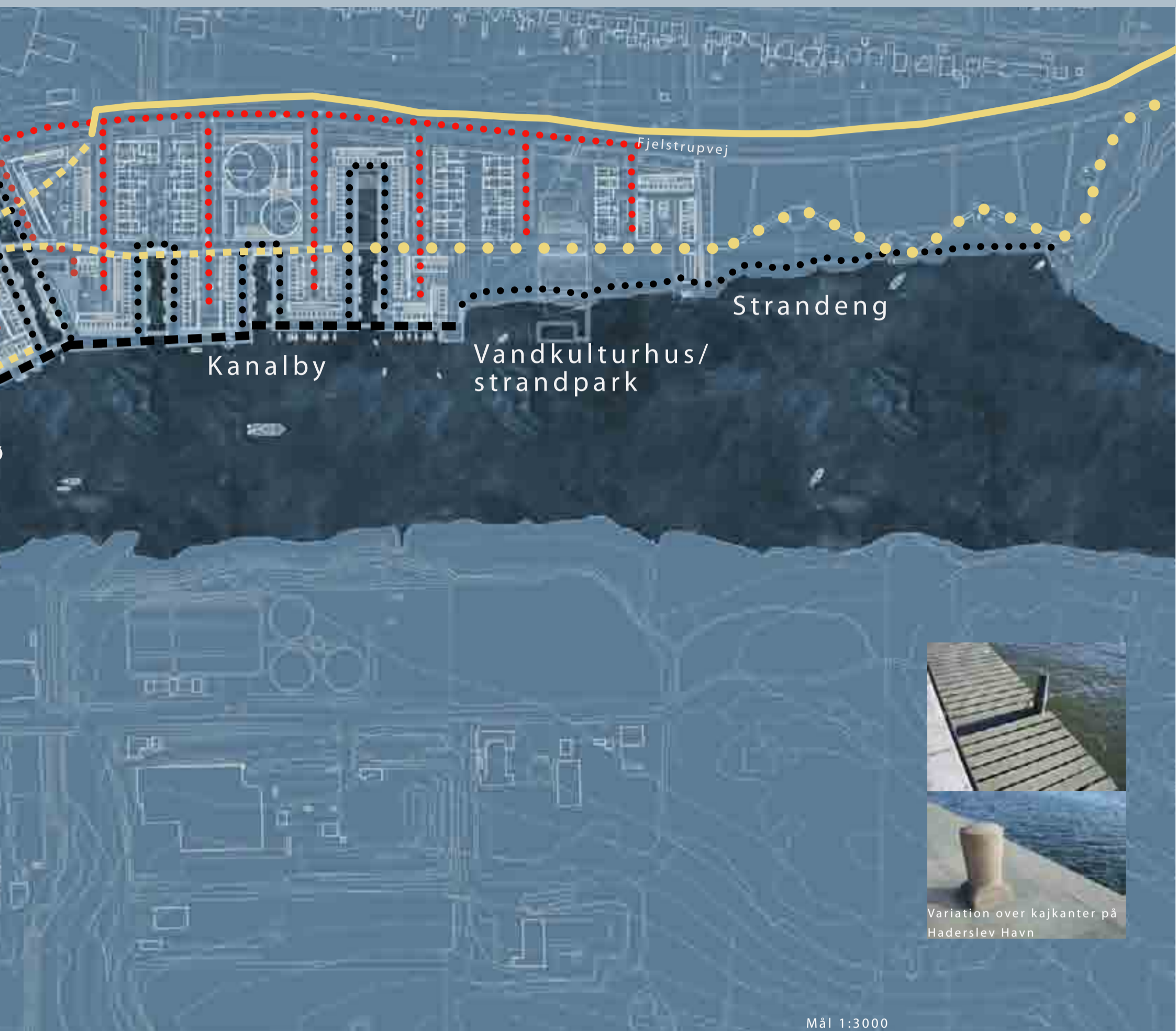
Trafikmængden på Nordhavnsvej og Fjelstrupvej, forventes at stige fra ca. 3.000 biler/døgn til ca. 5.000 biler/døgn, når havneområdet er fuldt udbygget. Strækningen ombygges til en fartdæmpet trafikvej

med referencehastighed på 40 km/t og der etableres rundkørsler ved Jomfrustien og Christians d. X's Vej. Rundkørslerne vil give en glidende og sikker trafikafvikling, samt sikre vandkigget fra byen til fjorden.

Nordhavnsvej og Fjelstrupvej foreslås udformet med cykelstier i begge vejsider og med to små kørespor i en bredde på 2,75 meter, som sikrer at bilernes hastighed holdes nede. Køresporerne adskilles af en 2 meter bred overkørbar midterhelle, som både kan benyttes som støttepunkt for krydsende fodgængere og venstresvingsbane. Erfaringer fra lignende ombygning viser, at trafikken afvikles stille og roligt endog med store trafikmængder.

De små stikveje ind i byområderne udformes som sivegader, hvor trafikken foregår på de gåendes og cyklendes præmisser med en referencehastighed på 20 km/t. Erfaringer fra lignende projekter viser, at sivegaden vil kunne have op til ca. 2.500 biler/døgn, hvilket her er tilstrækkeligt.





Variation over kajkanter på Haderslev Havn



Bevægelsesdiagram



Stikvej med passeringsmulighed



Sivegade

Principsnit i stikveje mål 1:500



De gamle banespor



# MASTERPLAN

## TRAFIKPLAN - parkering



Referencer fra p-huse i Oslo, Billund og Vejle

Der tilvejebringes et sammenhængende stisystem gennem konkurrenceområdet med direkte tilknytning til bymidten, så flere lokale rejser kan foregå til fods eller på cykel. Hertil benyttes bl.a. det gamle jernbanetracé, som vil fungere som ny cykelvej / stiforbindelse. Tilsvarende etableres en promenade langs vandet til Indre Dam.

Det er vigtigt at hele trafiksystemet skal kunne benyttes af alle; børn, ældre og handicappede medborgere.

Den forventede trafikstigning, som vil komme fra de omdannede havnearealer, vil ikke de nærmeste år give anledning til større ændringer i belastningen på det eksisterende vejnet i og omkring byen i forhold til dagens situation. Allerede i dag er der dog kapacitetsproblemer på både Hertug Hans Bro og i krydset Jomfrustien / Allégade, hvor der i spidstimerne er kødannelse. Der vil ligeledes være kapacitetsproblemer forbundet med en forlægning af Hertug Hans Gade nord om Ridehuset.

For at afhjælpe nogle af problemerne er der i "Trafikplanen for Haderslev Bymidte, 2004" foreslået en lukning af det sydlige ben i krydset Sydhavnsvej og Hertug Hans Gade samt etablering af en busluse på Allégade for derved at føre alle bilerne rundt på Ringen og ned ad Toldbodgade.

Der er i udformningen af det vestlige byområde endvidere taget hensyn til, at der eventuelt på et senere tidspunkt kan etableres en vejforbindelse over eller under fjorden til aflastning af bymidten.

Masterplanen indeholder et forslag til at forlægge Ringen fra Hertug Hans Gade nord om ridehuset. Denne vejoplægning undersøges nærmere i forbindelse med realiseringen af Masterplanen. Sidstnævnte løsning skaber en samlet bilfri bypark, som bidrager positivt til områdets rekreative værdi, men trafikalt vurderes det, at denne omlægning ikke løser de kapacitetsproblemer der findes i området idag.



Principssnit, parkering på egen parcel mål 1:500



Principssnit, parkering mellem bygninger mål 1:500



Principssnit, parkering delvis nedgravet mål 1:500

Parkering under terræn



Parkering i gård



Parkering på egen parcel



Fordeling af parkeringsprincipper 1:12000



## PARKERING

Haderslev Kommune ønsker ikke gadebilledet i de nye områder domineret af parkerede biler. Parkeringsproblematikken løses ved at indarbejde funktionen i bygningskroppene, eller i særskilte parkeringsanlæg.

Private p-arealer fordeles over hele byens udstrækning, i takt med etapernes realisering og som udgangspunkt knyttet til de enkelte byggefeltet. Som supplement sikres offentlige parkeringsmuligheder omkring knudepunkterne, som anlæg der kan betjene forskellige brugere i alle døgnets timer. I tilknytning til kulturøen og erhvervscenteret anlægges p-pladser dels som mindre arealer på terræn, dels i form af et p-hus ved Fjelstrupvej.

For de private arealer anvises en række forskellige løsningsmuligheder, der kan varieres i planens udstrækning:

Niveauforskellen imellem Fjelstrupvej og kajen kan udnyttes til halvt nedgravede (over grundvandsniveau) ventilerede parkeringsanlæg under de nordlige byggefeltet. Derved kan der skabes overdækkede parkeringsmuligheder for både disse og en del af de øvrige bolig/erhvervsarealer, hvor en fælles parkering skønnes ønskeligt.

Bebyggelserne tættest på vandet kan tilgodeses efter flere principper, afhængigt af bebyggelsens karakter: Enten via fælles anlæg placeret under 'hævet' terræn, eller individuelt med parkering integreret i egen parcel. I det sidste tilfælde sikrer trafikprincippet, at der ikke mod promenaden opstår en facaderække af garageporte. Trafikbetjeningen til byggefeltet foregår generelt fra nordsiderne, hvorved promenaden kan friholdes for såvel biltrafik som parkering.



Parkering på egen parcel

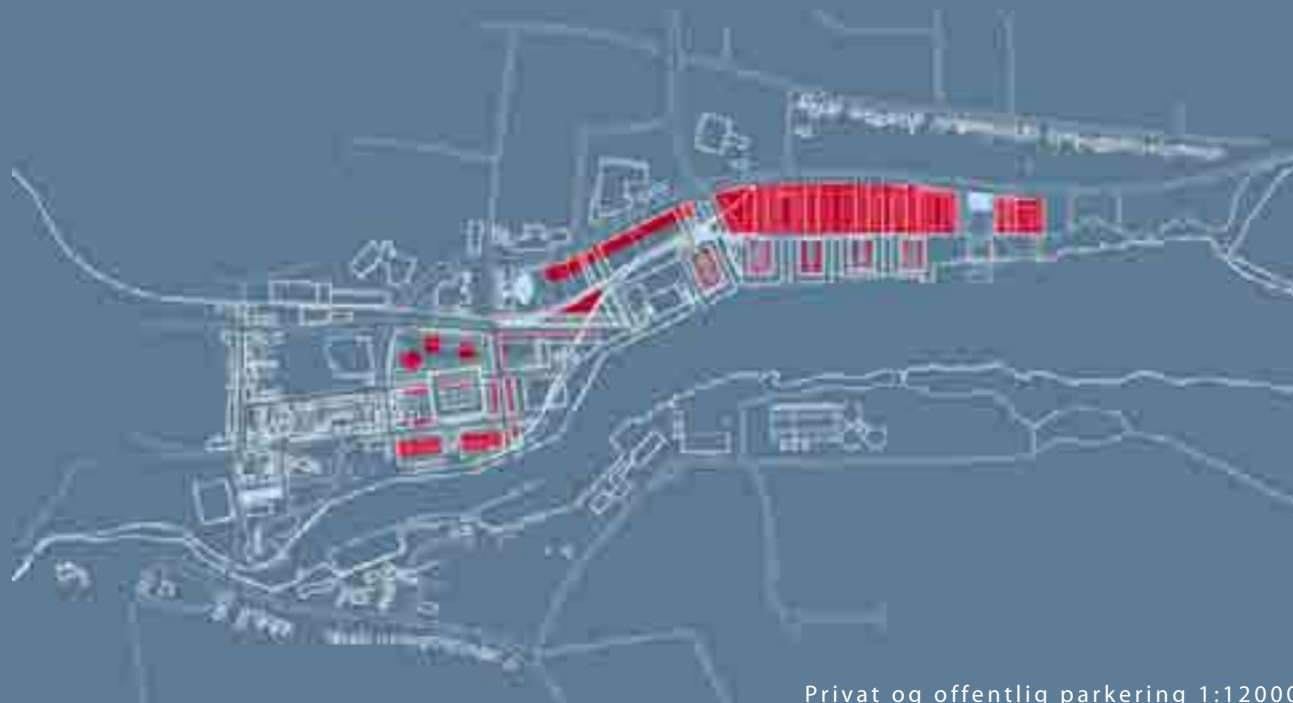


Infrastruktur til vands.

