



**Kolding  
Kommune**  
en del af trekantområdet

Sammen designer vi livet

Projektbeskrivelse

# Udvikling af Koldings havneområder

03.06.2021





Kolding Kommune  
By- og Udviklingsforvaltningen



## Indhold

Introduktion.....	3
Baggrund.....	4
Overordnet proces- og tidsplan.....	5
Metoder og involvering.....	13
Organisering i fase 1-3.....	15
Organisering i fase 4-8.....	16
Områdets strategiske forhold og potentialer.....	20

# Introduktion

Denne projektbeskrivelse har til formål at give et indblik i den udviklingsproces, der er igangsat for udviklingen af Koldings havneområder med udgangspunkt i byrådets ejerstrategi for Kolding Havn. Ejerstrategien for Kolding Havn og samarbejdsaftalen mellem Byrådet og Kolding Havns bestyrelse, sætter rammen for en udviklingsproces, der skal undersøge muligheden for havne- og byudvikling på havnearealerne i Kolding. Det vil sige en proces, der skal afklare fremtidsmulighederne for udviklingen af dette store og centralt beliggende område i Kolding by. Dermed også et område, hvis udvikling vil spille en stor rolle i hele Koldings fremtidige udvikling.

Der er tale om et langsigtet udviklingsarbejde, som er i sin spæde start. De indledende faser vil bestå af undersøgelser og afklaring af potentialer og udfordringer. Under afsnittet vedrørende proces- og tidsplan beskrives tidsperspektivet og der gives et overordnet billede af hvilke undersøgelser og processer, der skal gennemføres og hvornår, man kan forvente at der kan gennemføres ny planlægning for dele af havneområdet.

Udover selve proces- og tidsplanen kan du læse mere om projektets organisering og de metoder, der skal anvendes, herunder involvering af borgere, virksomheder og andre interessenter.

Sidst men ikke mindst gives et indblik i fem væsentlige temaer i projektet, havneudviklingspotentiale, byudviklingspotentiale, klimatilpasning, infrastruktur og bæredygtighed og hvilke spørgsmål og problemstillinger der skal arbejdes med i den forbindelse.

Projektbeskrivelsen skal ses som et bilag til samarbejdsaftalen ml. Kolding Kommune og Kolding Havn, samt som et bilag til projektets kommissorium, og har til formål at give beslutningstagere såvel som andre interesserede et indblik i den igangsatte udviklingsproces for Koldings havneområder.

# Baggrund

Det er byrådets vision, at erhvervshavn, by og fjord skal bindes sammen i en udvikling af havneområdet. Dele af havneområdet skal udvikles med boliger, erhverv, kultur og rekreative områder, hvorved der bliver mere by og grønnere erhvervshavn. Derfor har byrådet den 24. november 2020 vedtaget en ejerstrategi for Kolding Havn.

Formålet med ejerstrategien er at varetage Kolding Kommunes interesser som ejer af havnen. Ejerstrategien har fokus på at sikre den bedst mulige sammenhæng mellem Kolding Havns vision og strategi og Kolding Kommunes visioner, politikker, strategier, planer m.v.

Ejerstrategien rummer mål for Kolding Havn under overskrifterne:

- Vision, politikker og indsatser
- Økonomi
- Planlægning og arealdisponering
- Infrastruktur og klimatilpasning
- Det gode naboskab
- Bæredygtighed og grøn omstilling.

Derudover indeholder ejerstrategien en kompetenceplan, samt et kortbilag med angivelse af udviklingsområder og interesseområder.

Ejerstrategien suppleres af en samarbejdsaftale, der konkretiserer, hvordan Kolding Havn og Kolding Kommune i fællesskab fører strategien ud i livet og fastsætter rammer for organiseringen af det løbende samarbejde.

Ejerstrategien findes [her](#).









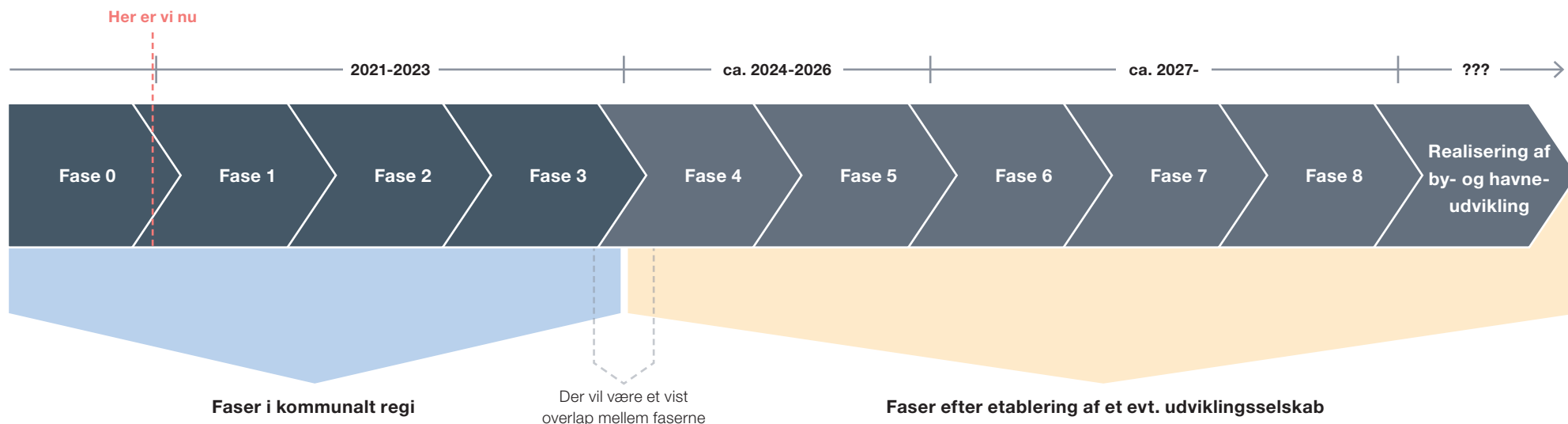


Kolding Kommune  
By- og Udviklingsforvaltningen





# Overordnet proces- og tidsplan



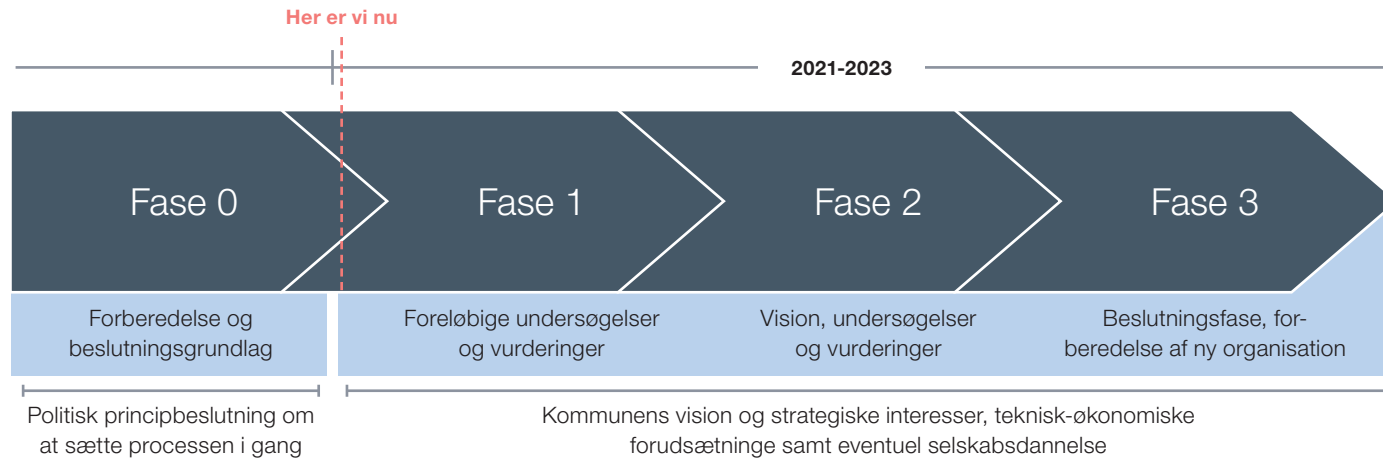
Procesplanen beskriver overordnet det langsigtede forløb for by- og havneudvikling af havneområderne. Procesplanen er udarbejdet med inspiration fra Realdanias arbejde med større byudviklingsopgaver og udviklingsplaner, samt erfaringer fra egne og andre byers større byudviklingsprojekter. Erfaringerne viser, at der oftest vil gå en lang årrække forud for konkret planlægning og realisering. By- og havneudvikling med en central beliggenhed har meget stor kompleksitet og er afhængig af mange forhold, der ikke kan forudsiges på forhånd og som derfor tager tid. Årstallene på procesplanen er vejledende.