Offentlige parkeringszoner



Private parkeringszoner



Privat og offentlig parkering 1:12000






# MASTERPLAN

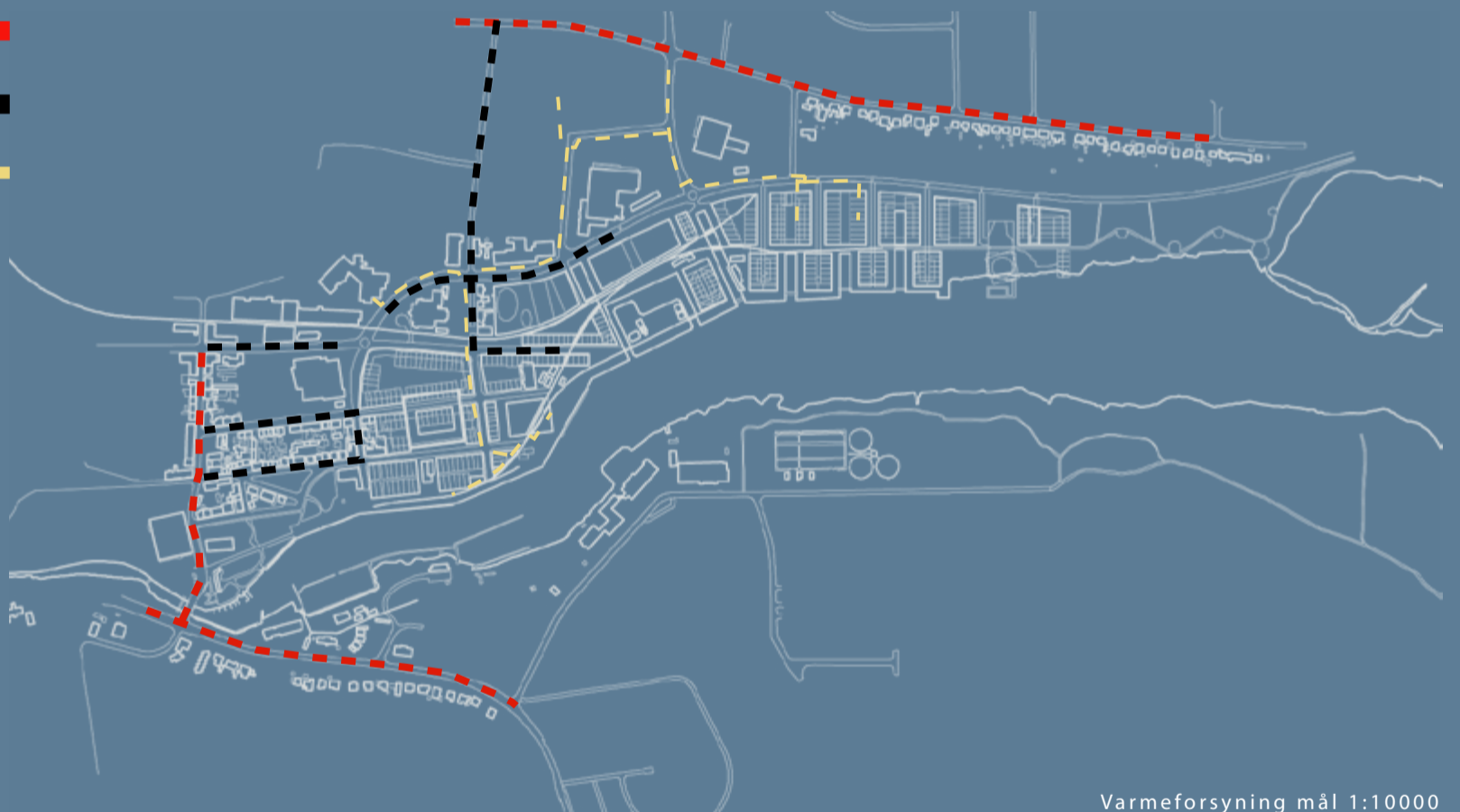
## TEKNIK OG FORSYNING - eksisterende forhold

- Regnvandsledning, der bør bevares 
- Fællesledning, der bør bevares 
- Fællesledning 
- Overløb til havnebassin 
- Nye overløb til havnebassin 
- Pumpestation 



Regn- og spildevandssystem 1:10000

- Fjernvarme, der bør bevares 
- Fjernvarme 
- Naturgas 



Varmeforsyning mål 1:10000

### TEKNIK OG FORSYNING

På ovenstående kort er større tekniske anlæg og hovedforsyningsledninger vist. Rød farve angiver ledninger/anlæg, der kun med betydelige økonomiske konsekvenser kan flyttes, sort og gul farve angiver ledninger/anlæg, som uden alvorlige konsekvenser kan flyttes.

Som det fremgår af diagrammerne, er der kun i meget begrænset omfang hovedledningsføringer i området, og de vil ikke være til gene eller virke begrænsende i forhold til de foreslåede planløsninger.

Alle forhold vedrørende teknik og forsyning, herunder de spørgsmål og problemstillinger, der nævnes i dette afsnit, behandles detaljeret i den tekniske rapport.

De væsentligste offentlige forsyningsanlæg over terræn er en større transformerstation (60/10kV) samt 2 pumpestationer for spildevand.

De 2 pumpestationer er begge indbygget i mindre bygninger, der nemt kan indpasses eller tilpasses den fremtidige bebyggelse. Transformerstationen vil derimod i den nuværende udformning virke meget dominerende og fremmed i et boligområde, og bør ombygges til et helt eller delvist lukket anlæg.

Flytning af stationen vil medføre store økonomiske omkostninger, men vil teknisk, miljømæssigt og arkitektonisk set være den absolut bedste løsning.

Da området omkring stationen først planlægges anvendt i etape seks, er der mulighed for en lang afviklings- og planlægningsperiode, der sandsynligvis vil mindske de økonomiske omkostninger ved en flytning.

Afløbssystemet indenfor masterplanens område, modtager spildevand og overfladevand fra den centrale og nordøstlige del af Haderslev by. Som nævnt ovenfor er der i området 2 pumpestationer. Den



60/10 kv. transformerstation



10/0,4 kv. transformerstation



Elkabler, der bør bevares



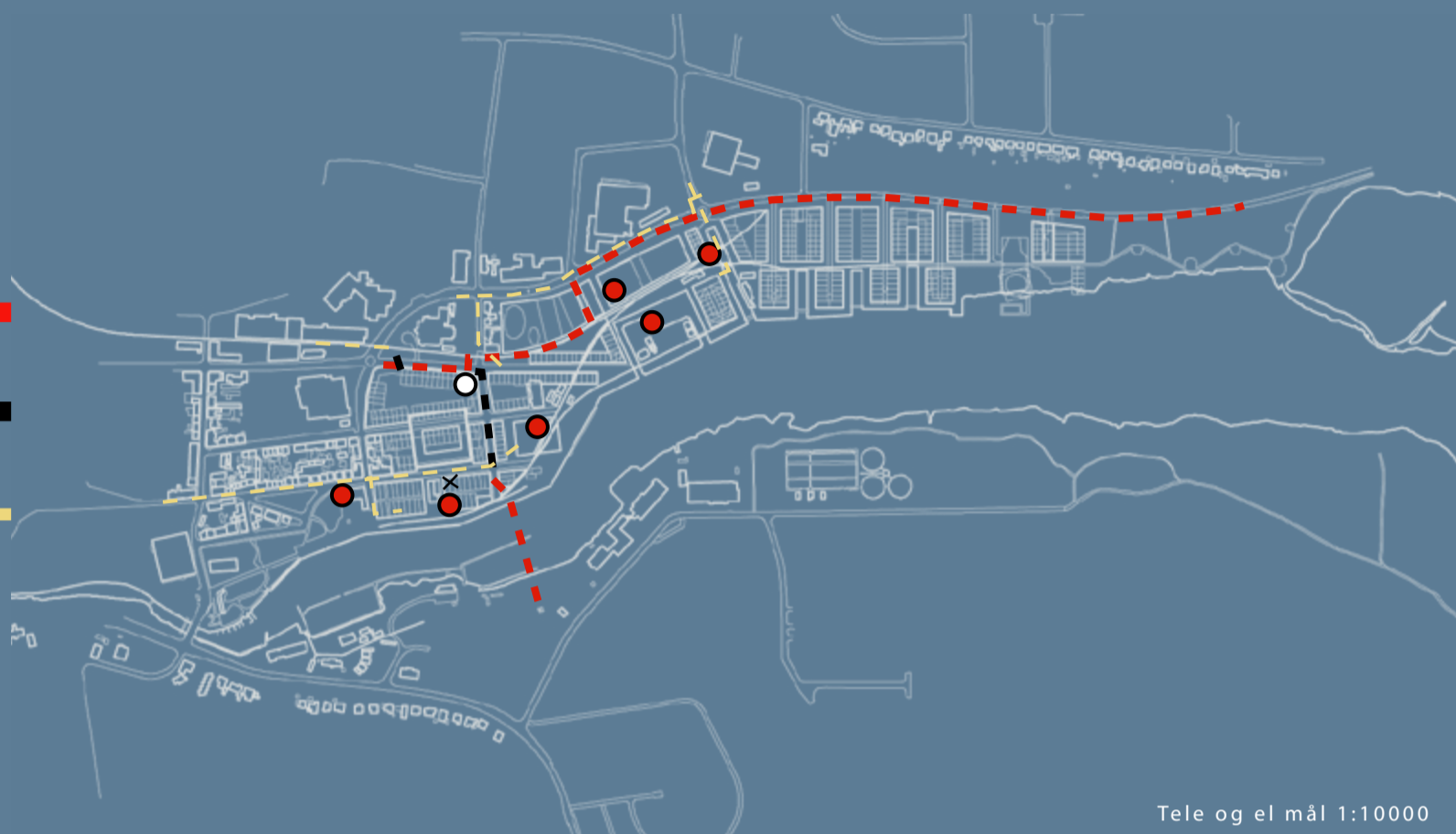
Elkabler



Telekabler



Antenne for mobiltelefoni



Tele og el mål 1:10000

Vandledning, der bør bevares



Vandledning



Vandforsyning mål 1:10000

ene, som ligger ved Gasværksvej, er en hovedpumpestation, der pumper spildevandet under havnen til renseanlægget på sydsiden af havnen. Den anden – mindre pumpestation – ligger ved Hertug Hansgade.

Næsten hele afløbssystemet i området er udført som fællessystem, og der findes derfor flere overløbsbygværker, der ved større regnskyll leder opblandet regn- og spildevand ud i havnebassinet. For yderligere at forbedre vandkvaliteten, vil det blive undersøgt om, denne overløbsmængde kan nedbringes og hvad omkostningerne hertil vil være.

Den vestlige del af området er udlagt til fjernvarmeforsyning og den østlige del til naturgasforsyning i henhold til varme- og energiplan for Haderslev kommune. For begge forsyninger gælder det at ledningerne i området er til intern forsyning, og er i en størrelse, der umiddelbart kan flyttes. Det bør derfor overvejes om de nuværende varmeforsyningegrænser med fordel kan ændres.



Transformerstation



Pumpestation

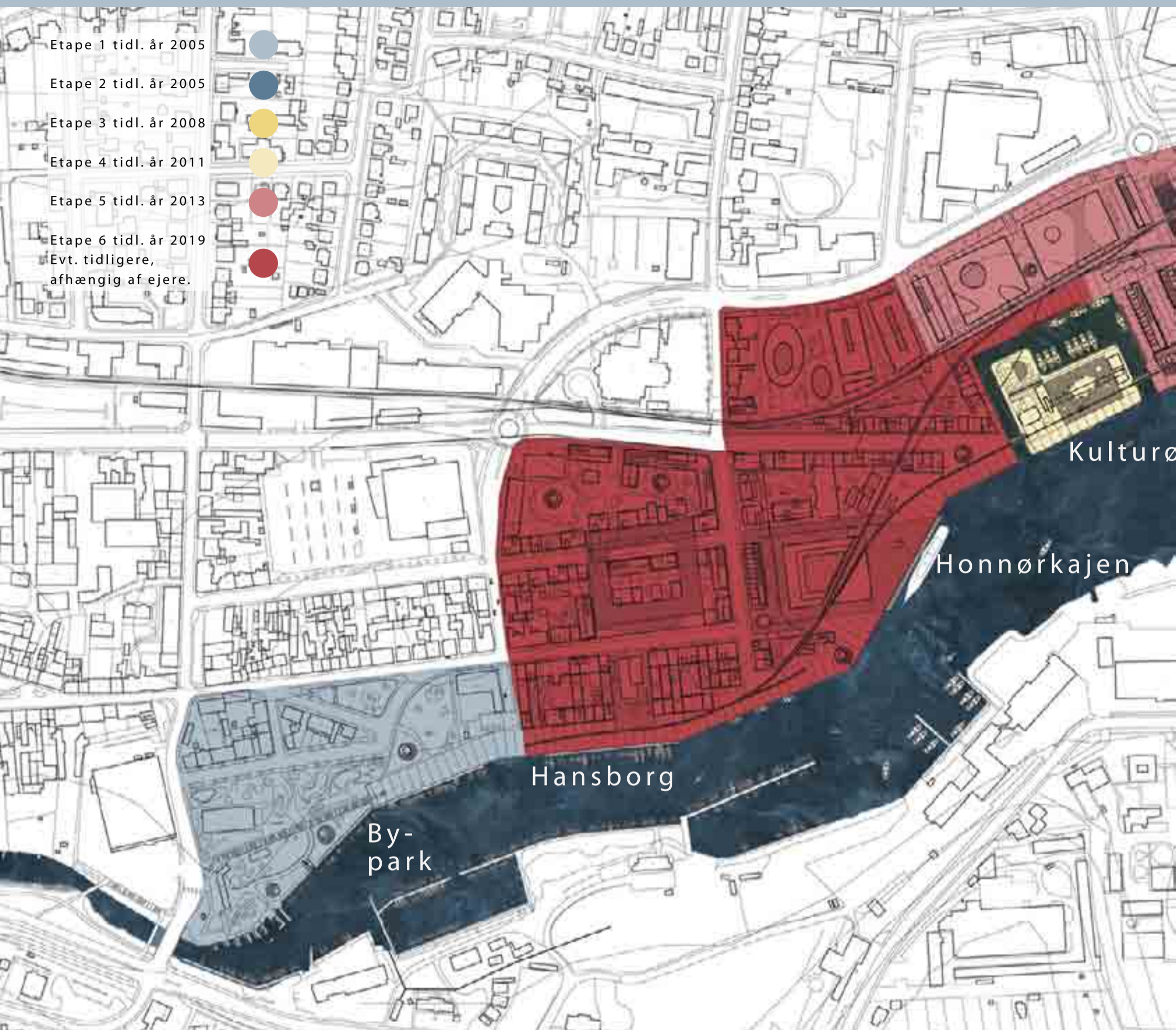


Pumpestation

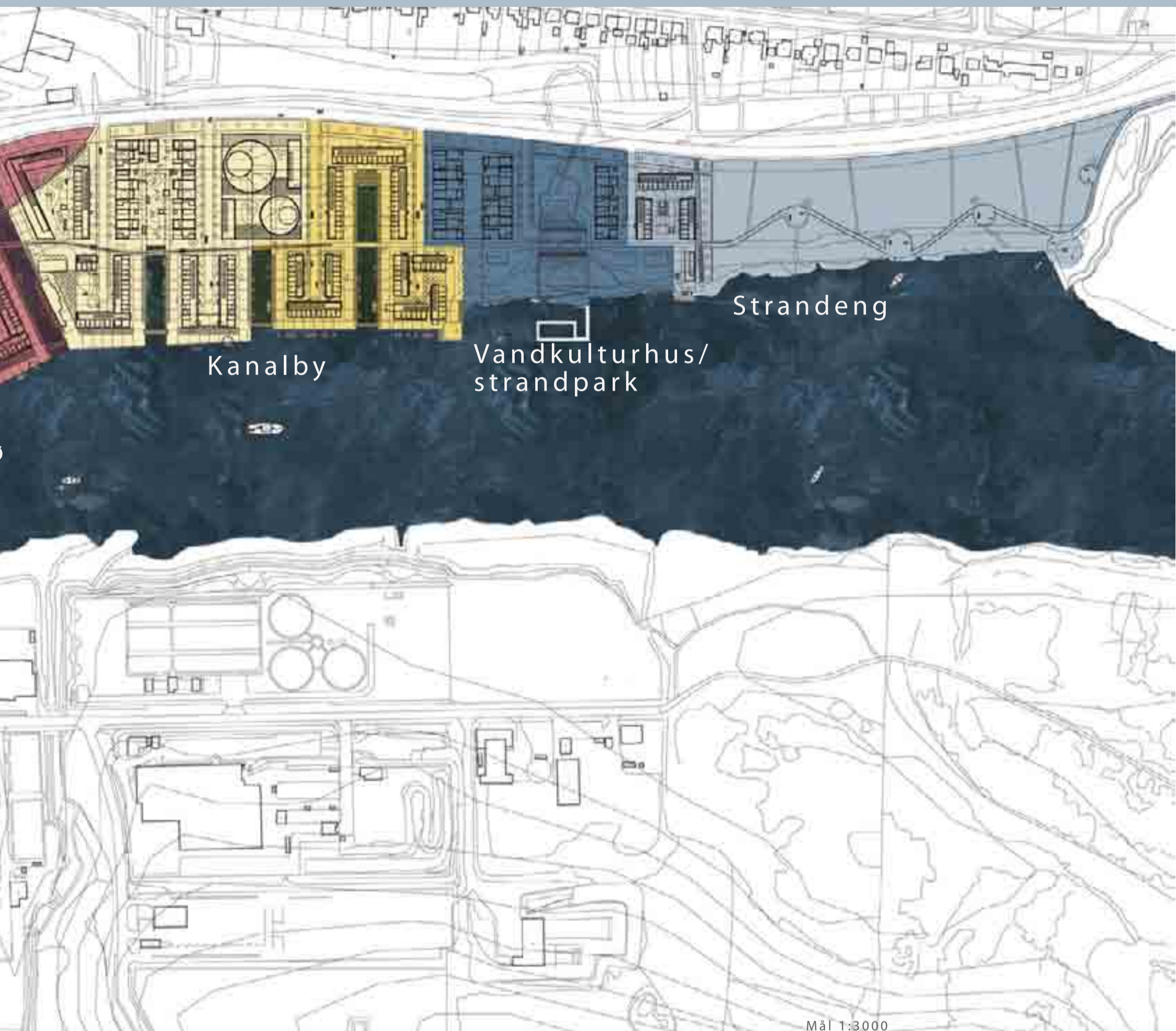


# ETAPEDELING

## TIDSHORISONT OG LEJEMÅL







Kanalby

Vandkulturhus/  
strandpark

Strandeng

Mål 1:3000

#### ETAPER

Som et væsentligt princip kan realiseringen af masterplanen påbegyndes delvist, og i flere afsnit uafhængigt af større forudgående anlæg. Der foreligger således løbende justeringsmuligheder i plangrundlaget, som beskrevet omkring omfang og placering af evt. kanal anlæg.

Den nødvendige sammenhæng i området garanteres ved den udstrakte brug af eksisterende strukturer - kajkant, banespor etc. - til forbindelse imellem byggefeltet og - afsnit.

Den etapevise udbygning tager hensyn til afviklingstakten af eksisterende lejemål, således at planen udbygges fra øst mod vest, begyndende med de først disponible arealer. De længerevarende lejemål i den vestlige del af havnen kan blive liggende under de første faser.

Den vestlige del af havnen omfatter desuden privatejede arealer, til dels med gældende lokalplaner (SAF-området). Udviklingen og etapedelingen af disse arealer vil nærmere kunne fastlægges som planen skrider frem.

Alle etaper kan opføres særskilt, men det er naturligvis muligt – og ofte også hensigtsmæssigt – at slå flere etaper sammen.

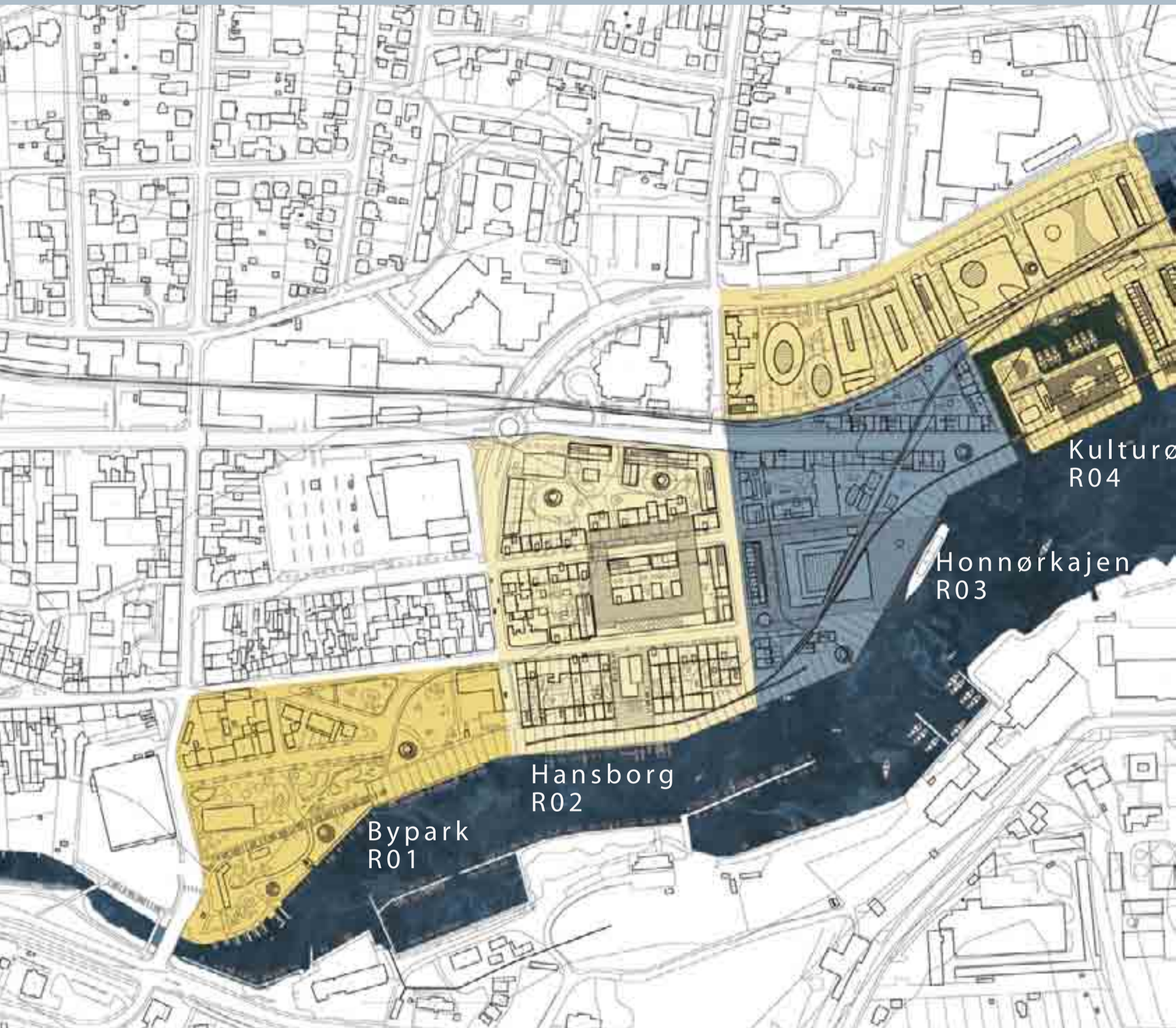
Hver etape kan udgøre en selvstændig lokalplan, hvilket tilgodeser muligheden for løbende planlægning forud for næste etapes påbegyndelse.

Det anviste omfang af hver etapes udstrækning og volumen sigter imod at opnå en fornuftig anlægsøkonomi gennem hele processen, samt en jævn udbygningstakt. Det er et væsentligt mål, at anlæg og byggeri kan udføres uden omfattende gener for beboere af tidligere udførte byggeafsnit, og at fælles rekreative tiltag som havnepromenade etc. fordeles ligeligt på byggeafsnittene.