Fase 0 udgør den proces, der ligger forud for en beslutning om igangsætning af den egentlige udviklingsproces. De første faser 1-3, der er markeret med blå farve omfatter forberedende arbejder, hvor der skal sikres nødvendig viden om

forudsætninger og interesser, og arbejdes med udvikling af vision og retning som del af et beslutningsgrundlag om den videre proces, der vil være afslutningen på fase 3. I fase 4-8 udarbejdes udviklingsplaner, planlægning og realisering. På de følgende sider beskrives indholdet i de enkelte faser og særligt faserne 1-3 beskrives nærmere. Processen er her illustreret som en lineær proces, men der vil være processer, der overlapper imellem faserne og der kan ske ændringer i forudsætninger eller andre uforudsete hændelser, der kan betyde at analyser eller andre processer må genbesøges.

Ved udarbejdelsen af denne projektbeskrivelse er projektet i overgangen fra fase 0 til fase 1, som er den egentlige projektstart.

**Faser i kommunalt regi**



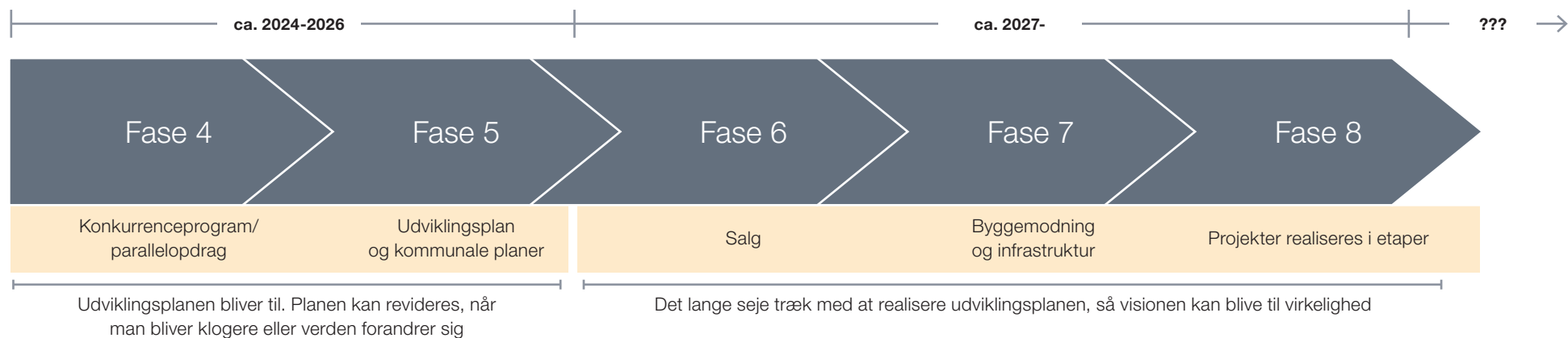
De indledende faser tjener til at skaffe grundigt overblik over forudsætninger og tilstand, udvikle visionen for området og forberede eventuel selskabsdannelse.

Indsats fase 0	Indsats fase 1	Indsats fase 2	Indsats fase 3
Indledende afklaringer af rammer for projektet	Organisering – etablering	Organisering – mulige samarbejder	Organisering – forberede beslutningsgrundlag
Ejerstrategi for Kolding Havn og samarbejdsaftale	Dialogproces	Dialogproces	Dialogproces
	Strategiske forhold – analyser	Strategiske forhold – konceptudvikling	Strategiske forhold – forberede beslutningsgrundlag
	Tekniske, miljømæssige, juridiske og økonomiske forhold – screening	Tekniske, miljømæssige, juridiske og økonomiske forhold – undersøgelser	Tekniske, miljømæssige, juridiske og økonomiske forhold – præsentation
	Koordinering	Koordinering	Koordinering
	Projektbevilling vedr. fase 1-3		

Fase 1-3 uddybes nærmere i de efterfølgende afsnit.



**Faser efter etablering af et evt. udviklingselskab**



Indsats fase 4	Indsats fase 5	Indsats fase 6	Indsats fase 7	Indsats fase 8
<p>Beslutning om konkurrenceform/udbudsform vedr. udviklingsplan</p> <p>Udarbejdelse af konkurrenceprogram med vision, krav til cirkulær økonomi, klimaløsning, infrastruktur, anvendelse/funktioner, byggeri, volumener, sigtelinjer, blå og grønne temaer, byliv, sammenhæng med omgivelserne, offentlig adgang, trafikstruktur etc.</p> <p>Udbudsproces og gennemførelse af konkurrenceforløb</p> <p>Fortsat havnedrift, forhandlinger med havnevirksomheder, interne flytninger og udflytninger, rømninger, nedrivninger etc.</p>	<p>Udarbejdelse af endelig udviklingsplan eller delplaner med angivelse af krav til cirkulær økonomi, klimaløsning, infrastruktur, anvendelse/funktioner, byggeri, volumener, sigtelinjer, blå og grønne temaer, byliv, sammenhæng med omgivelserne, offentlig adgang, trafikstruktur etc.</p> <p>Udarbejdelse af kommunale planer, herunder VVM og SMV, kommuneplantillæg og lokalplan(er). Politisk behandling heraf</p> <p>Fortsat havnedrift, forhandlinger med havnevirksomheder, interne flytninger og udflytninger, rømninger, nedrivninger etc.</p>	<p>Markedsføring</p> <p>Salg</p> <p>Fortsat havnedrift, forhandlinger med havnevirksomheder, interne flytninger og udflytninger, rømninger, nedrivninger etc.</p>	<p>Byggemodningsprojekter, veje, kanaler, klimasikring, kloak etc.</p> <p>Nedrivninger og rydninger</p> <p>Byggeretsgivende lokalplaner for de enkelte projekter. Politisk behandling heraf</p> <p>Byggeri. Kommunal godkendelse heraf</p> <p>Fortsat havnedrift, forhandlinger med havnevirksomheder, interne flytninger og udflytninger, rømninger, nedrivninger etc.</p>	<p>Byggemodningsprojekter, veje, kanaler, klimasikring, kloak etc.</p> <p>Nedrivninger og rydninger</p> <p>Byggeretsgivende lokalplaner for de enkelte projekter. Politisk behandling heraf</p> <p>Byggeri. Kommunal godkendelse heraf</p> <p>Fortsat havnedrift, forhandlinger med havnevirksomheder, interne flytninger og udflytninger, rømninger, nedrivninger etc.</p>

*I fase 4 gennemføres konkurrence om udviklingsplan, som efterfølges af planlægningsarbejder, salg, byggemodning osv. Faserne vil overlape hinanden.*

*Aktiviteterne fra fase 5 og efterfølgende er reguleret af planloven.*

For at strukturere opgaverne i de tre indledende faser skelnes der mellem hvilken skala projektets indsatser har fokus på. De tre skalaer, der skelnes imellem her er 'by – stor skala', 'havnen – mellem skala' og 'lokalt – lille skala'.

Derudover præciseres hvilke overordnede opgaver, der ligger i de enkelte faser.

I forhold til 'by – stor skala', ses projektet i det helt store perspektiv, hvor det er samspillet med hele byen, der er i fokus. Det er dermed de overordnede bystrukturer og sammenhænge, der er i analysens og undersøgelsens fokus, for at sikre, at projektet tager hensyn til og bidrager til byens samlede fortælling og struktur.



'Havnen – Mellem skala' repræsenterer selve havneområdet. Det vil sige det egentlige by- og havneudviklingsområde. Det er på dette niveau, der bl.a. analyseres på hvilke muligheder, der er for at disponere udviklingsarealerne på havnen og sammenhænge mellem by- og havneudvikling, men her vil også være mange tekniske undersøgelser af eksempelvis forureningsforhold o.l. I projektudviklingen vil det være i denne skala, der arbejdes for fordelingen af grønne arealer og bebyggelse, samt vejstruktur indenfor udviklingsområdet.



'Lokalt – lille skala' er det niveau, hvor man fokuserer helt specifikt på en bygning, et byggefelt, et byrum et konkret lejemål. Det kan være konkrete analyser lokalt af tekniske forhold eller dialog om og igangsætning af midlertidige byrumsaktiviteter lokalt i udviklingsområdet o.l.