# DELOMRÅDER

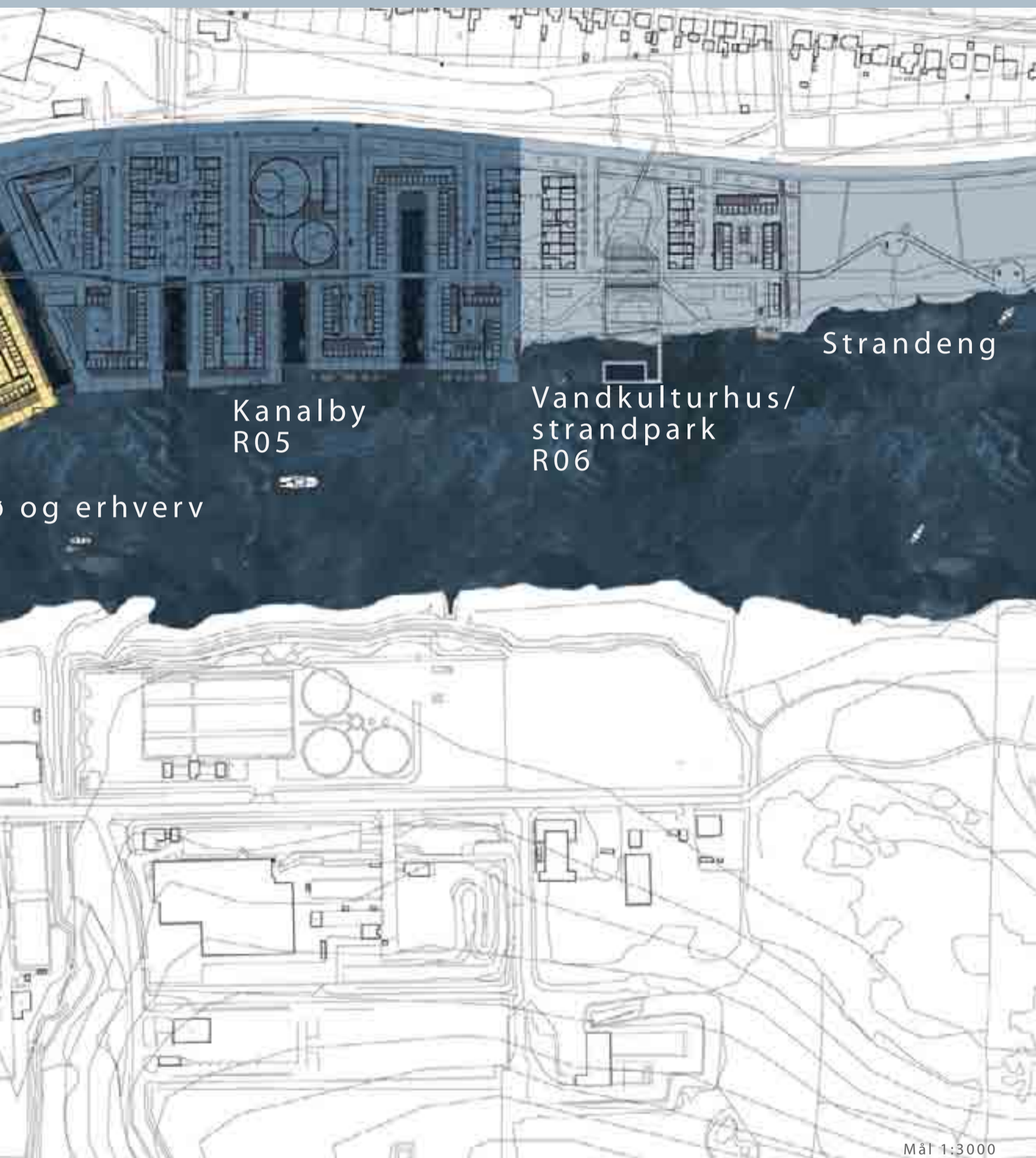
## OVERSIGT



### DELOMRÅDER

Med afsæt i etapeplanens zoner opdeles masterplanen naturligt i 6 delområder, der som individuelle kvarterer har hver sit særlige udtryk.





Kanalby  
R05

Vandkulturhus/  
strandpark  
R06

Strandeng

og erhverv

Mål 1:3000



R01



R02



R03



R04



R05



R06



# DELOMRÅDER

## BYPARKEN



Det gamle Ridehus



Mål 1:5000



Bådschure

### BYPARKEN

Masterplanens vestligste delområde afgrænses af Skibbrogade mod nord og havnen mod syd.

Området består primært af et par større åbne grønninger, som i dag er splittet op af den gennemkørende trafik.

Forslaget nedlægger Hertug Hansgade, som omdannes til en tværgående stiforbindelse mellem Sejlstensgyde og Havnepromenaden.

Trafikken mellem Toldbodgade og Allégade omlægges og der etableres en ny vej langs bebyggelsen ved Lansenervej.

Herved skabes et stort grønt rekreativt byparkområde, med adgang til et væld af aktiviteter.

Midt i dette grønne byrum ligger det fredede Ridehus fra 1797, bygningen blev opført for Det holstenske Lansenerregiment, byens garnison indtil 1842. Efter 1842 blev bygningen brugt som Pakhus og lager. I 1975 blev ridehuset istandsat og i 1978 indrettet som vognmuseum. (kilde "Huse i Haderslev" Bind 1, 1982). I 2004 arbejdes der med nye funktioner i huset.

Der er mulighed for grøn parkering i området umiddelbart nord for Ridehuset. Parkeringsproblematikken i området løses endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen.

Udover Ridehuset rummer delområdet endnu en markant bygning, Skibbrogade 6, det tidligere toldkammer som blev opført i 1911-12 tegnet af arkitekt Baurat Jablonowski. Bygningen blev i 1979 ombygget og rummer ni lejligheder.

Ved bunden af fjorden tæt ved Hertug Hansbro ligger et par mindre bådschure omgivet af smukke gamle træer. Disse bevares og området foreslås tilføjet nye funktioner som eksempelvis petanquebane, rampe til skateboard m.m. Et supplement til det nuværende charmerende havnemiljø med små joller, Havnegrill o. lign.

Byparken er stedet hvor byen møder sin havn, en mulighed for at nyde en pause i skønne omgivelser.



En grøn park



En aktivitetspark



Grønne punkter 1:12000





Grøn parkering



Toldboden



Karrébebyggelse



# DELOMRÅDER

## HANSBORG



SAF silo

### HANSBORG

Delområdet rummer en spændende historie som rækker langt tilbage i tiden.

Hertug Hans, som havde en stor indflydelse på udviklingen af Haderslev, begyndte i 1557 opførelsen af et nyt slot, Hansborg, på det der dengang var en ubebygget ø i fjorden.

Hertugen oplevede ikke at se Slottet fuldført inden sin død og det blev i stedet Frederik II, der i perioden 1582-84 fuldførte byggeriet. Slottet stod i 1585 færdigt som det firfløjede anlæg, man kan se afbildet i Braunius' stik fra samme år.

Slottet gik fri af byens brand i 1627, men blev hærget under Trediveårskrigen, besat af fremmede soldater og stod først genopført i 1642.

Hansborg blev under Torstensson-krigen 1643-45 atter brugt til indkvartering af lejesoldater og i dec. 1644 brød der ild på slottet som nedbrændte.

Hansborg lå hen som ruin i næsten 200 år, materialerne blev fjernet og brugt til byggerier mange steder i byen, og sågar i København. Udgravninger i 1979 har afsløret at næsten alle anvendelige bygningsdele er blevet fjernet i tidens løb, (kilde "Huse i Haderslev" Bind 1, 1982)

Hansborgs historie tilføjer området en arkæologisk interesse, hvilket medfører, at en bebyggelse på stedet vil kræve arkæologiske udgravninger. Det forventes dog ikke, at der forefindes elementer, som med fordel kunne eksponeres i gadebilledet.

Masterplanen anviser hvorledes en bebyggelse på området kan tage hensyn til disse forhold, ved som et ophold i den overordnede struktur at markere slottets placering i folks bevidsthed.

Bygningsstrukturen i området tager sit udgangspunkt i den tætte karréstruktur med varierede bebyggelser, som man kender fra Skibbrogade/ Toldbodgade. Karréernes indre gårdrum tænkes som grønne oaser med fælleshuse, små værksteder o. lign.

Skibbrogade og Østergade forlænges, som tidligere nævnt, hvorved der skabes åbne kig fra byen ud imod fjorden. Trafikken lukkes af ved Gasværksvej og trafik al adgang til promenaden styres for eksempel v.h.a mobile pullerter.

I delområdets nordlige del står i dag en større åben transformerstation. Masterplanen foreslår, at denne funktion med tiden ombygges og integreres i en bygning, eller hvis det er hensigtsmæssigt flyttes. I den sydøstlige del af området er placeret en pumpestation hvis funktion og placering skal respekteres ved fremtidige bebyggelser.

Tæt ved kajen står en markant SAF silo, forslaget anviser mulighed for, at denne kan bevares og integreres i en ny bebyggelse, passende funktioner kunne eksempelvis være et hotel, boliger o. lign. Alternativt, hvis siloen fjernes, anviser masterplanen en punktvist stangbebyggelse som med sin åbne struktur vil skabe en serie af kig mod fjorden fra den bagvedliggende karré.

For nuværende retningslinier henvises til gældende lokalplan for området

Det nuværende brede kajområde inddrages delvist til nye bebyggelser, i stueplan er der mulighed for etablering af små butikker, gallerier o.lign. En reference til områdets tidligere boder, der skabte liv på havnen.

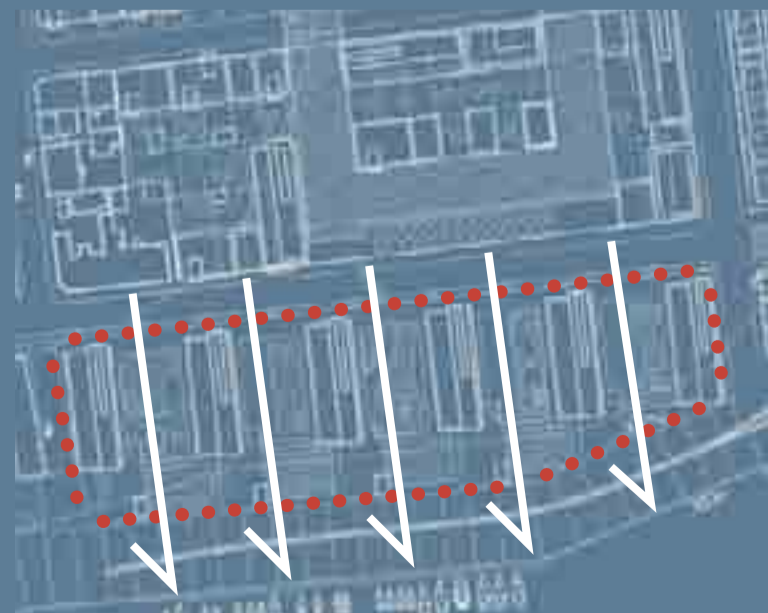
Hovedparten af arealerne i Hansborgkvarteret er privat- eller virksomhedsejet.



Mål 1:5000



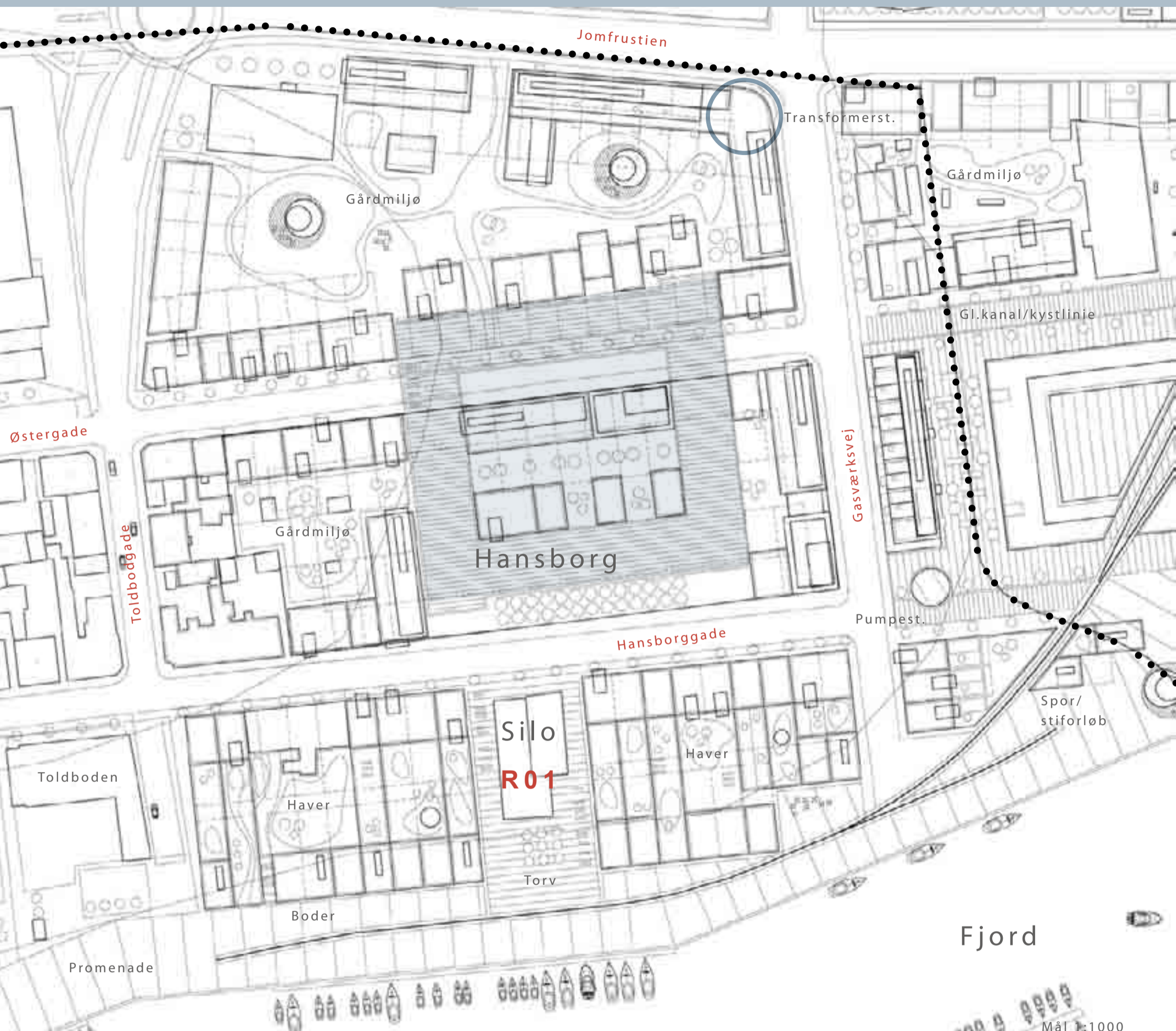
Haderslev set fra syd 1585. Stik i Braun og Hogenberg: Theatrum Urbium



R02

-Alternativ plandisponering, punthusbebyggelse 1:2000





**R01**  
-Eksempel på konvertering af silo til hotel



# DELOMRÅDER

## HONNØRKAJEN



Vejerbod



Modelfoto



Mål 1:5000

### HONNØRKAJEN

Honnørkajen ligger med front mod indsejlingen til Haderslev havn, som en repræsentativ præsenterbakke, hvor der kan modtages royale gæster fra vandsiden, skoleskibe og andre større både.