	<b>Fase 1 (2021)</b> <b>Foreløbige undersøgelser og vurderinger</b>	<b>Fase 2 (2022)</b> <b>Vision, undersøgelser og vurderinger</b>	<b>Fase 3 (2023)</b> <b>Beslutningsfase forberedelse af ny organisation</b>
<b>By – Stor skala</b>	<p><u>Strategiske forhold:</u> Strategisk byledelse-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• byudviklingsmuligheder</li> <li>• havneudviklingsmuligheder</li> <li>• klima og natur</li> <li>• infrastruktur</li> <li>• Bæredygtighed</li> </ul> <p>Potentiale og værdiafklaring via analyser scenarieudvikling (by-skala)</p> <p><u>Dialogproces</u> - Opdage behov, formidle proces og overordnede sammenhænge</p>	<p><u>Strategiske forhold:</u> Strategisk byledelse-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• byudviklingsmuligheder</li> <li>• havneudviklingsmuligheder</li> <li>• klima og natur</li> <li>• infrastruktur</li> <li>• Bæredygtighed</li> </ul> <p>Påbegynde konceptudvikling - udvikling af vision og strategi. Evt. yderligere undersøgelser.</p> <p><u>Dialogproces</u> - Opdage behov, formidle proces og indhente viden</p>	<p><u>Strategiske forhold:</u> Strategisk byledelse-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• byudviklingsmuligheder</li> <li>• havneudviklingsmuligheder</li> <li>• klima og natur</li> <li>• infrastruktur</li> <li>• Bæredygtighed</li> </ul> <p>Implementering i Planstrategi, program og beslutningsgrundlag</p> <p><u>Dialogproces</u> - Opdage behov, formidle proces og samskabelse</p>
<b>Havnen – Mellem skala</b>	<p><u>Strategiske forhold:</u> Forberedende analyser og referencer</p> <p><u>Tekniske, miljømæssige, juridiske og økonomiske forhold</u> Screening af og igangsætning og strukturering af undersøgelser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• etablering af GIS/dats-platform</li> </ul> <p><u>Dialogproces</u> - Opdage behov, formidle proces og indhente viden - planlægge inddragelse i fase 2-3</p> <p><u>Organisering</u> Opstart af organisation fase 1-3. Etablering og opstart af samarbejder</p>	<p><u>Strategiske forhold:</u> Yderligere analyser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• byudviklingsmuligheder</li> <li>• havneudviklingsmuligheder</li> <li>• klima og natur</li> <li>• infrastruktur</li> <li>• Bæredygtighed</li> </ul> <p><u>Tekniske, miljømæssige, juridiske og økonomiske forhold</u> Fortsættelse af konkrete undersøgelser</p> <p><u>Dialogproces</u> - Opdage behov, formidle proces og indhente viden. Involvering.</p> <p><u>Organisering</u> Undersøge mulighederne for fremtidige partnerskaber, fordele og ulemper ved forskellige organisationsmodeller. Markedsdialog.</p>	<p><u>Strategiske forhold:</u> Forberede beslutningsgrundlag for fremadrettet udvikling gennem et program, indeholdende udbygget vision og koncept. Business case.</p> <p><u>Tekniske, miljømæssige, juridiske og økonomiske forhold</u> Præsentation af undersøgelser, konklusioner</p> <p><u>Dialogproces</u> - Opdage behov med henblik på kvalificering af beslutningsgrundlag, formidle proces</p> <p><u>Organisering</u> Forberede beslutningsgrundlag om fremtidig organisering, herunder forberedelse af evt. selskabsdannelse</p>
<b>Lokalt – Lille skala</b>	<p><u>Dialogproces</u> Dialog med enkeltvirksomheder og interessenter</p> <p><u>Koordinering</u> Koordinering med relaterede konkrete projekter eks. pumpe-sluseprojektet, Kold fest m.v.</p> <p><u>Organisering</u> Etablering og opstart af samarbejder</p>	<p><u>Dialogproces</u> Dialog med enkeltvirksomheder og interessenter</p> <p><u>Koordinering</u> Koordinering med relaterede konkrete projekter</p> <p><u>Organisering</u> Opstart af samarbejder om udvikling, analyse og test. Støtte op omkring midlertidige tiltag.</p>	<p><u>Dialogproces</u> Dialog med enkeltvirksomheder og interessenter</p> <p><u>Koordinering</u> Koordinering med relaterede konkrete projekter</p> <p><u>Organisering</u> Afprøvning af samarbejder om udvikling, analyse og test. Støtte op omkring midlertidige tiltag.</p>

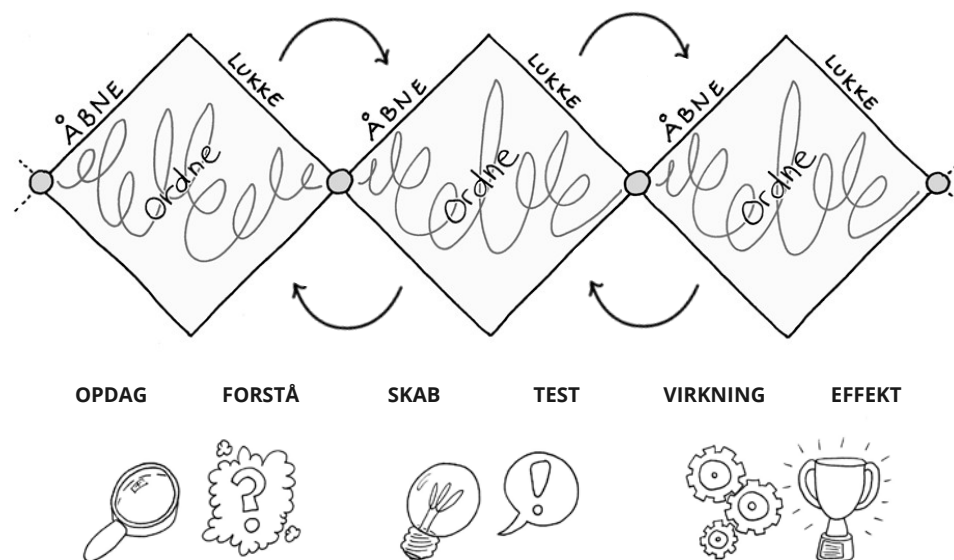




# Metoder og involvering

Udviklingen af Koldings havneområder sker gennem en helhedsorienteret og samskabende tilgang, hvor en åben proces skal sikre en bred involvering af erhvervsliv, borgere, foreninger, uddannelsesinstitutioner mv. Med udgangspunkt i Kolding Kommunes designvision "Sammen designer vi livet", udforskes der i fællesskab eksisterende og fremtidige behov, der søges ny viden og i sidste ende fremkommes der med løsninger for Koldings havneområder, der skaber værdi for den enkelte og er til gavn for mange.

Gennem hele projektføreløbet arbejdes der aktivt med at åbne op og nysgerrigt søge ny viden, for derefter at lukke ned og forstå den viden, der er fremkommet. Ved at benytte en åbne/lukke mekanisme sikres der, at processen holdes åben og samskabende således, at flest mulige interessenter involveres og deres behov, ønsker og oplevelser bliver inkorporeret i udviklingen af Koldings havneområder. Det betyder, at selvom de enkelte projektfaser er forskellige i fokus, så vil de følge den samme tilgang gennem hele projektet. Alle projektfaser går således som udgangspunkt igennem tre overordnede etaper, hvor der åbnes op, ordnes og lukkes for på denne måde at kunne drage nogle konklusioner, der føres videre til den næste fase. På denne måde sikres fremdrift gennem hele processen.





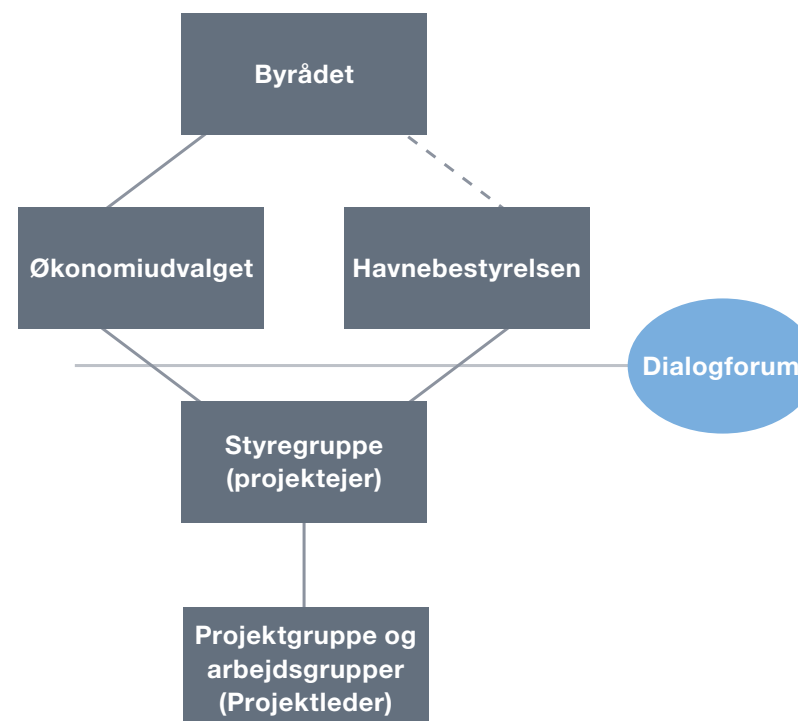
# Organisering i fase 1-3

Udviklingen af Koldings havneområder er organiseret som et samarbejde imellem Kolding Kommune og Kolding Havn.

I overensstemmelse med samarbejdsaftalen mellem Kolding Havn og Kolding Kommune etableres en styregruppe for projektet med repræsentanter fra kommunen og Kolding Havn. Projektejer er direktøren for By- og Udviklingsforvaltningen, hvor projektledelsen også forankres. Projektgruppen og arbejdsgrupper vil afspejle projektets kompleksitet og faglige bredde.

Der etableres desuden et Dialogforum vedrørende den samlede udvikling af havneområdet, bestående af repræsentanter fra byrådet, havnebestyrelsen, kommunaldirektør, havnedirektør, havnevirksomhederne og det øvrige erhvervsliv. Dialogforum skal diskutere og forelægge et evt. forslag til ændringer af byudviklings- og dialogområder<sup>1</sup> for Kolding Byråd og Havnebestyrelsen to gange om året.

Derudover kan Dialogforum bidrage til at styrke samarbejdet og dialogen imellem Kolding Kommune, Kolding Havn og erhvervslivet, samt medvirke til at kvalificere udviklingsarbejdet, der forløber på baggrund af ejerstrategien for Kolding Havn.



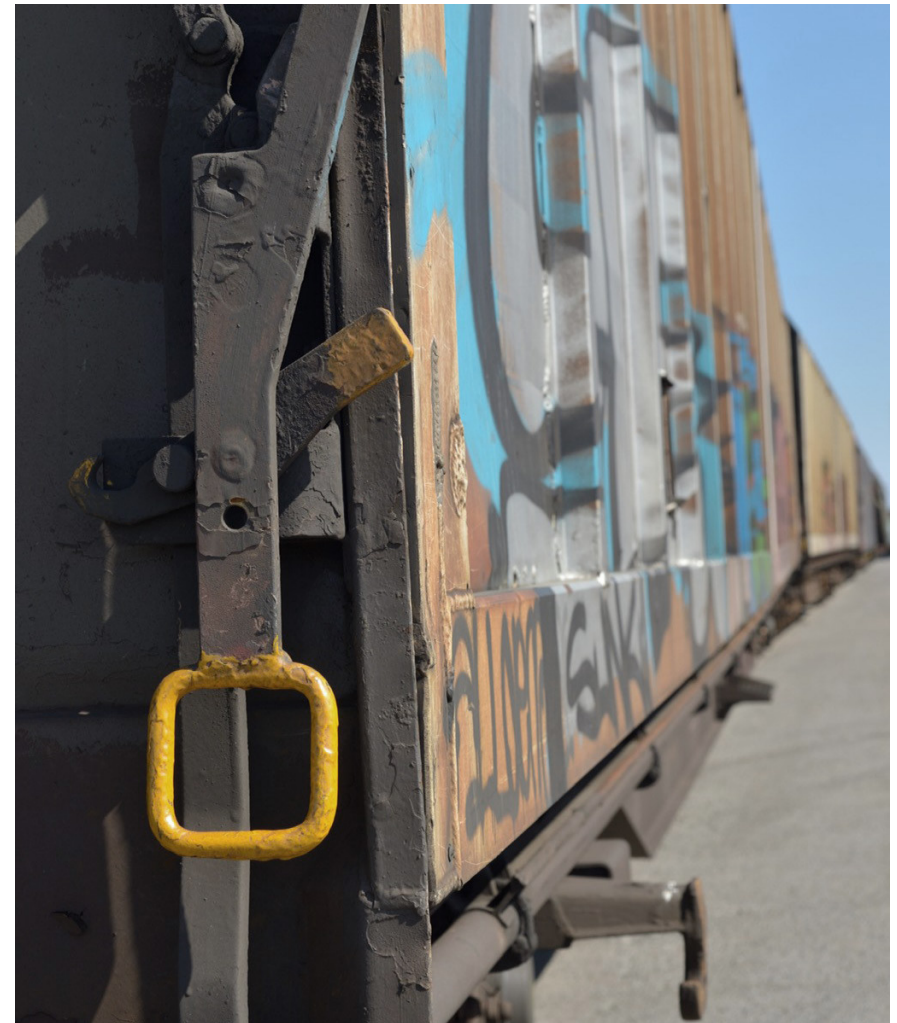
<sup>1</sup> Her refereres til udviklingsområderne og interesseområderne, der beskrives i Kolding Kommunes ejerstrategi for Kolding Havn af 24. november 2020.



## Organisering i fase 4-8

Det beslutningsgrundlag, som fase 1-3 skal resultere i, skal bl.a. indeholde et oplæg til, hvordan den fremtidige havne- og byudvikling i området bedst organiseres. Der er i den forbindelse en lang række hensyn og spørgsmål, der skal arbejdes med:

- Hvilken organisering og eventuel selskabsform vil være mest hensigtsmæssig omkring udviklingen af Koldings havneområder?
- Er det hensigtsmæssig med forskellige organiseringer og evt. selskabsformer for forskellige etaper og med forskelligt formål?
- Hvilke organisationsformer er mulige inden for gældende lovgivning eksempelvis, kommunalfuldmagten, havneloven m.fl.
- Hvornår og til hvilke parter skal arealer til byudvikling afhændes? Og på hvilke vilkår?
- Hvordan sikres, at kommunens overordnede interesser i udviklingen af havn og by varetages i en fremtidig organisering?
- Hvilke gode og mindre gode erfaringer fra andre byer og havne kan der hentes inspiration fra?
- Hvem er de potentielle partnere og aktører i udviklingen af området?
- Hvordan sikres den nødvendig infrastruktur og investeringer i denne?



## Erfaringer med organisering af byudviklingsprojekter

### Der kan tænkes flere forskellige modeller for ledelse af udviklingsprocessen på lang sigt, fase 4-8:

Realdania By & Byg har samlet erfaringer for forskellige modeller for organisering af byudviklingsprojekter, selskabet selv har deltaget i, og hvad der er praktiseret ved andre større byudviklingsprojekter med kommunalt engagement i Danmark.

Erfaringerne er samlet i publikationen "Strategisk ledelse af byudvikling", der beskriver fire principielle modeller for ledelse af byudviklingsprojekter (se illustrationen). Modellerne er beskrevet med de principielle forskelle på fire parametre:

- Kommunalt ejerskab til jord forudsat
- Kommunalt økonomisk engagement
- Kommunal styringsmuligheder
- Tidshorisont for typisk brug af modellen

Der kan være fordele og ulemper ved de forskellige modeller og da de er principielle kan der også være varianter og krydsninger af de forskellige modeller.

Der skal i de første tre faser forberedes et beslutningsgrundlag for den fremtidige organisering, hvor der med fordel kan hentes inspiration fra erfaringer fra andre byer og fra ovennævnte arbejde i Realdania By og Byg. Derfor skal fordele og ulemper ved de forskellige modeller i forhold til den konkrete by- og havneudvikling i Kolding afklares.

På næste side beskrives selskabsmodellen eller ejermodellen, kort ift. ovenstående parametre, for at give et indtryk af nogle af mulighederne.