Masterplanen forslår, at der her etableres et offentligt servicecenter med eksempelvis erhvervs- & turistkontor. Det bagvedliggende byggefelt rummer muligheder for en yderligere udbygning af disse servicefunktioner, eller alternativt et større bygningsmæssigt kompleks til eksempelvis hotel, ferieboliger o.lign

Ved områdets nordlige afgrænsning ligger en lille bevaringsværdig bebyggelse med sin helt egen karakter.

Med vejerboden i front fortælles endnu en historie om havnens erhvervmæssige liv.

Området gennemskæres, ligesom de øvrige delområder, af de bevarede banespor, der nu indgår som en del af det overordnede stisystem.

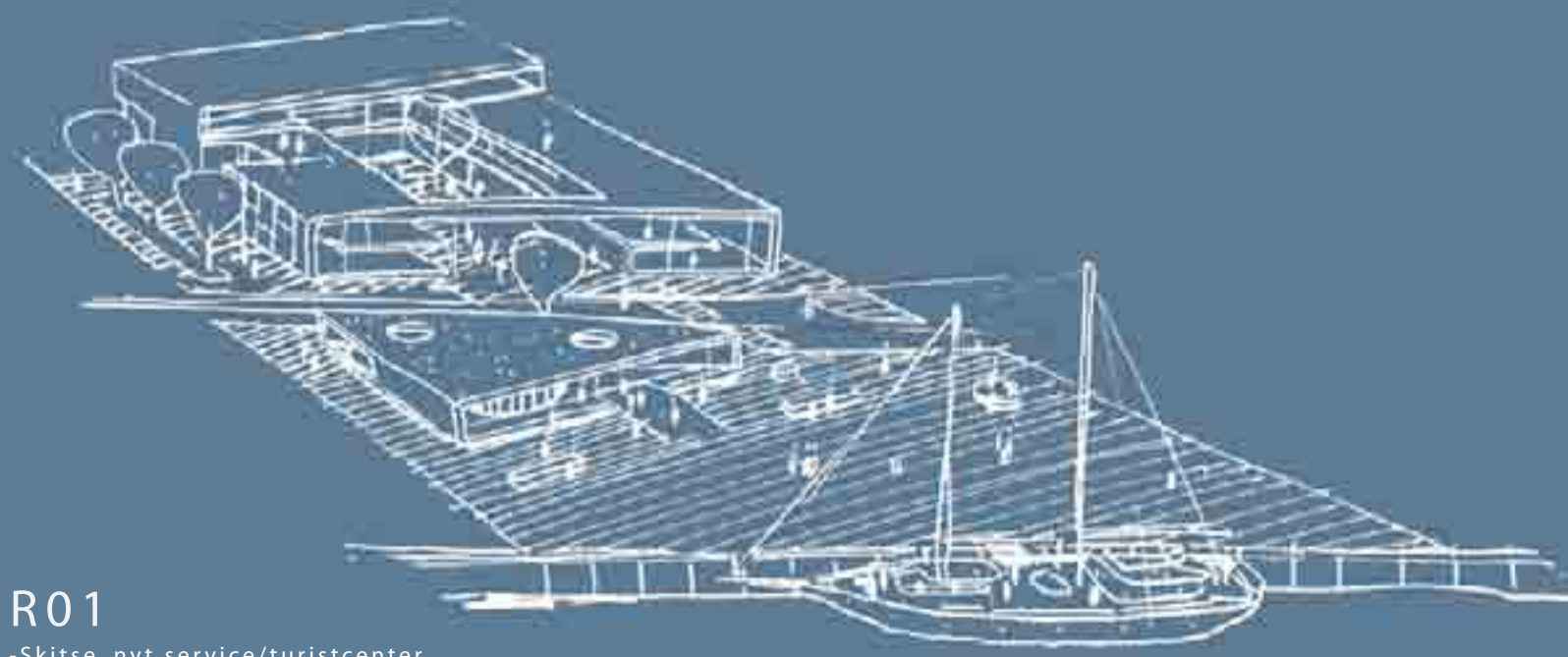
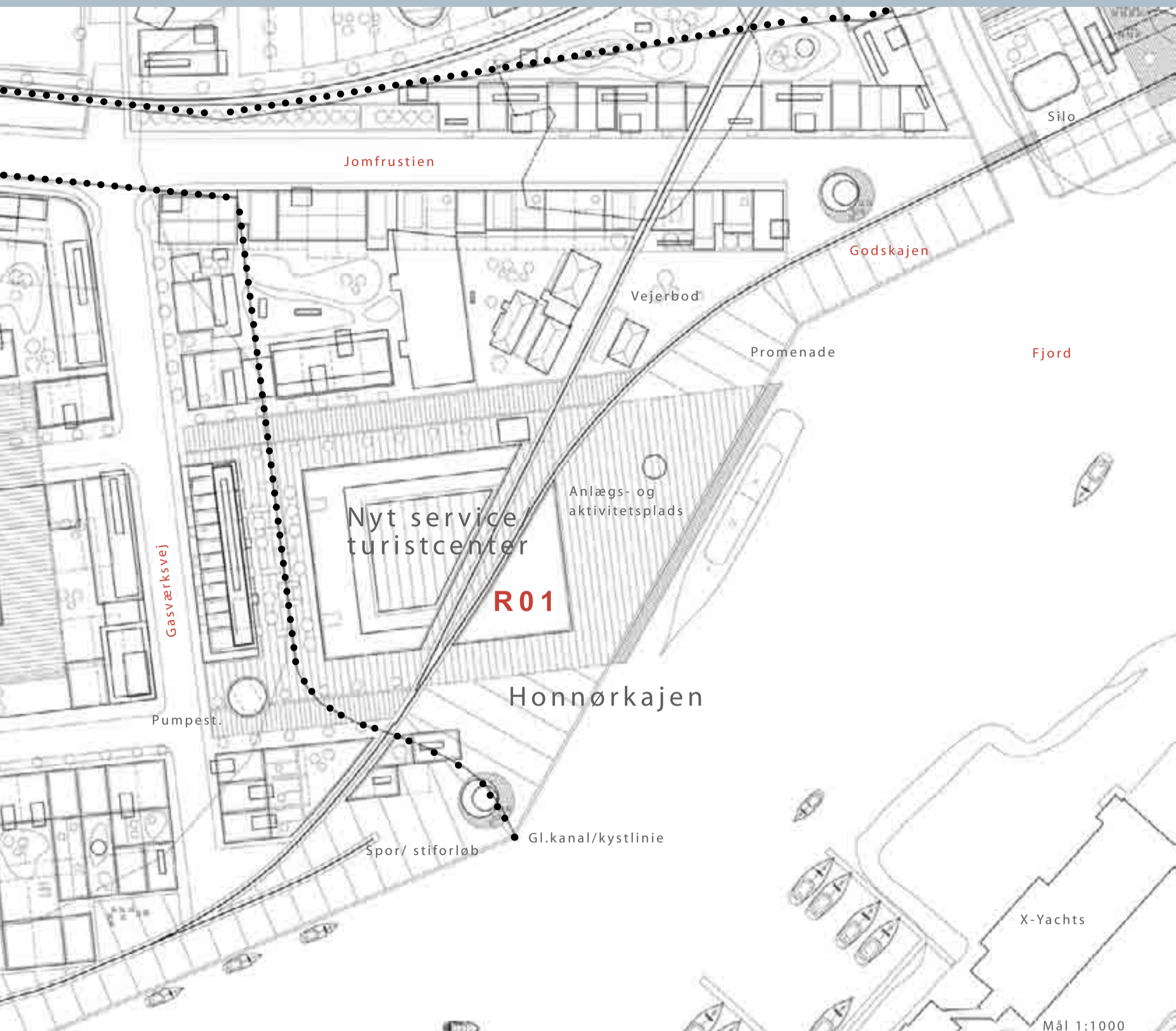
Den sydlige del af området rammes med mellemrum af oversvømmelser idet kajkanten ved knækket ligger lavt. I Designmanualen og den tekniske rapport tages dette forhold op til en videre bearbejdning så problematikken imødegås i fremtiden.



Aftenview







R01  
-Skitse, nyt service/turistcenter



# DELOMRÅDER

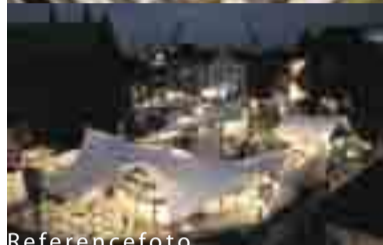
## KULTURØ/ERHVERVSCENTER



SAF silo



Modelfoto



Referencéfoto



Mål 1:5000

### KULTURØ/ERHVERVSCENTER

Som et kraftfuldt landmark for den nye bydel Haderslev Havn bevares de eksisterende tre SAF siloer. Her fortælles en vigtig historie om en epoke i havnens liv og samtidigt etableres et dynamisk kulturcenter for Haderslev by.

Udbygningen af Kulturøen kan ske gradvist, første etape går på at rense siloerne for diverse sidebygninger og rive den store lade ned. Herved opstår et fantastisk byrum, en offentlig plads flankeret af de rå siloer. Allerede her kan stedet indtages og benyttes til udstillinger, havnefester, messer o.lign.

Anden etapé går på at forfine, og berige siloerne med yderligere funktioner/ aktiviteter, klatrevægge, nye belægnings, en lys- og scenebjælke spændes ud mellem siloerne, og skaber mulighed for openair cinema, teater og koncertaktiviteter, bungy jump og meget meget mere.

Siloerne indrettes med værksteder, udstillingsrum, kontor- og servicefaciliteter, restaurant /cafémiljø, og øverst en enestående udsigtsplatform.

Sidst etableres kanalen og bassinet som indrammer Kulturøen hvor ved Masterplanens markante vartegn fuldendes.

I tilknytning til Kulturøen etableres der en erhvervspark til lettere former for erhverv – herunder liberale erhverv, showrooms, kontorer og detailhandel.

Erhvervsparken vil oplagt kunne huse virksomheder med en maritim profil. Haderslev og den omkringliggende region er netop kendetegnet ved en stærk koncentration af virksomheder, som fx bådebyggere, serviceværfter, konstruktører og udstyrsproducenter til den maritime fritidssejler.

Bassinet ved kulturøen kan i særlige tilfælde benyttes som et udendørs showroom hvor virksomheder kan fremvise deres både i det rette element.

Også andre virksomheder, der lægger vægt på en attraktiv beliggenhed i forhold til vand, havnen og kulturfaciliteter, vil kunne have gavn af en sådan placering, der i øvrigt er kendetegnet ved gode adgangsforhold til hovedfærdselsårer. I området vil der, som nævnt også kunne etableres detailhandel til forsyning af bydelen.

I tilknytning til erhvervscentret og kulturøen udlægges arealer til p-anlæg der betjener funktionerne.