Fire modeller for proaktivt kommunalt engagement i byudvikling	Kommunalt ejerskab til jord forudsat	Kommunalt økonomisk engagement	Kommunal styringsmulighed	Tidshorisont for typisk brug af modellen
<b>Facilitatormodellen</b>  Kommunen indgår i en fælles strategiudvikling mellem flere parter. Den aktive facilitator kan være kommunen eller en anden part.	<b>Nej</b>	<b>Meget lavt</b> i forhold til en strategiudvikling, men større, i det omfang den fører til bevillinger	<b>Lav/middel</b> for kommunen, men højere for parterne samlet	Så længe, som parterne kan samles om strategien
<b>Interessentmodellen</b>  Med sigte på realisering af byudvikling på et givent areal, aktiverer kommunen her sine leverancer indenfor fx velfærd og infrastruktur strategisk og indgår en aftale med grundejere og evt. andre interessenter om gensidige forpligtelser.	<b>Nej.</b> Men som oftest ses kommunalt ejerskab til delarealer, der kan aktiveres gennem salg, magelæg eller til kommunale services	<b>Middel/stort,</b> afhængig af det konkrete engagement	<b>Middel</b> for kommunen, men højere for aftaleparterne samlet	<b>3-10 år</b> fra indledende forhandlinger til realisering, afhængig af volumen og marked
<b>Selskabsmodellen</b>  Kommunen etablerer et arealudviklingsselskab sammen med en eller flere partnere. Med et fælles strategisk sigte varetager selskabet projektudvikling, byggermodning og grundsalg.	<b>Ja.</b> Partnerne/selskabet må eje hele det givne areal, evt. via opkøb	<b>Middel/stort,</b> afhængig af ejerandel og volumen	<b>Høj</b> i kraft af medejerskabet og deltagelse i bestyrelsen	<b>5-30 år</b> fra selskabsdannelse til realisering, afhængig af volumen og marked
<b>Ejermodellen</b>  Kommunen aktiverer sit ejerskab til et givent areal, agerer som udvikler og varetager med sit strategiske sigte selv projektudvikling, byggermodning og grundsalg.	<b>Ja</b>	<b>Stort,</b> grundet det fulde ejerskab	<b>Høj</b> i kraft af det fulde ejerskab	<b>5-30 år</b> fra udviklingsplan el.lign. til realisering, afhængig af volumen og marked

Kilde: Realdania By & Byg

## Selskabsmodellen

- Kommunen etablerer et arealudviklingsselskab sammen med en eller flere partnere.
- Med et fælles strategisk sigte varetager selskabet projektudvikling, planlægning, byggemodning og grundsalg.
- Modellen indebærer, at parterne danner et fælles udviklingsselskab med selvstændig økonomi, bestyrelse, direktion og sekretariat. Hermed sker det løbende udviklingsarbejde i armslængde fra byråd og forvaltning.
- Modellen indebærer, at Kommunen erhverver arealer fra Kolding Havn (til markedsprisen) og indskyder arealerne som apportindskud i selskabet mod at modtage kapitalandele i selskabet. Kommunens ejerandel må maks. være 50%, dvs. ikke bestemmende indflydelse.

## Ejermodellen

- Kommunen aktiverer sit ejerskab til et givent areal, agerer som udvikler og varetager med sit strategiske sigte fx. projektudvikling, planlægning, byggemodning og grundsalg.
- I nogle projekter placeres ansvaret for arbejdet i en eksisterende enhed i forvaltningen. I andre projekter nyetableres et selvstændigt projektsekretariat i kommunen. Kan evt. udskilles i et selvstændigt kommunaltejet selskab. Kan evt. gennemføres som tidligt udbud for et større areal.
- Modellen indebærer, at kommunen selv står for økonomi og det løbende udviklingsarbejde. Modellen forudsætter, at kommunen besidder den nødvendige kommercielle forståelse og en projektkultur, som evner at realisere projektet.

### Karakteristika

- Kommunalt ejerskab til jord forudsat: *Ja, gennem selskabet*
- Kommunalt økonomisk engagement: *Middel/stort. Risiko deles.*
- Kommunal styringsmulighed: *Høj, som følge af medejerskab*
- Tidshorisont for typisk brug af modellen: *5-30 år*



Illustration: Aalborg Kommune

Udviklingsplan for Stigsborg, hvor Aalborg Kommune med PFA Ejendomme og A. Enggaard som parter har etableret Byudviklingsselskabet Stigsborg P/S – altså en selskabsmodel.

### Karakteristika

- Kommunalt ejerskab til jord forudsat: *Ja*
- Kommunalt økonomisk engagement: *Stort. Alene om investering og risiko*
- Kommunal styringsmulighed: *Høj, som følge af det fulde ejerskab*
- Tidshorisont for typisk brug af modellen: *5-30 år*



Foto: Aarhus Kommune

Luftfoto af bebyggelse på Århus Ø, hvor Århus Kommune selv står for udviklingen – altså eksempel på ejermodellen.

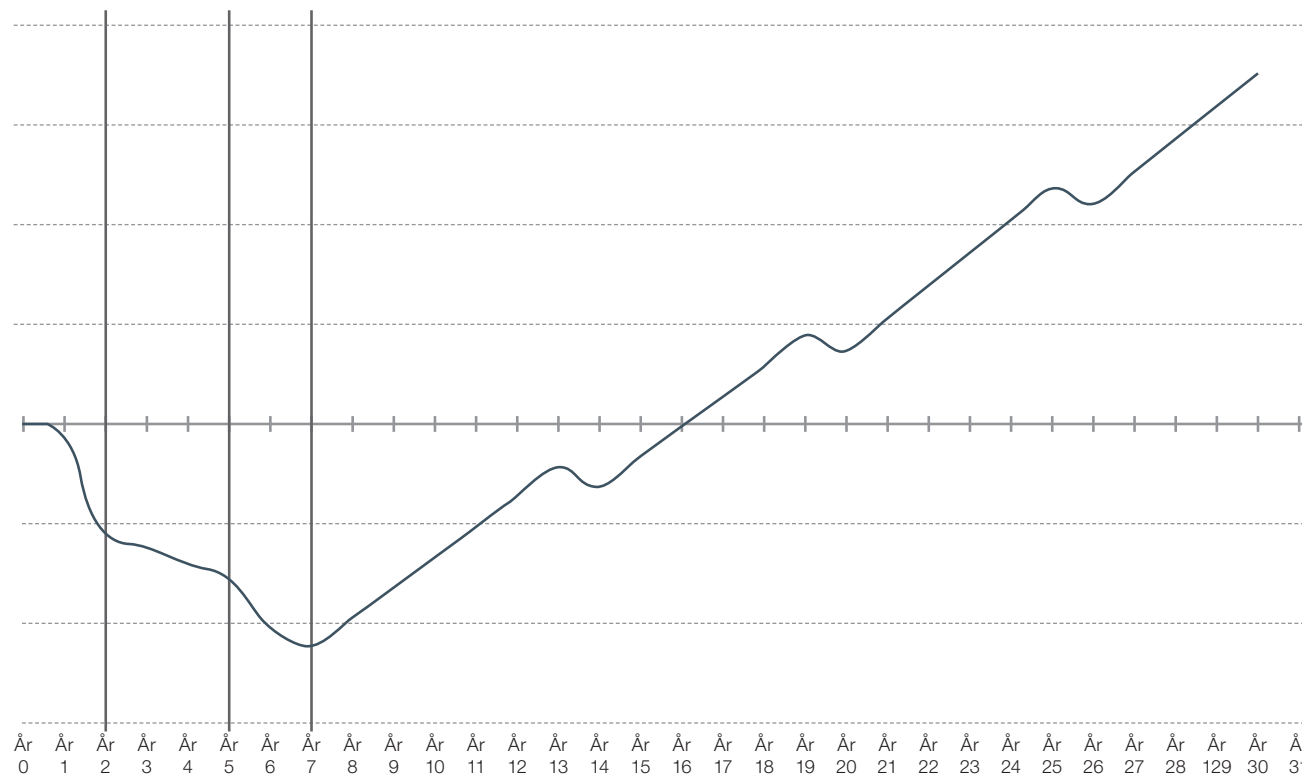


## Underliggende økonomisk plan – Cash flow og likviditetsstyring

Projektgennemførelsen vil medføre store indledende investeringer (jf. illustration). Investeringerne omfatter bl.a. miljøforanstaltninger, overordnet infrastruktur, klimasikring og planlægningsomkostninger. Hertil kan komme arealerhvervelses- og flytteomkostninger

Investeringerne omsætter visionen og kvalitetskrav til omkostningsbehov. En business plan skal afdække investeringsbehov, indtægtsmuligheder efter vurdering af markedet, økonomiske perspektiver for udviklingselskab samt kommunaløkonomiske konsekvenser

Heri indgår også projektetaper, der kræver sammenhæng økonomisk, samt Havnens løbende driftsomkostninger



Princip for cash flow (kilde: Realdania By & Byg)

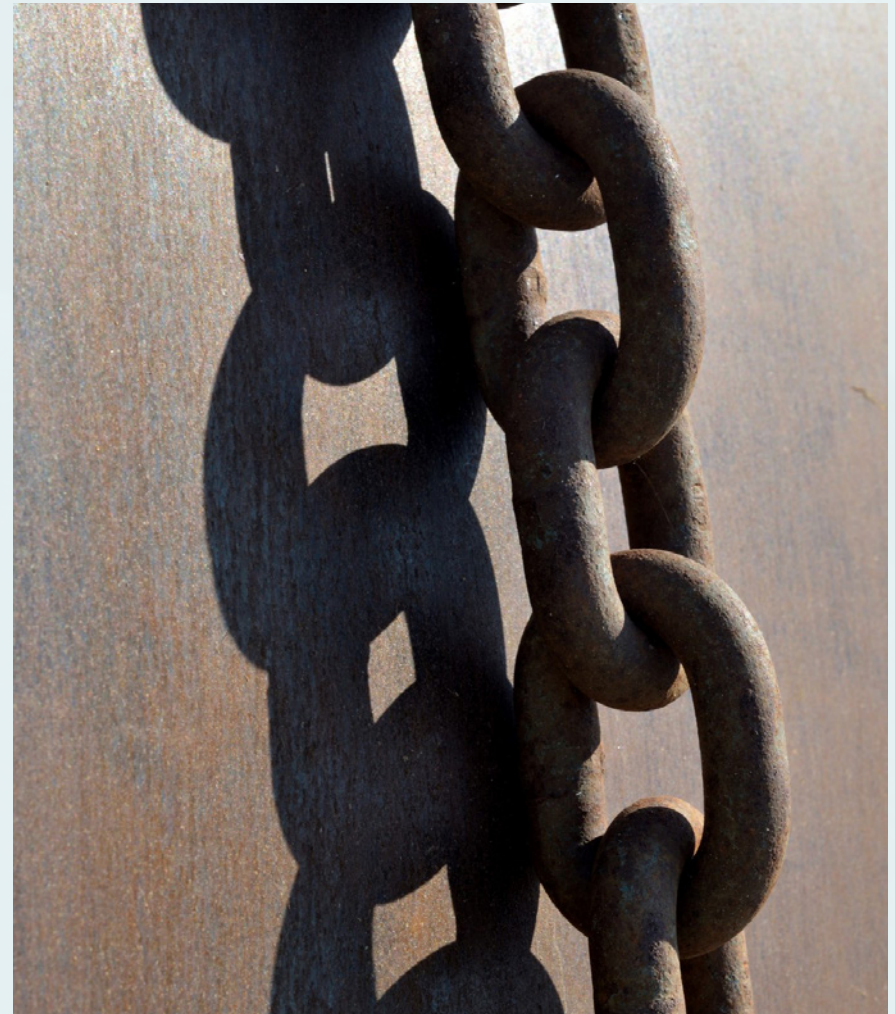
# Områdets strategiske forhold og potentialer

Det indledende arbejde har tydeliggjort, at der er en række store, strategiske forhold, som hver især er af væsentlig betydning, og som er indbyrdes afhængige:

- Byudviklingsmulighederne i havneområderne
- Erhvervshavnens udviklingsmuligheder
- Den overordnede infrastruktur øst for bymidten
- Klimatilpasningen af havneområderne (og bymidten)
- Bæredygtighed

Hver af disse strategiske forhold kræver særlig opmærksomhed, omhyggelig afklaring og planlægning, samt meget store investeringer. Omvendt ligger heri også muligheder for kombinerede løsninger, med kvalitative og økonomiske fordele, som kombinerer de langsigtede perspektiver og muligheder med gradvis implementering samt behovet for her og nu-løsninger.

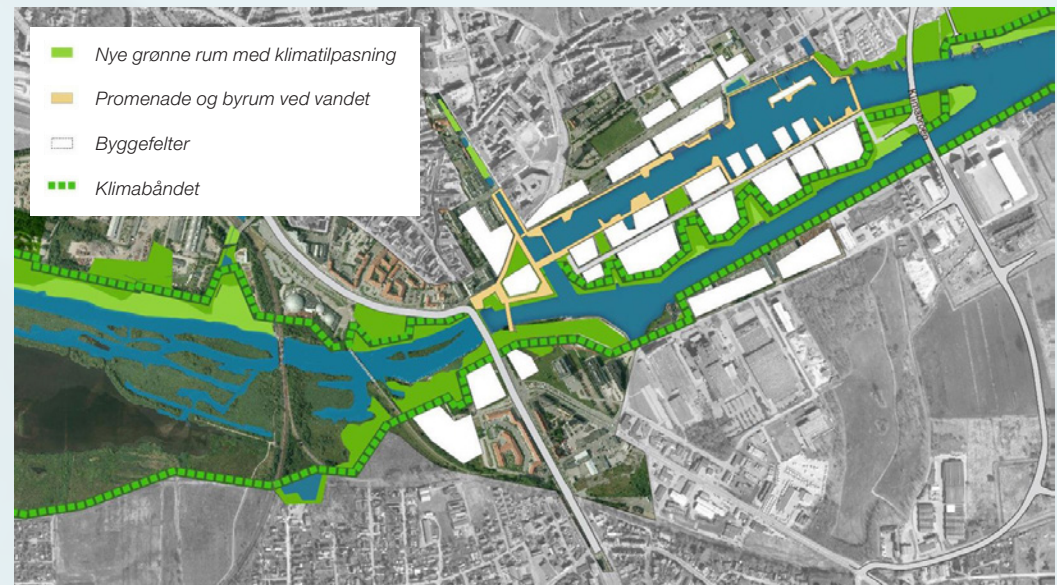
På de følgende sider belyses de fem punkter om byudviklingsmuligheder, havneudviklingsmuligheder, infrastruktur, klimatilpasning og bæredygtighed.



## Byudviklingsmuligheder

Nedenfor er oplistet en række af de emner, der skal arbejdes med i forbindelse med byudviklingen af området:

- Vision for Koldings fremtidige havneområder
- Bæredygtighed / cirkulær økonomi (se senere afsnit herom)
- Anvendelser (Boliger. Institutioner, uddannelse og kulturelle islæt. Detailhandel. Rekreation og grønne områder. Evt. ankerfunktioner. Erhverv. Rekreative havneaktiviteter .
- Volumenstudier (Bygningshøjder. Placering af bebyggelse. Rummelighed. Væsentlige sigtelinjer og retninger m.v.)
- Bevaringsværdier - historiefortælling – identitet
- Anvendelsesmuligheder for eksisterende bygningsmasse
- Midlertidige aktiviteter, events, kultur og socialøkonomi
- Afgrænsning i forhold til jernbanen
- Sammenhæng med bymidten og øvrige omgivelser, og væsentlige forbindelser mellem havn og by
- Muligheder og begrænsninger ved erhvervsaktiviteter tæt på miljøfølsomme anvendelser



*Eksempel på strukturplan for en havneomdannelse:*

*Strukturplan for udvikling af Randers Havn. Den nuværende erhvervshavn flyttes. De gamle havnearealer byudvikles og danner ramme for klima-tilpasning og ny infrastruktur.*

*Kilde: Byen til Vandet, Randers Kommune*



## Inspiration vedr. byudviklingsmuligheder

### Nye bebyggelser på havnearealer



Billederne viser forskellige typer bebyggelser og eksempler på overgange imellem by og vand.  
Øverst th. en ny kanal, hvor regnvand renses før det ledes videre.

*Tre billeder øverst: Hammarby Sjöstad, Stockholm*

*Nederst, til venstre: Dockan, Malmö*

*Nederst, til højre: Duisburg, Tyskland*

## Københavns Havn



Øverst, til venstre: Overgange mellem private og offentlige rum.

Øverst, til højre: P-hus med beplantning og dagligvarebutik.

Nederst, til venstre: Opholdsarealer i den tætte boligbebyggelse.

## Andre eksempler



Øverst, til venstre: Omdannelse af Svendborg Havn indtænker forbindelser til den eksisterende by og midlertidige anvendelser.

Øverst, til højre: Ny boligbebyggelse og havnebad i Odense.