P - hus

Gl.kanal/kystlinie

Jomfrustien

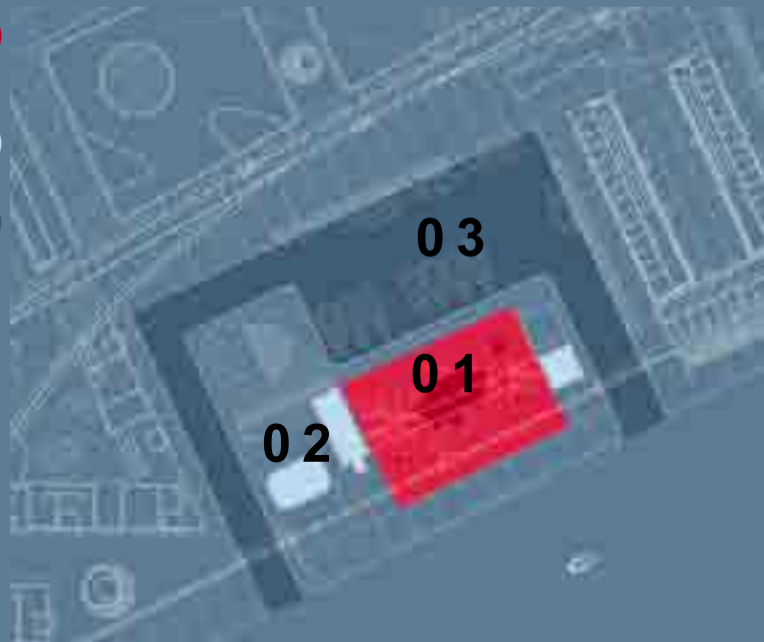
Nedrivning og pladsdannelse



Konvertering og renovering



Indførsel af havnebassin



03

01

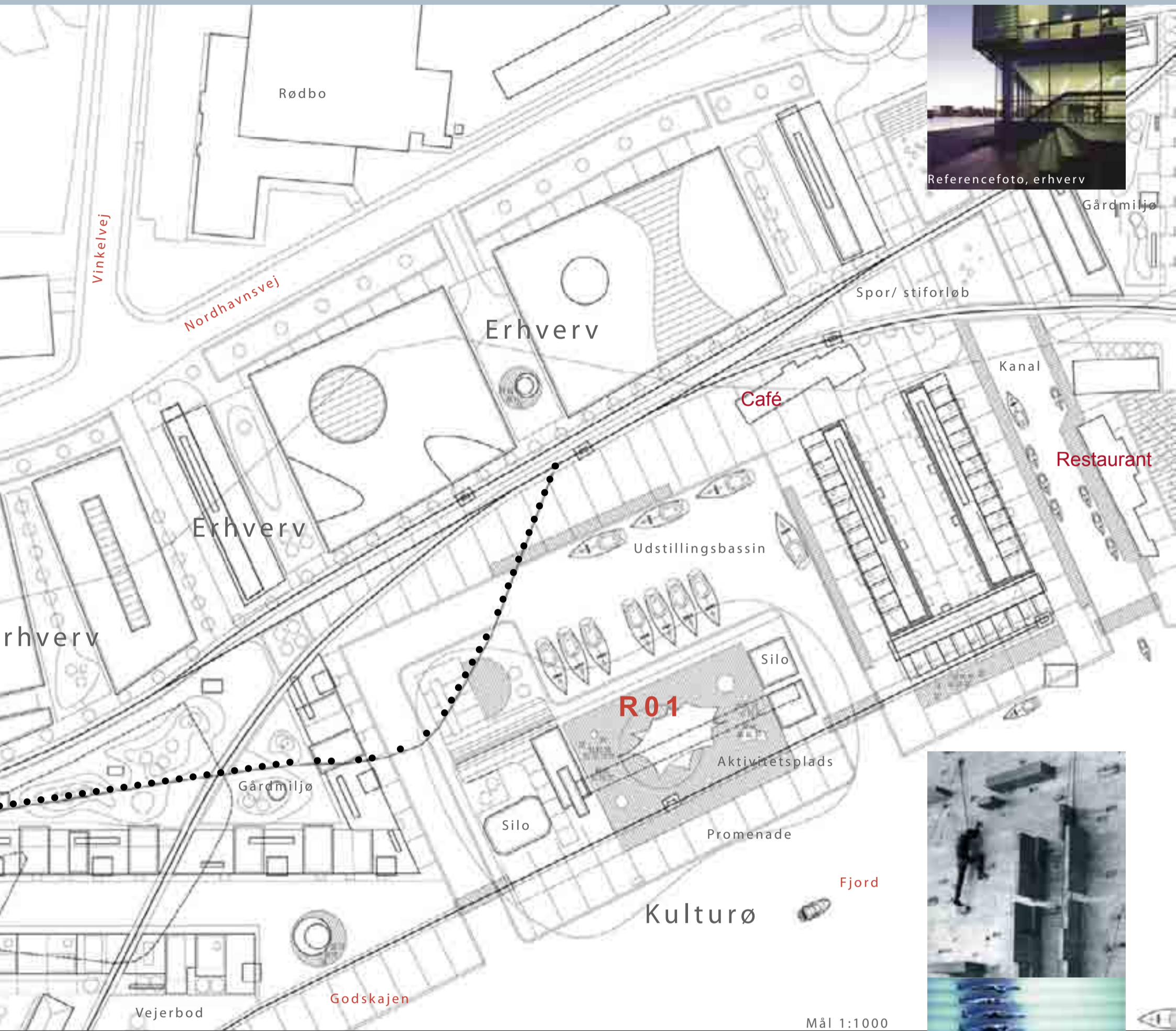
02

Etapedeling af kulturø 1:2000



Aften





Referencefoto, erhverv

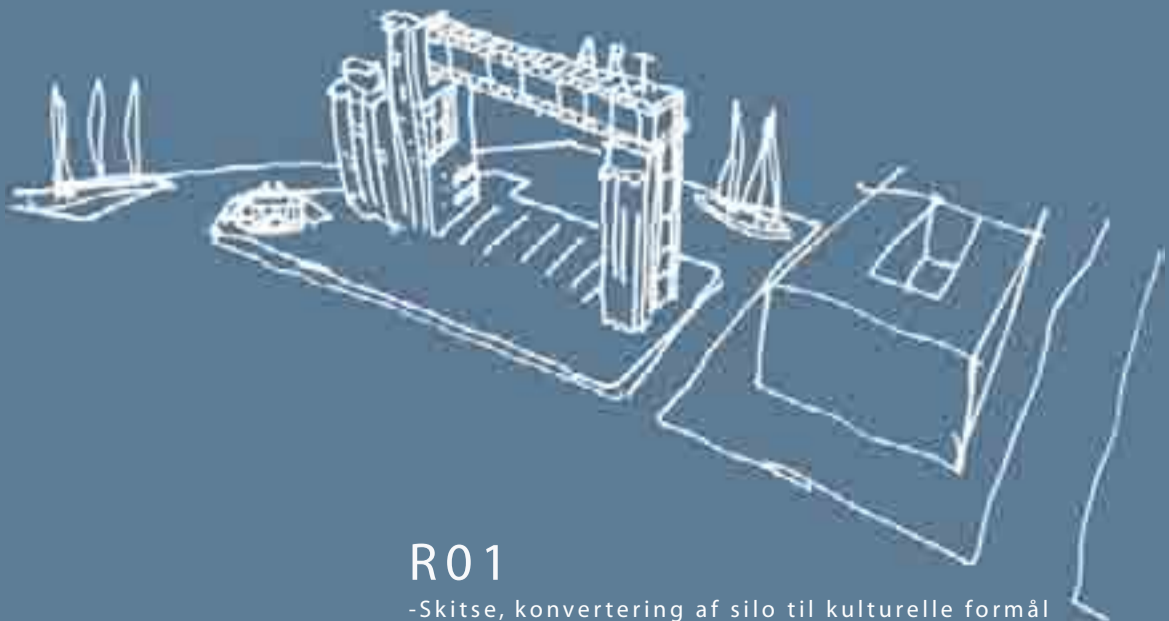
Gårdmiljø



Konvertering af silo



view ved Kulturøen



**R01**

-Skitse, konvertering af silo til kulturelle formål



# DELOMRÅDER

## KANALBYEN



Vue mod boliger

### KANALBYEN

Kanalbyen spænder fra Kulturøen i vest til Strandparken i øst, og indeholder en serie af unikke byggefelter alle med mulighed for fine fjordkig og tæt kontakt med vandet.

Masterplanen åbner mulighed for en stor variation af bolig- og bebyggelsestyper.

Her kan udvikles alt fra små rækkehusudstyknings til større samlede boligkomplekser.

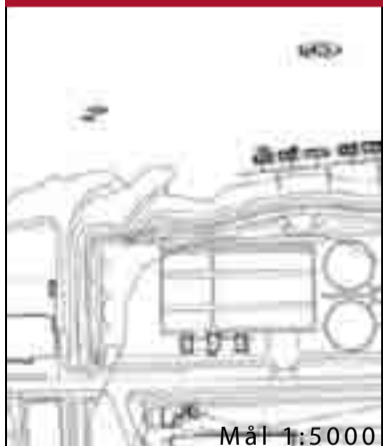
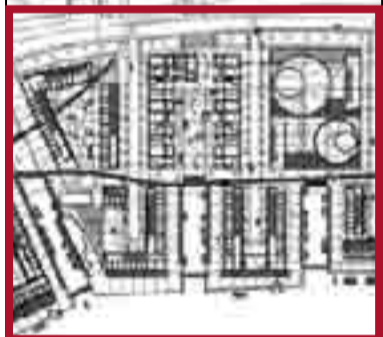
Der ønskes en tæt varieret struktur som matcher Haderslevs historiske by.

Byggefelternes disponering og indbyrdes forskydning, ved de bevarede banespor, sikrer en nem trafikadgang til alle bolig-enheder, samtidig med at promenaden holdes bilfri og åben for byens borgere og gæster.

Mellem byggefelterne udlægges rekreative zoner, der kan bearbejdes på forskellig vis, her kan udgraves kanaler med mulighed for at sejle direkte til hoveddøren, eller der kan etableres grønne rekreative parkrum.

Langs promenaden er der mulighed for mindre butikker, caféer og restauranter.

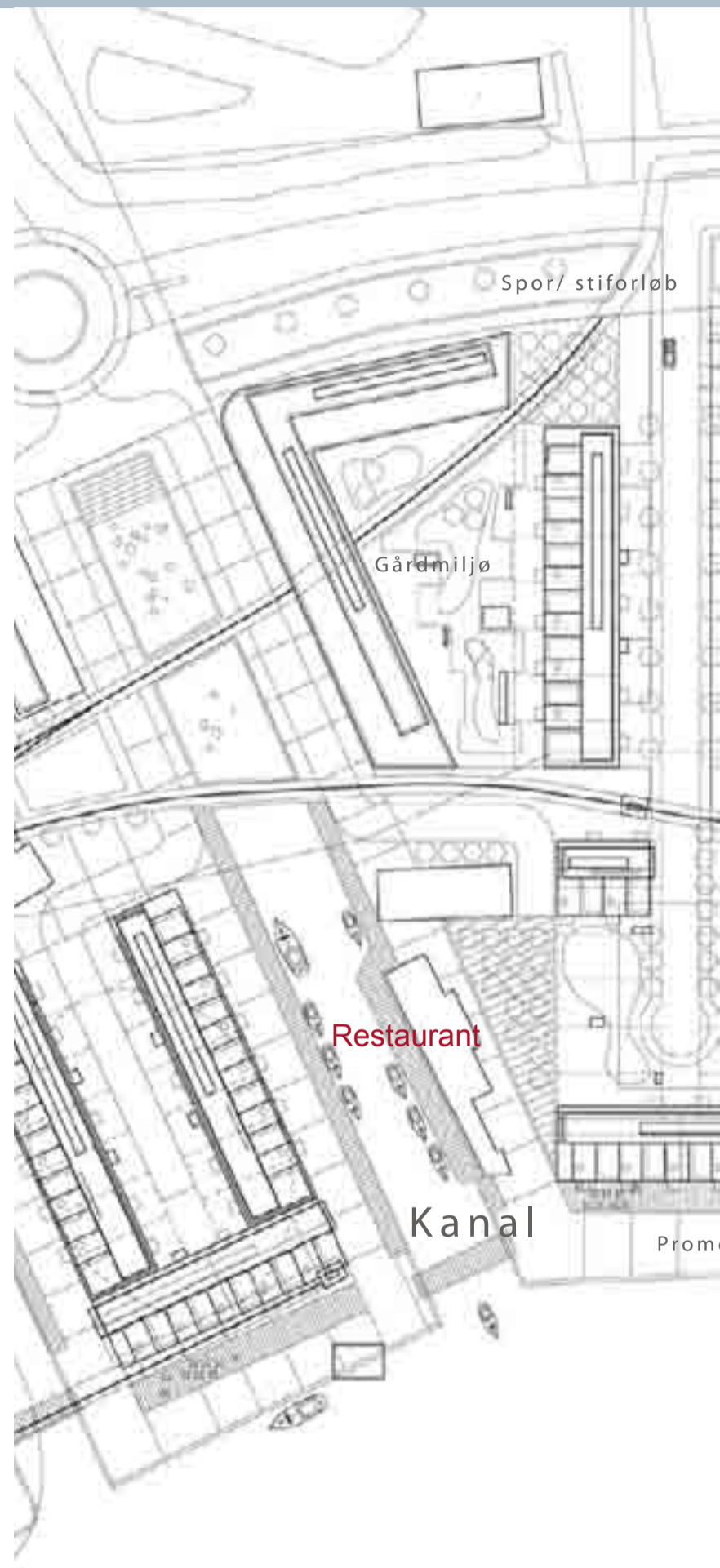
Bebyggelserne opføres i 2 - 3 etager.