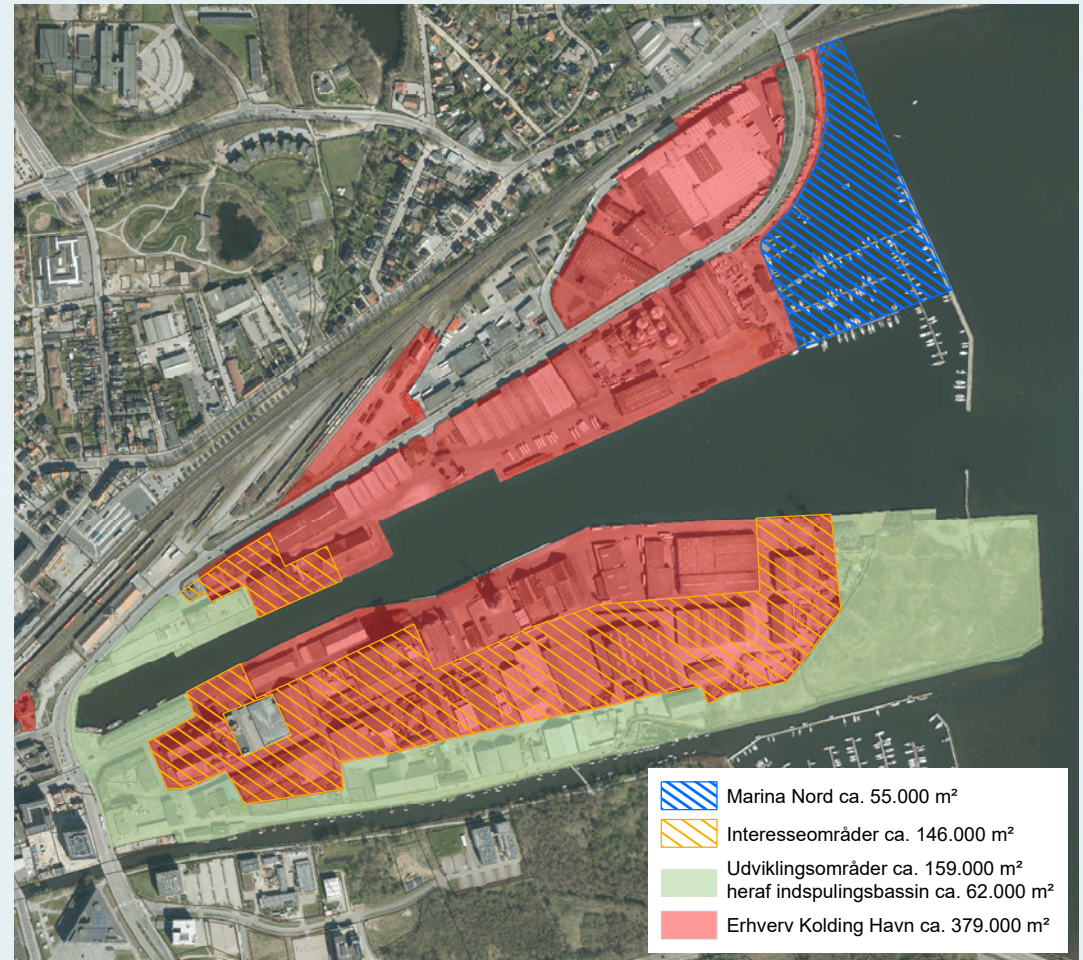
Nederst, til venstre: Arkitektonisk variation i Amsterdam.



## Havneudviklingsmuligheder

Nedenfor er oplistet en række af de emner, der skal arbejdes med i forbindelse med udviklingen af erhvervshavnen:

- Visioner for den grønnere havn, det gode naboskab med byen og en økonomisk bæredygtig havn
- Strategiske samarbejds muligheder med andre havne, operatører og transporthubs
- Udvikling af havnens særlige profil og kompetencer, primært Short Sea Shipping, herunder jernbane-, lastbil- og skibstransport som kombineret transport med skibstransport som den mest bæredygtige
- Ny teknologi på vandsiden (udvikling i skibstyper, autonome skibe, brændstoftyper, færre miljøgener, etc.)
- Ny teknologi og drift på landsiden (metoder, styring, material, landstrøm, oprensning, reduktion af miljøgener, etc.)
- Virksomhedsudvikling på landsiden inkl. produktudvikling, nye virksomhedstyper, synergier, relokaliseringer, reducerede miljøgener, reducerede risici, etc.
- Muligheder og begrænsninger ved erhvervsaktiviteter tæt på miljøfølsomme anvendelser
- Etablering af nye landarealer som delvis erstatning for de arealer Kolding Havn frasælger – hvor, hvordan, til hvad og hvornår.
- Potentialer i godsbanearialet og øvrige arealer nord for Jens Holms Vej.
- Bæredygtig havn (se senere afsnit herom)



Mulighederne for at området med den nuværende Marina Nord opfyldes og anvendes til erhvervsformål skal undersøges som del af udviklingsprocessen. Hvilken udformning, hvilke erhverv, hvilke bygningstyper, hvordan og hvornår? Hvad giver mest værdi?





Ovenfor: Autonome slæbebåde testes allerede i Rotterdam havn (Kilde: [www.rotortug.com](http://www.rotortug.com)).

Til højre: Eksempel fra Horsens, hvor man udvikler inderhavn, erhvervshavn og forskellige byfunktioner side om side.

Nedenfor: I Bremens Überseestadt omdannes store erhvervshavn-områder til blandede byformål, men sammen med mange forskellige aktive virksomheder.



Herunder: Hafens City og Elbpromenaden i Hamburg er et gigantisk eksempel på byudvikling klods op ad en stor industrihavn.

Nederst til højre: I Nakskov arbejder man under mottoet "Alle tiders havn" med en udviklingsplan, hvor byudvikling sker side om side med havnevirksomheder.

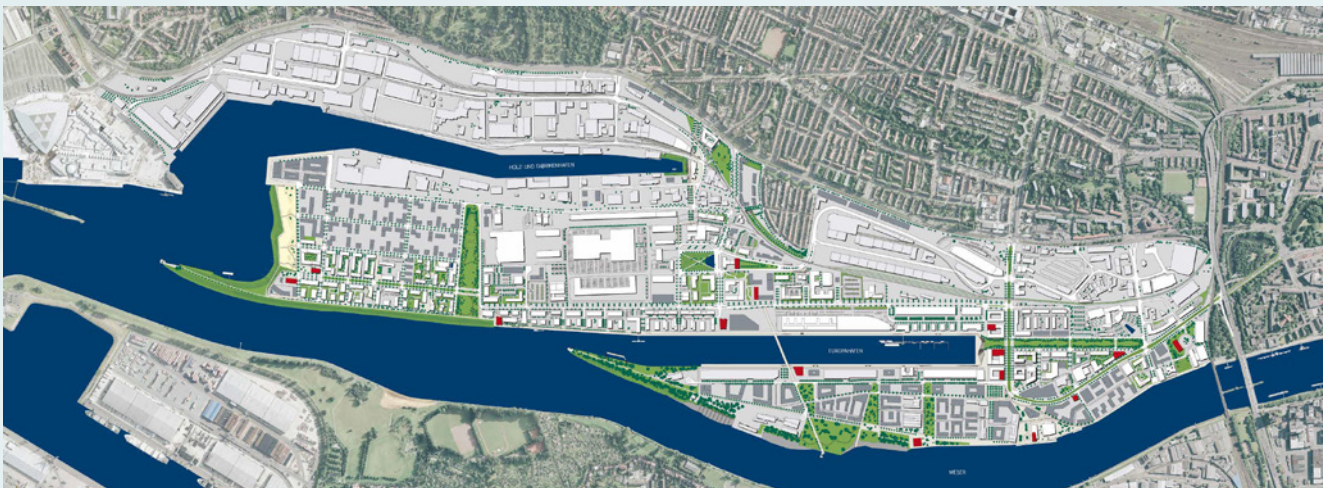


Illustration: [www.ueberseestadt-bremen.de](http://www.ueberseestadt-bremen.de)



Illustration: ERIK BRANDT DAM arkitekter ApS



## Infrastruktur for transport

Nedenfor er oplystet en række af de emner, der skal arbejdes med i forbindelse med transport-infrastrukturen omkring og i området:

### Overordnet

- Hvordan skabes gode forbindelser mellem byen og havnen? (Barrierer i form af veje, jernbanespor og å)
- Hvordan sikres fremkommelighed for biler? (Ændringer af det overordnede vejnet? Evt. ny vejforbindelse nord-syd, og i givet fald hvor og hvordan - som tunnel, bro eller dæmning?)
- Hvordan ser fremtidens transportformer, mobilitets- og parkeringsbehov i det hele taget ud?
- Finansiering af nødvendige anlæg?

### Lokalt

- Hvordan sikres gode forbindelser for cyklister og gående?
- Hvordan sikres god betjening med offentlig transport? (Tog, busser, taxa).
- Hvordan kan der tages hensyn til eksisterende og fremtidige virksomheders transportbehov? (Lastvogne, godsjernbane, andet?)
- Parkering for bymidten og banegården?
- Parkeringsbehov og -løsninger? (P-huse/P-kældre/parkering på terræn, deleøkonomi, lademuligheder?)
- Finansiering af de forskellige anlæg?