Mål 1:5000



Vue fra kanal mod boliger

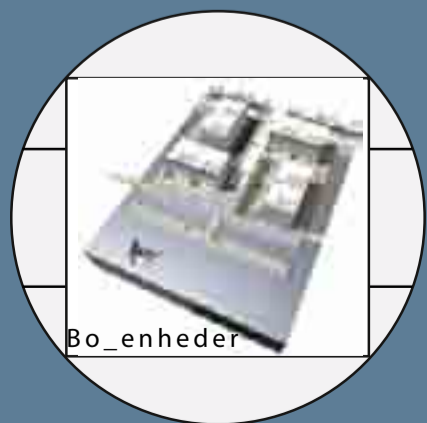
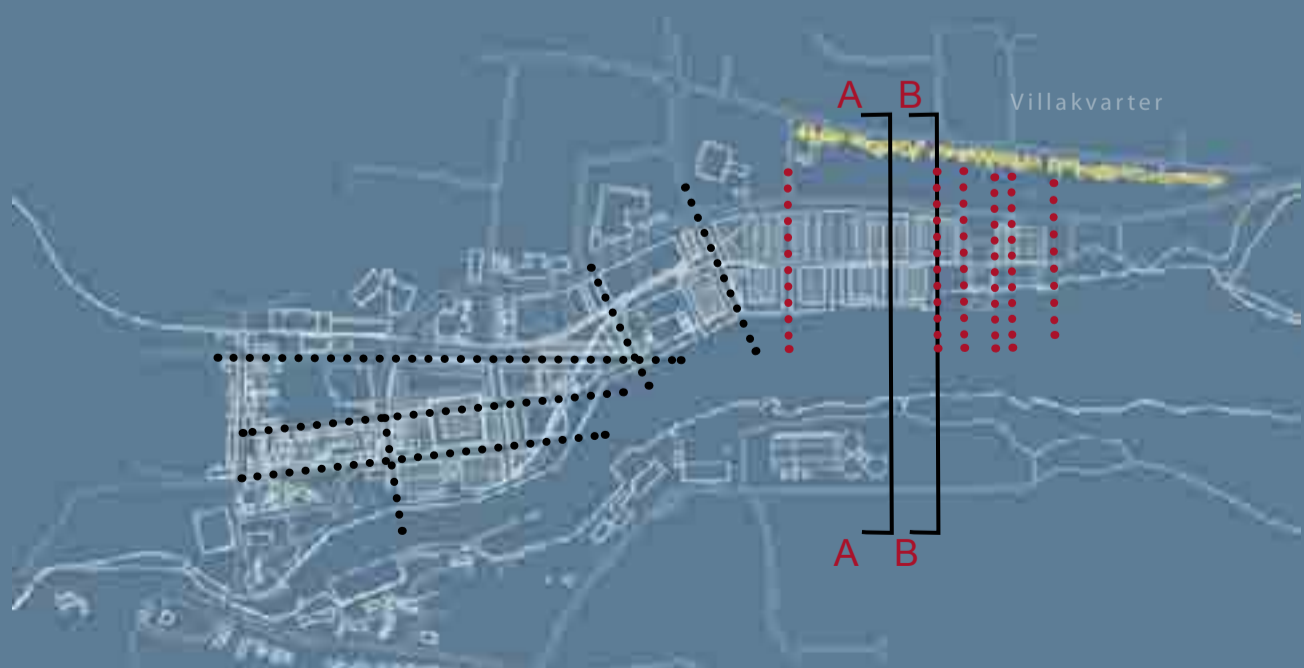
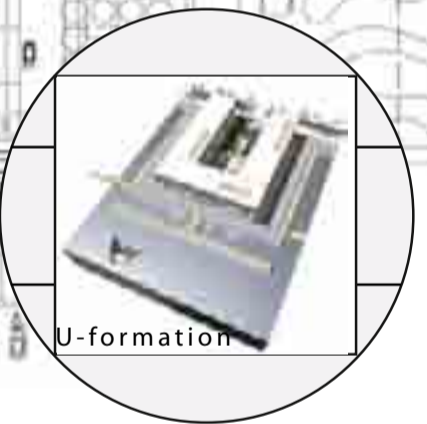
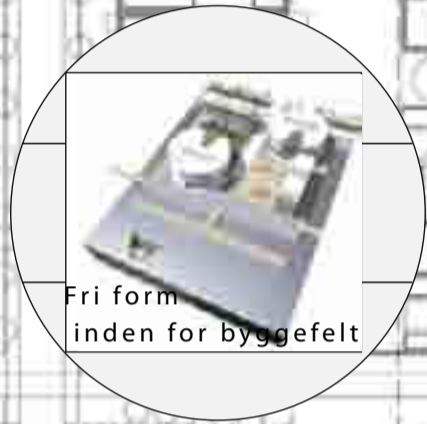
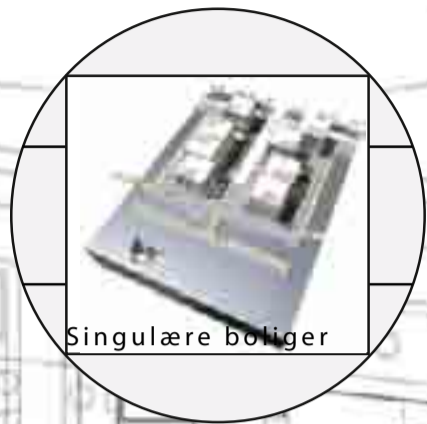
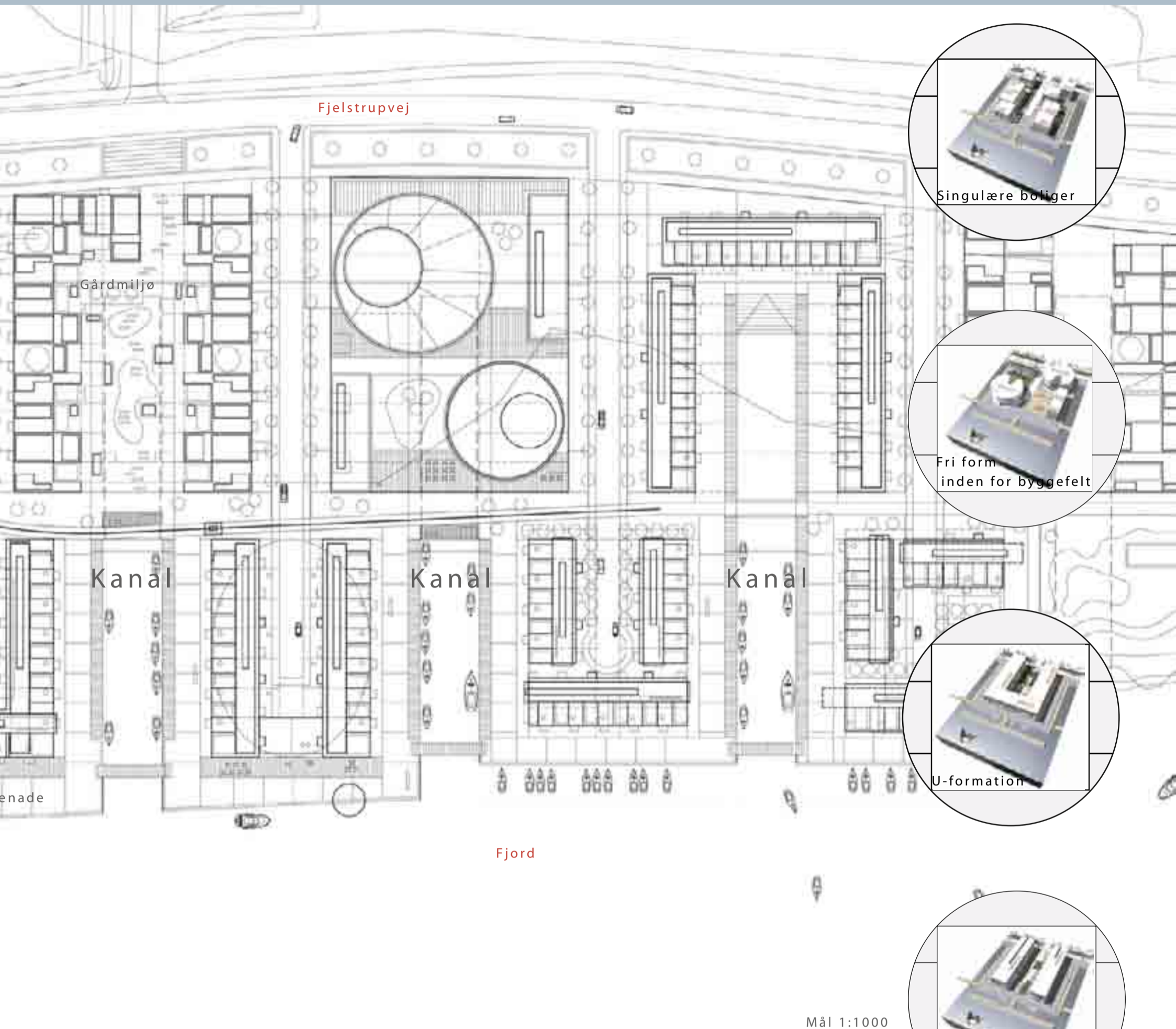


Principsnit AA 1:2500



Principsnit BB 1:2500







# DELOMRÅDER

## VANDKULTURHUS/STRANDPARK/STRANDENG



Referencefoto



Mål 1:5000



Referencefoto - havnebassin

### VANDKULTURHUS/STRANDPARKEN

I masterplanens østlige afslutning ud mod strandengen etableres et rekreativt grønt område hvor strandeng og bebyggelse flettes sammen.

I dette område udlægges der arealer til en mindre boligbebyggelse samt et areal til et kommende vandkulturhus.

Dette offentlige svømmebad placeret med en enestående kontakt til både by og fjord vil give hele byen et unikt samlingssted for alle unge som gamle.

I sammenhæng med denne offentlige funktion kunne med tiden etableres et fjordbad som sammen med stranden vil blive et fristed i sommerhalvåret.

Kanten mellem fjord og land blødes op og der udlægges sand hvorved der opstår en egentlig sandstrand.

På stranden etableres beachvolleybaner og andre aktivitetszoner.

Yderst på kanten mellem stranden og den fredede strandeng foreslås placeret en offentlig tilgængelig pavillon eksempelvis med klubhus- / caféfunktion.