Øverst, til venstre: Cykel-P i Hammarby Sjøstad

Øverst, til højre: Parkeringskælder og underjordisk vejforbindelse i Odense

Midterst, til venstre: Idé til havnetunnel ved Vejle inderhavn (Illustration: Ravn Arkitektur)

Midterst, til højre: Offentlig transport i Malmö

Nederst, til venstre: Høj fodgængerbro i Amsterdam

## Klimatilpasning

Nedenfor er oplistet en række af de emner, der skal arbejdes med i forbindelse med klimatilpasningen omkring og i området:

- Hvordan sikres havnearealerne, og hvilke områder skal sikres?
- Hvordan sikres bymidten?
- Kan klimasikringen kombineres med infrastruktur, byudvikling og fortsat havnedrift?
- Hvordan kombineres de langsigtede perspektiver og muligheder med gradvis implementering samt behovet for her og nu-løsninger?
- Finansiering af klimatilpasningen?

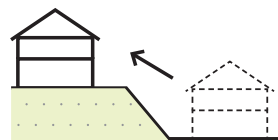
Der arbejdes allerede på en række projekter for klimatilpasning af bymidten, der også berører havneområdet. Her er særligt Pumpe-sluseprojektet med etablering af en pumpe-sluse ved udmundingen af Kolding Å relevant ift. den fremtidige udvikling af havneområdet.

-Hvordan kan udviklingen af havneområdet bidrage til klimasikring på lang sigt?

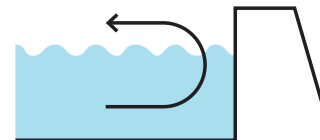
Kolding Kommune arbejder med etablering af en pumpe-sluse ved udmundingen af Kolding Å. Sammen med watertubes langs havnens sydkaj, og en række andre projekter i oplandet skal det medvirke til at sikre bymidten mod oversvømmelser.



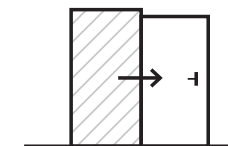
### Tre overordnede principper for klimatilpasning



Hæve terræn niveau.



Barriere mellem hav og land.

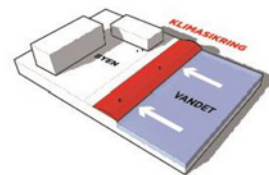


Tilpasning af eksisterende arealer og byggeri.

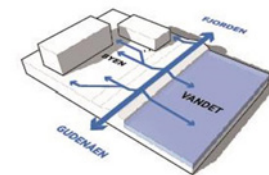
Kilde: Orbicon

\_\_\_\_\_

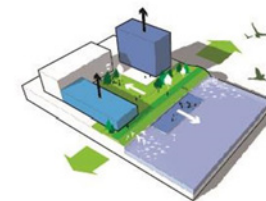
1. Beskyt byen!



2. Forbind by og natur!



3. Udvikl byen - brug synergien!



Synergieffekter ved klimatilpasning. Kilde: Byen til Vandet, Randers Kommune



## Bæredygtighed

Havneområderne skal udvikles som bæredygtige by- og havneområder. Kolding Byråd har i "Kolding2030" fastlagt strategien for bæredygtighed i årene fremover. Heri er cirkulær økonomi udpeget som et centralt værktøj til at skabe fremtidens bæredygtige samfund. Og Kolding Havn har i sin grønne strategi forpligtet sig til at arbejde for FN's verdensmål og konkrete målsætninger for den grønne omstilling af havnen. Nedenfor er oplyst en række af de emner, der skal arbejdes med i forbindelse hermed:

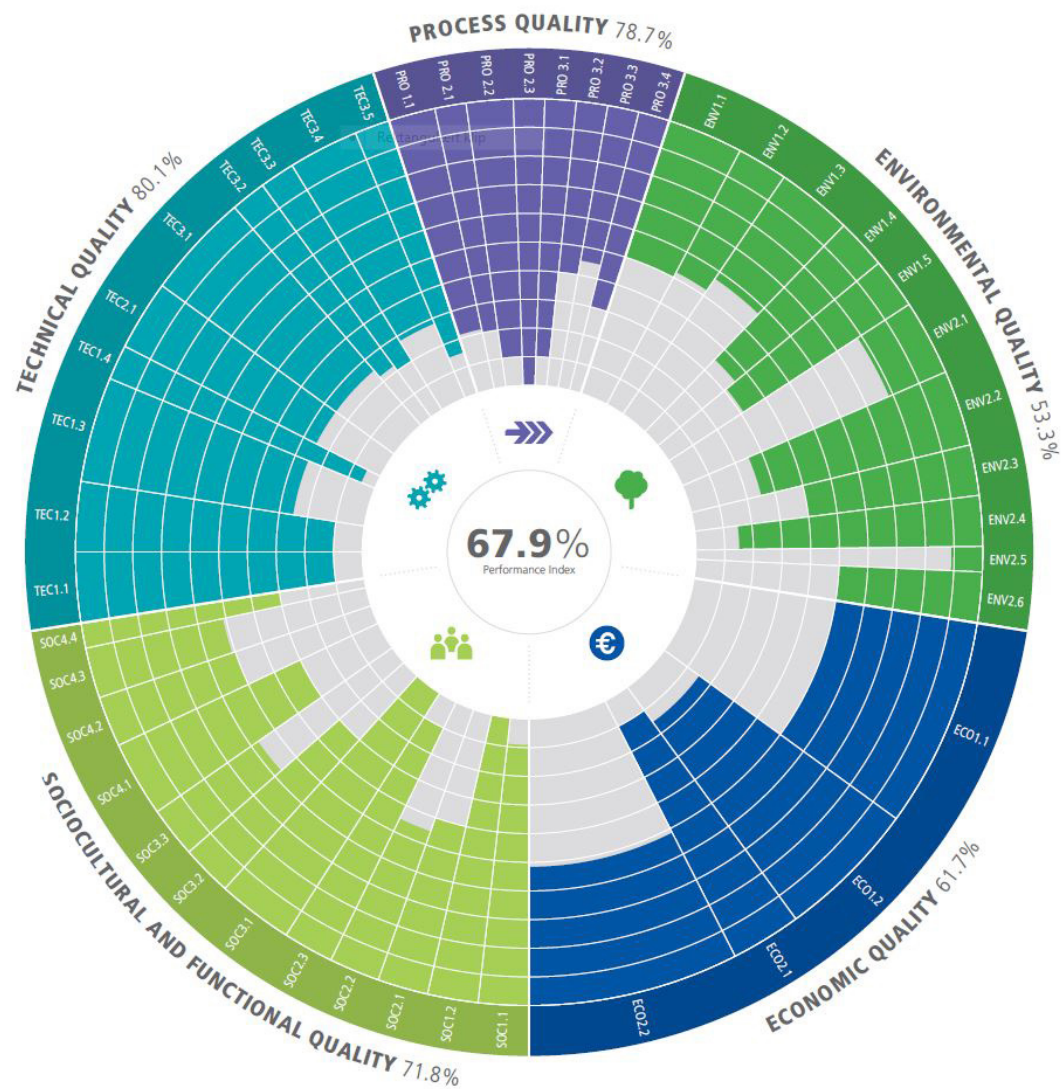
- Bæredygtig byudvikling, byggeri og anlæg (certificeringer, integrerede/multianvendelige/fleksible løsninger, cirkulære krav ved grundsalg, miljørigtige byggerier og anlægsarbejder)
- Bæredygtig forsyning (emissionsfri by, kredsløbstækning, varme/køling, el, brændstof, spildevand, regnvand, affald, kommunikation)
- Biodiversitet (natur og miljø på land og i vandet)
- Bæredygtig transport (emissionsfri transport, fremtidens transport vha. bil/lastbil/jernbane/skib)
- Bæredygtig havn (emissionsfri havn, cirkulær økonomi, grøn adfærd hos kunderne, fremtidens skibs-/havneteknologi og drift, god nabo til byen)
- Cirkulære virksomheder (entreprenørskab, lokal økonomi, nye forretningsmodeller, erhvervs-service, uddannelse)
- Socialøkonomisk aktivitet (partnerskaber, lokal virke og økonomi, empowerment)
- Bæredygtigt hverdagsliv (sundhed og trivsel, fællesskaber, genbrug og genanvendelse, deleøkonomi)



Hafens City i Hamburg er et storskala eksempel på bæredygtig havneomdannelse til blandede byformål, tæt på en aktiv industrihavn.

Hammarby Sjöstad i Stockholm kan give værdifuld inspiration til bl.a. skala, arkitektur, kredsløbstækning og biodiversitet.





DGNB-blade  
 DGNB-systemet for bæredygtigheds-certificering kommer hele kompasset rundt: Teknisk, miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed. Kilde: GBC-DK.

DGNB-blomsten fra Marina City  
 Marina City er DGNB-præcertificeret til 'guld'. Der er vigtig erfaring fra udviklingen af Marina City, som kan videreudvikles i Koldings havneområder.



**By- og Udviklingsforvaltningen**

Telefon 7979 1320

byogudvikling@kolding.dk

www.kolding.dk/havneudvikling