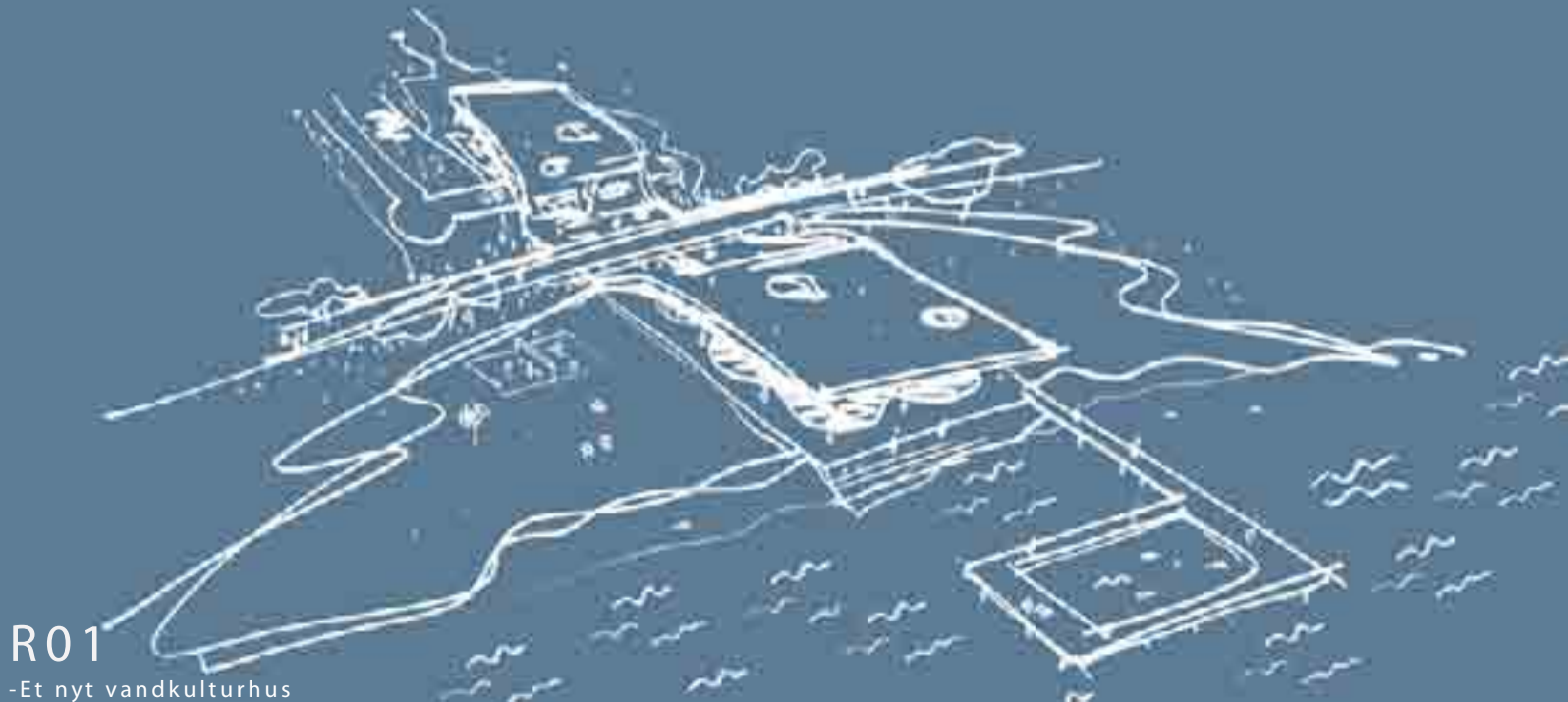
Der vil i forbindelse med det videre arbejde søges om tilladelse til at etablere en stiforbindelse langs fjorden gennem strandengen.







Mål 1:1000



R01  
-Et nyt vandkulturhus



# DET VIDERE FORLØB

## BANESPOR OG EVENTS



Referencenote - transportmidler på banespor

### BANESPOR SOM STIFORBINDELSE OG EVENTFORLØB

Det gamle baneforløb starter ved Haderslev Bystation i den indre by og bugter sig vej langs fjorden mod øst igennem planlægningsområdet.

Jernbanetracéet forbinder rutebilstationen mod vest med promenaden, Honnørkajen, Kulturøen og Kanalbyen, og leder videre til Strandparken og Fjelstrupvej mod øst.

Sporene har for længst mistet deres oprindelige funktion, men vidner om Haderslev Havn som funktionsdygtig industrihavn. Ved at genanvende dem som stiforbindelse for cyklister og gående udnytter man deres oprindelige logistiske funktion samt viderebringer historien om den gamle industrihavn.

Sporenes forløb skaber gennemgængeligheder i byen svarende til midtbyens passager gennem karréer og gårdrum, og opløder dermed bebyggelsens karakter samt skaber spændende og varierede rumforløb.

Byggefelternes forskydning omkring banestien giver desuden cyklister mulighed for direkte tilkørsel til samtlige boliger, uden at belaste havnepromenaden trafikalt.

Sporene udgør som promenaden et væsentligt grønt, rekreativt og trafikalt træk, idet de forbinder byens grønne rum og pladser, der byder på ophold og aktiviteter for krop og sjæl.

Skinneerne tænkes bevarede, integreret i en ny belægning, med mulighed for at tilføje byen 'rullende' byinventar og belysning, samt særlige rekvisitter i forbindelse med arrangementer. Bearbejdningen heraf belyses nærmere i den endelige Designmanual.



Transport på banesporene - kollage

### EVENTS

Turen igennem området beriges med oplevelser dels fra tilstødende pladser og dels gennem "rullende events", hvor skinnerne udnyttes til bl.a. mobile events som happenings, performances og folkelig oplysning som teater, musik, film, foredrag og debatter. Begivenhederne kan således flytte sig efter publikum eller publikum kan flytte sig efter dem.

De fysiske rammer kan antage mange former alt efter behov og funktion. Rullende scener/podier, talerstole, filmværreder eller kaffe- og isbarer er blot få bud på den mangfoldighed og leben, der knytter sig til de gamle banespor.

Sporene kan desuden bringe materiel til brug omkring sporene, på pladser, på kulturøen eller ved kanalerne via vogne til opmagasinering. Det være sig stole, telte, køkkener, lys oa. udstyr.

Banesporene forbinder tre vigtige aktivitetscentre: Honnørkajen, Kulturøen og Strandparken og aktiverer derved gennem udstrækning og forløb hele havneområdet.



Banespor som eventforløb - kollage



## ETAPER

Banesporene udgør stadig en del af området og selvom de ikke længere benyttes til godstransport, fungerer de fysisk og mentalt som retningsgivere og forbindelsesled mellem den indre by og havnen.

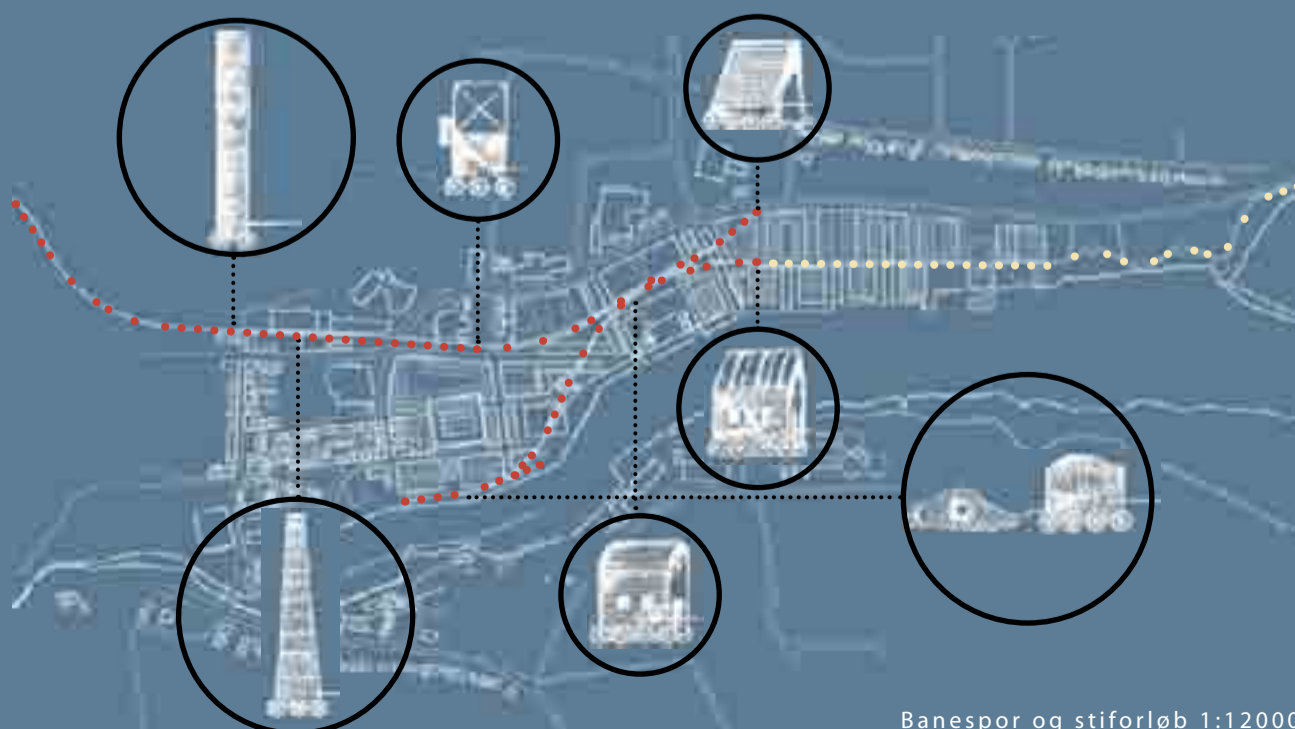
Bevidstheden om og brugen af banesporene er således tilstede og kan videreudvikles i takt med eller uafhængigt af det øvrige byggeris tilblivelse.

Efterhånden som nyt byggeri vokser frem omkring sporene, vil rumligheder opstå, skifte karakter og blive en naturlig del af et oplevelsesforløb, der følger banesporene fra midtbyen til strandengen mod øst. Disse nye byrum kan indtages efter behov uafhængigt af øvrige etapedelinger.

Bevarelsen og ibrugtagningen af de gamle banespor gør Haderslev Havn til et unikt område med en særegen karakter og egen identitet.



Banespor som stiforløb - kollage



Banespor og stiforløb 1:12000



Referencefoto - events langs banespor



# DET VIDERE FORLØB

## DESIGNMANUAL, TEKNISK RAPPORT OG OPFØLGNING



### DESIGNMANUAL OG TEKNISK RAPPORT

I det videre forløb bliver der sat nærmere ord på de kvaliteter, som Haderslev Kommune ønsker at den nye bydel på havnen skal afspejle. Det sker i designmanualen, som skal danne grundlaget for udformning af de enkelte delområder og strukturer, som er omfattet af havneområdet. Designmanualen skal fastlægge principperne og den overordnede holdning til materialer, belysning, udformning af inventar til by- og havnerum m.v. således at der opnås en ensartet høj kvalitet og sammenhængende helhed for den nye bydel. Indholdsmæssigt vil designmanualen omfatte bl.a. kajkanter og bolværker, broer, belægninger og kanter, byinventar, tekniske anlæg, belysning og beplantning, fordelt på planens delområder.



I det videre forløb vil ligeledes blive benyttet til udarbejdelse af en økonomisk/teknisk rapport. Den økonomiske/tekniske rapport afdækker de økonomiske og tekniske problemstillinger og løsninger som er nødvendig for realisering af masterplanen.

I den tekniske rapport vil der blive gennemført en mere detaljeret analyse, og der vil for hver af masterplanens etaper blive redegjort for nødvendige anlægsarbejder med tilhørende investeringsbudget. Endvidere vil den tekniske rapport indeholde forslag til håndtering af forurenede jord, til renovering af eksisterende kaj anlæg og til opbygning af nye bassiner. Jordbunds- og forureningsundersøgelser vil blive vurderet og udført i det omfang, der skønnes nødvendigt.



Ved hjælp af den økonomiske/tekniske rapport kan Haderslev Kommune under hele realiseringsforløbet have et økonomisk overblik over de nødvendige investeringer i forløbet og på den måde være en troværdig og ansvarlig samarbejdspartner i hele realiseringsforløbet.

### LOKALPLANUDARBEJDELSE

I fortsættelse af arbejdet med et kommuneplantillæg skal der udarbejdes en række lokalplaner.

Nogle lokalplaner vil være traditionelle lokalplaner, som mere detaljeret omsætter Masterplanen og kommuneplantillægget til rammer for områdets anvendelse og bebyggelse, mens andre lokalplaner vil blive koblet sammen med udbud og salg af byggegrunde og udarbejdelse af bygherrelokalplaner for den valgte bebyggelse.

Et udbud af første etape forventes gennemført i foråret 2005, således at bebyggelsen kan påbegyndes i sensommeren/efteråret 2005.



Kajkant på Haderslev Havn






Aftenview ved Kulturøen

#### TIDSPLAN I PUNKTFORM

2. halvår 2004	Udarbejdelse af Økonomisk/teknisk rapport
2. halvår 2004	Udarbejdelse af designmanual
September 2004	Konference/messe under overskriften "Leve og bo ved vand" samt investormøde.
August 2004	Udarbejdelse af kommuneplantillæg. Forventes godkendt foråret 2005.
Foråret 2005	Udbud af 1. etape for udviklingsprojekt Haderslev Havn.





**Masterplanen** er udarbejdet for Haderslev Kommune primo 2004 af Arkitektfirmaet C.F.Møller i samarbejde med Rambøll og Rambøll Nyvig

**Masterplanen** og yderligere oplysninger findes på: [www.haderslevhavn.dk](http://www.haderslevhavn.dk).

- hæftet kan købes hos Haderslev Kommune eller downloades på: [www.haderslevhavn.dk](http://www.haderslevhavn.dk)

Haderslev  
KOMMUNE

Arkitektfirmaet  
C.F.Møller

RAMBØLL  
NYVIG

RAMBØLL